



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА.
ЧАСТЬ А

РД-ГД-001

Изд. 4

УТВЕРЖДЕНО
приказом генерального директора
ОАО «Аэрофлот»
от « 27 » января 2015 г № 24

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

| | | |
|----------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип документа: | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с: | Даты утверждения | |
| Разработчик: | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА.
ЧАСТЬ А

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 3

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

Разработано в соответствии с Федеральным законом от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12.09.2008 № 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», а также с учетом требований МС ИСО 9000-2005 «Системы менеджмента качества. Требования», стандартов ISAGO, IOSA и рекомендуемой практики ICAO специалистами департамента производства полетов ПАО «Аэрофлот» с участием департамента управления безопасностью полетов, департамента обслуживания на борту, департамента управления авиационной безопасностью и других смежных структурных подразделений ПАО «Аэрофлот».

Данное издание является собственностью ПАО «Аэрофлот» и защищено законом об авторских правах.

Коммерческое использование отдельных страниц, глав или всего издания может производиться только по письменному разрешению генерального директора ПАО «Аэрофлот».



Область применения: *маршрутная и аэродромная квалификация.*

Основание: *IOSA FLT 2.3.1, запрос на внесение изменений № 001-17 от 09.01.2017.*

1) Предпоследний абзац пункта 8.1.1.1 (2) (с) (I) изложить в новой редакции:

- особенностей выполнения полетов в зонах с высокой интенсивностью воздушного движения и над районами с высокой плотностью населения (при наличии).

Дата утверждения: 25.01.2017

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо: Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано: Директор департамента управления
безопасностью полетов

Заместитель директора по летно-техническим стандартам

Заместитель директора по летно-методической работе

Заместитель директора по аэронавигационному
обеспечению полетов – главный штурман

Директор юридического департамента




**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Временное изменение № 01/16-А**

РД-ГД-001

Стр. 2 из 2

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 12 |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П.Чалик

« 24 » 05 2016 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ


ВРЕМЕННОЕ ИЗМЕНЕНИЕ № 01/16-А


| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 145 / II |
| от | 24.05.16 на 12 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 15.06.2016 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2886 NEC e-mail rzhuravlev@aeroflot.ru |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 2 из 12 |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора – главный пилот | 23.05.16 |  | А.П.Якимчук |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|  | <p style="text-align: center;">РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А</p> <p style="text-align: center;">Временное изменение № 01/16-А</p> | РД - ГД - 001 |
| | | Стр. 3 из 12 |

ВРЕМЕННОЕ ИЗМЕНЕНИЕ № 01/16-А

На основании Изменения № 5 в РПП (часть А), утвержденного заместителем генерального директора – летным директором 18.05.2016 внесены следующие изменения:

Главу 5:

- пункт 5.4.3.5 раздела 5.4 на стр. 5.4.13 изложен в новой редакции;
- последний абзац пункта 5.4.3.7 (1) (а) раздела 5.4 на стр. 5.4.17 изъят.


Главу 8:

- название пункта 8.1.1 и пункт 8.1.1.1 раздела 8.1 на стр. 8.1.1 изложены в новой редакции.

Временное изменение № 01/15-А от 03.11.2015 (рег. № 414/и от 03.11.2015), Бюллетень № А03-16 от 30.03.2016 (рег. № 90/и от 30.03.2016) – считать утратившими силу.

Данное изменение является собственностью ПАО «Аэрофлот» и защищено законом об авторских правах.

Коммерческое использование отдельных страниц, глав или всего издания может производиться только по письменному разрешению генерального директора ПАО «Аэрофлот».

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Временное изменение № 01/16-А | РД-ГД-001 Стр. 4 из 12 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|

Глава 5 **стр. 5.4.13** **Пункт 5.4.3.5 раздела 5.4. изложен в новой редакции:**

5.4.3.5. Маршрутная и аэродромная квалификация

(1) Общие положения

Специалисты ОНОП формируют перечень аэродромов, оценивают его с учетом требований пункта 5.4.3.5 (2) Временного изменения № 01/16-А к РПП А и направляют командирам летных подразделений и специалистам ОЛС.

Командиры летных подразделений совместно со специалистами ОЛС проводят комплексную оценку аэродромов с учетом требований пункта 5.4.3.5 (2) Временного изменения № 01/16-А к РПП А и предоставляют предварительный вариант классификации специалистам ОЛМО.

Специалисты ОЛМО, при необходимости, оценивают возможность создания необходимых программ для подготовки и/или тренировки ЛС, и/или возможность включения необходимых аэродромов в программу «РЕГУЛЯРНОЙ ТРЕНИРОВКИ И ПРОВЕРКИ ПИЛОТОВ НА КОМПЛЕКСНОМ ПИЛОТАЖНОМ ТРЕНАЖЕРЕ». Полученный результат направляют специалистам отдела ОУБП.

Специалисты отдела ОУБП проводят оценку всех возможных рисков, связанных с присвоением той или иной категории сложности каждому из аэродромов и полученные данные направляют заместителю директора ДПП по ЛТС.

Используя комплексную оценку всех имеющихся данных, окончательное решение о присвоении той или иной категории сложности конкретному аэродрому принимает директор ДПП. Соответствующее распоряжение по департаменту готовит ОЛС.

(2) Классификация маршрутов и аэродромов

(а) Используемые ПАО «Аэрофлот» аэродромы (в качестве аэродромов вылета, назначения и запасных аэродромов при взлете, на маршруте и пункта назначения) подразделяются на категории:

- аэродромы не требующие специальной подготовки (аэродромы категории «А»), и
- аэродромы, для использования которых, необходима специальная подготовка.

Аэродромы, требующие специальной подготовки, классифицируются как аэродромы категорий «В1», «В2» и «С» в зависимости от требуемого объема подготовки.

К аэродромам категории «В1» относятся аэродромы, которые:

- имеют повышенную интенсивность воздушного движения;
- имеют особенности, связанные со специальными процедурами перед вылетом и/или после посадки;
- имеют любые другие важные сведения, включая препятствия, расположение аэродрома, светотехническое оборудование и т.п.

К аэродромам категории «В2» относятся аэродромы, которые:

- имеют нестандартные средства захода на посадку и/или зоны подхода;
- имеют значительные перепады высот рельефа местности и/или значительные градиенты изменения высоты рельефа;
- имеют особенности рельефа местности, приводящего к возникновению горных волн и/или турбулентности и/или ветров значительной скорости в

- приземном слое и/или существенным изменениям направления и скорости ветра;
- расположены в зонах пересеченного рельефа местности, приводящего к возникновению нисходящих потоков воздуха и/или существенных скоростей бокового ветра при взлете и посадке;

а также если:

- ВПП и/или зона подхода трудноразличимы или трудно опознаваемы ночью из-за окружающих огней или недостатка световых ориентиров;
- мало ориентирная местность может вызывать возникновение оптических иллюзий днем или ночью;
- световые и визуальные ориентиры недостаточны для возможности сохранения надлежащего пространственного положения самолета;
- требуются особые навыки и/или знания.

К аэродромам категории «С» относятся аэродромы не отвечающие требованиям аэродромов категории «А», «В1» и «В2» и требующие дополнительной специальной подготовки в соответствии с требованиями государства принадлежности аэродрома и/или специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, а так же аэродромы отнесенные к категории «С» по решению директора ДПП.

(b) Используемые ПАО «Аэрофлот» маршруты (регионы) полетов указываются в части «С» РПП по типам ВС и подразделяются на две категории:

- маршруты (регионы) не требующие специальной подготовки (категорий «А»), и
- маршруты (регионы), для использования которых необходима специальная подготовка (категории «В»).

Для классификации маршрутов (регионов) полетов используется комплексная оценка всех характеристик.

Маршруты (регионы) полетов категории «А» должны удовлетворять следующим требованиям:

- полет выполняется над несложной для навигации местностью;
- отсутствуют специальные процедуры на случай отказа двигателя и/или разгерметизации при выполнении полетов в горной местности при безопасной высоте полета 3000 метров (10000 футов) и более;
- отсутствуют особые правила и процедуры выполнения полетов.

Маршруты (регионы) полетов категории «В», не удовлетворяют требованиям категории «А» и предусматривают проведение дополнительной подготовки.

(3) Допуск членов летного экипажа к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов

Все лица, входящие в состав летного экипажа допускаются к полету с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов после прохождения подготовки, установленной требованиями РПП А и ППЛС.

Для допуска к полетам по маршрутам и на аэродромы, в зависимости от категории сложности, командир ВС должен: (*)

- для аэродромов категории «А», пройти подготовку в соответствии с пунктами 8.1.1.1(2) (а) и 8.1.1.1(2) (b) РПП (А);

- для аэродромов категории «В1», пройти подготовку в соответствии с пунктами 8.1.1.1(2)(а), 8.1.1.1(2) (b) и 8.1.1.1(2) (c) пп.(i), (ii) РПП (А);
- для аэродромов категории «В2», пройти подготовку в соответствии с пунктами 8.1.1.1(2) (а), 8.1.1.1(2) (b) и 8.1.1.1(2) (c) пп.(i), (ii), (iii) или пп. (i), (iv) РПП (А); (**)
- для аэродромов категории «С», пройти подготовку в соответствии с пунктами 8.1.1.1(2) (а), 8.1.1.1(2) (b) и 8.1.1.1(2) (c) пп. (i), (ii), (iii), (iv) или пп. (i), (ii), (iv) РПП (А).

Примечание:

- (*) Может быть зачтена подготовка, включая выполненные полеты, проводимая до получения допуска к самостоятельным полетам в ПАО «Аэрофлот».
- (**) При наличии допуска к выполнению функций инструктора, пилоту разрешается проходить подготовку в соответствии с пунктами 8.1.1.1(2) (а), 8.1.1.1(2) (b) и 8.1.1.1(2) (c) пп. (i), (ii) РПП (А).

Для допуска к полетам по маршрутам и на аэродромы, в зависимости от категории сложности, второй пилот ВС должен:

- для аэродромов категории «А», «В1», «В2» и «С» пройти подготовку в соответствии с пунктами 8.1.1.1(2) (а) и 8.1.1.1(2) (b) РПП (А).

Срок действия допуска к полетам на аэродромы требующие специальной подготовки 12 месяцев со дня окончания подготовки или продления допуска.

Допуск к полетам на аэродромы требующие специальной подготовки оформляется в соответствии с требованиями ППЛС и вносится в систему КИС «Аккорд».

Контроль за сроками действия допусков членов летных экипажей для полетов по маршрутам и на аэродромы, а также организация подготовки летных специалистов возлагается на командира летного подразделения.

Для продления допуска к полетам на аэродромы категории «В1», «В2» и «С» с использованием конкретных районов и маршрутов командиру ВС в течение предшествующих 12 месяцев необходимо:

- пройти подготовку в соответствии с пунктами 8.1.1.1(2) (а) и 8.1.1.1(2) (b); и
- выполнить, по крайней мере, один полета в качестве пилота в составе летного экипажа воздушного судна, инспектирующего пилота или в качестве наблюдателя в кабине летного экипажа в этом районе и по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, и требуют применения особых навыков или знаний; или
- для аэродромов категории «В2» и «С» пройти подготовку с использованием графических средств изображения земной поверхности района подхода и аэродрома или тренажерных устройств с функцией визуализации (FTD, FBS или FFS); и
- для аэродромов категории «В2» и «С» пройти тренировку на комплексном пилотажном тренажере по выполнению схем прибытия, захода на посадку и вылета, включая EO SID при отказе двигателя.

Продление допуска к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов для второго пилота осуществляется на основании выполненного полета или прохождения подготовки для допуска к полетам по маршрутам и на аэродромы согласно требований РПП А.

Для восстановления допуска к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов для командира ВС, по решению директора ДПП, может быть выбран следующий вид подготовки:

- прохождение подготовки согласно пунктов 8.1.1.1(2) (а), 8.1.1.1(2) (b) и 8.1.1.1(2) (с) пп. (i), (iii) или пп. (i), (iv) РПП (А).

Восстановление допуска к полетам на аэродромы требующие специальной подготовки оформляется в соответствии с требованиями ГППС и вносится в систему КИС «Аккорд».

Глава 5 **стр. 5.4.17** **Последний абзац пункта 5.4.3.7 (1) (а) раздела 5.4 изъят:**

- (а) теоретическую подготовку:
 - самостоятельно проработать учебные материалы и материалы разборов, а также оперативную информацию по безопасности полетов;
 - изучить под руководством соответствующих специалистов изменения конструкции и правила эксплуатации ВС;

Глава 8 **стр. 8.1.1** **Название пункта 8.1.1 и пункт 8.1.1.1 раздела 8.1 изложены в новой редакции:**

8.1.1. Подготовка членов летного экипажа к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов и предполетная подготовка

8.1.1.1 Подготовка членов летного экипажа к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов

(1) Общие положения

Все лица, входящие в состав летного экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов.

Контроль готовности экипажа (члена экипажа) к полетам проводится инструктором по специальности с участием старших летных специалистов с использованием перечня контрольных вопросов или тестирующей программы в КИС «Аккорд».

Контрольные вопросы разрабатываются старшими летными специалистами подразделения для каждого региона полетов и включают особенности выполнения полетов по маршрутам и на аэродромы. В перечень контрольных вопросов также включаются вопросы, отражающие особенности совместных действий членов экипажа в особых случаях полета, аварийных и нестандартных ситуациях применительно к конкретным условиям предстоящего полета (полетов).

Ответственность за объективность оценки готовности экипажа (члена экипажа) несет лицо, осуществляющее контроль готовности.

За исключением случаев, указанных ниже, подготовка и контроль готовности к полету проводятся в индивидуальном порядке.

Контроль готовности к полету проводится в полном составе назначенного на полет экипажа под руководством командира летного подразделения (его заместителя по ОЛР) с привлечением специалистов ОУБП, ОЛС, ОЛМО, ОЛТЭ, ОНОП и ДУБП в следующих случаях:

- перед первым полетом в качестве командира ВС на данном типе воздушного судна;
- перед полетом по специальному заданию (облет ВС, перегонка ВС и другие);
- перед первым полетом ПАО «Аэрофлот» на конкретный аэродром и/или в конкретном регионе, не относящихся к аэродромам и маршрутам (регионам), не требующим специальной подготовки;
- во всех случаях – по указанию командира летного подразделения или вышестоящих летных командиров (начальников).

(2) Содержание подготовки

Подготовка к полетам с использованием конкретных аэродромов и маршрутов (регионов) полета включает в себя элементы из следующего перечня, в зависимости от категории аэродромов и/или маршрутов (регионов) полета:

(а) Базовая подготовка:

- (i) теоретическая навигационная подготовка, проводимая перед началом выполнения полетов в ПАО «Аэрофлот» на конкретном типе ВС, включающая в себя, в том числе:
 - изучение маршрутов (регионов) полета и эксплуатируемых аэродромов;
- (ii) теоретическая навигационная подготовка, проводимая не реже одного раза в течение любого периода продолжительностью в 12 месяцев в соответствии с программой профессиональной подготовки летного состава «ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ», включающей в себя, том числе следующие области знаний:
 - характеристика рельефа местности при полетах по эксплуатируемым маршрутам (регионам) полетов;
 - применяемые безопасные высоты при полете по маршруту и в районе аэродрома, запас высоты над препятствиями при построении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;
 - сезонные метеорологические условия по эксплуатируемым маршрутам (регионам) полетов и аэродромам;
 - правила выбора маршрута полета и правила EDTO (если применяются на типе ВС);
 - правила ведения связи при обслуживании воздушного движения;
 - правила обслуживания воздушного движения;
 - возможные способы получения метеорологической информации;
 - правила поиска и спасания;
 - применение навигационных средств для осуществления навигации по маршруту, при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;
 - светотехническое оборудование аэродромов;
 - правила полетов в зонах ожидания;
 - эксплуатационные минимумы и правила их применения.

(iii) не реже одного раза в течение любого периода продолжительностью в 7 месяцев проверка на тренажере (simulator proficiency check), предусмотренная программой «РЕГУЛЯРНОЙ ТРЕНИРОВКИ И ПРОВЕРКИ ПИЛОТОВ НА КОМПЛЕКСНОМ ПИЛОТАЖНОМ ТРЕНАЖЕРЕ», которая может включать в себя следующие элементы:

- точный и неточный заход на посадку по приборам, в том числе с отказавшим двигателем и при предельных метеорологических условиях и с применением маневров «circle-to-land» и «side-step»;
- выполнение посадки после выполнения захода на посадку по приборам;
- выполнение стандартных схем вылета и прибытия по приборам;
- выполнение полета в зоне ожидания;
- выполнение ухода на второй круг с DA/H (MDA/H) по причине отсутствия необходимого визуального контакта.

(b) Изучение информации, содержащейся в части «С» РПП

До начала прохождения предусмотренного РПП контроля готовности к выполнению полета с использованием конкретных аэродромов и маршрутов (районов) полета, а так же до начала предполетной подготовки к конкретному полету, каждый член летного экипажа обязан:

- изучить информацию, содержащуюся в части «С» РПП, относящуюся к этому полету;
- изучить правила, изложенные в сборниках АНИ государств в воздушном пространстве которых планируется выполнять полет.

(c) Подготовка к полетам с использованием аэродромов категорий «В1», «В2», «С»
В зависимости от категории аэродрома и/или маршрута (региона) полетов применяются:

(i) изучение и подтверждение знаний:

- особенностей рельефа местности и минимальных безопасных высот на маршруте;
- рельефа местности и расположения препятствий в районе аэродромов;
- сезонных метеорологических условий;
- по применению навигационных средств при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам и светотехническое оборудование аэродромов (при наличии особенностей);
- по применению навигационных средств для осуществления навигации по маршруту (при наличии особенностей);
- правил полетов в зонах ожидания (при наличии особенностей);
- правил обслуживания воздушного движения и ведения связи при обслуживании воздушного движения (при наличии особенностей);
- особенностей выполнения полетов в зонах с высокой интенсивностью воздушного движения (при наличии).

Проверка знаний проводится инструктором или с применением КИС «Аккорд», в том числе в режиме on-line.

- (ii) визуальное ознакомление с рельефом местности в окрестностях аэродрома, включая участки снижения с крейсерского эшелона и набора высоты крейсерского эшелона с применением графических средств (презентации, фотографии, видео) или комплексного пилотажного тренажера не ниже «Level C» по классификации IATA;
 - (iii) тренировка по выполнению схем прибытия (STAR), захода на посадку (IAP) и вылета (SID, EO SID), в том числе при отказе двигателя, на конкретном аэродроме;
 - (iv) выполнение ознакомительного и/или контрольного проверочного полета на аэродром и/или по маршруту (в установленном регионе) с пилотом или пилотом-инструктором;
- Требования к проведению конкретных видов подготовки для допуска к полету приведены в разделе «Допуск членов летного экипажа к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов» (РПП (А) – 5.4.3.5).

(3) Обеспечение подготовки

Обеспечение подготовки к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов осуществляется специалистами отдела летно - методического обеспечения и отдела навигационного обеспечения полетов с привлечением специалистов ОУБП, ОЛС, ОЛМО, ведущих инженеров ОЛТЭ, командно - летного и инструкторского состава летного подразделения.

Общее руководство обеспечения процессов проведения подготовки летного состава осуществляет заместитель директора по летно-методической работе ДПП.

При использовании автоматизированных систем для проведения предварительной подготовки и контроля готовности база данных программ должна соответствовать действующим нормативным документам с изменениями и дополнениями, включенными в круг вопросов подготовки экипажей.

Во всех случаях ответственность за своевременность и качество подготовки возлагается персонально на каждого члена экипажа ВС.

(4) Планирование и учет подготовок к полетам с использованием конкретных аэродромов и маршрутов (регионов) полетов

Планирование и организация подготовок осуществляется командиром летного подразделения или его заместителем по организации летной работы.

Для качественного и своевременного проведения подготовок экипажей к полетам учитываются сроки их действия. На основе данных учета с использованием КИС «Аккорд» разрабатывается план проведения подготовок на месяц, который является составной частью плана работы летного подразделения.

Подготовка экипажей перед выполнением чартерных и дополнительных рейсов проводится в тех случаях, когда они выполняются на нерегулярной основе или имеются особенности в организации рейса, плане полета и др. Решение о проведении данного вида подготовок принимает командир летного подразделения в каждом конкретном случае.

Информация о проведении подготовок на предстоящие сутки с указанием времени и места их проведения помещается в суточном плане полетов.

В случае изменения задания на полет вне места базирования или вылета из резервного дежурства, подготовка проводится командиром ВС.

Факт проведения подготовки фиксируется в задании на полет записью: «Подготовка по маршруту ... проведена». Командир ВС заверяет эту запись своей подписью. Ответственность за качество подготовки экипажа в этом случае несет командир ВС. Результаты подготовки к полетам на аэродромы и/или по маршрутам полета, вносятся в систему КИС «Аккорд» и при необходимости в журнал подготовок ЛМК, после прохождения подготовки в соответствии с требованиями РПП А.

Бланк подготовки с подписью члена летного экипажа подтверждающей, что он в полной мере подготовлен к выполнению полетов по маршрутам и на аэродромы указанного региона (района) полетов, хранится в ЛМК на протяжении действия подготовки к полетам с использованием конкретных аэродромов и маршрутов (регионов) полетов, но не менее 15 месяцев.

(5) Предварительная подготовка кабинного экипажа

Предварительная подготовка – основной вид подготовки, в процессе которой проводятся изучение материалов, подготовка документов, отработка практических действий для предстоящих полетов, розыгрыши полетов и контроль готовности членов кабинного экипажа к выполнению полета.

Предварительная подготовка членов кабинного экипажа проводится:

- при систематических полетах на рейсах ПАО «Аэрофлот» – один раз в 6 месяцев;
- перед первым самостоятельным полетом на типе ВС;
- при перерыве в летной работе или перерыве в полетах на данном типе ВС;
- перед первым полетом по вновь открытой трассе;
- перед выполнением нового вида авиационных работ (перевозок).

В некоторых случаях (открытие новой трассы, выполнение нового вида авиационных работ) предварительная подготовка проводится накануне вылета в полном составе кабинного экипажа с участием необходимых специалистов.

(6) Контроль организации и качества подготовки к полетам с использованием конкретных аэродромов и маршрутов (регионов) полетов

Ответственность за организацию контроля сроков действия маршрутной и аэродромной квалификации (предварительной подготовки) членов летных экипажей при планировании летной работы, исключая возможность вылета неподготовленного экипажа, возлагается на командира летного подразделения.

Контроль организации и качества предварительной подготовки в летных подразделениях осуществляется командно-летным и инспекторским составом ПАО «Аэрофлот». Кроме того, в целях изучения состояния дел в летных подразделениях, оказания методической помощи и обмена положительным опытом, командно-летный и инспекторский состав лично участвует в проведении предварительной подготовки в закрепленном за ним подразделении.

Контролю подлежат:

- сроки проведения и ход выполнения плана предварительных подготовок экипажей (членов экипажей) летного подразделения;
- качество проведения и обеспечения подготовок;
- актуальность перечней контрольных вопросов;
- ведение учетной документации.

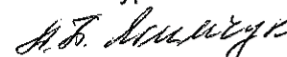
При обнаружении недостатков в проведении предварительной подготовки должностное лицо, осуществляющее контроль, вносит соответствующие коррективы, а при необходимости лично проводит предварительную подготовку с экипажем (членом экипажа) как показательную с привлечением командно-летного и инструкторского состава подразделения.

Цель контроля организации и качества предварительной подготовки достигается в том случае, когда проведен анализ причин недостатков, обнаруженных при контроле, дана оценка подготовки экипажей и командно-летного состава подразделения, выработаны рекомендации по дальнейшему совершенствованию системы профессиональной подготовки.

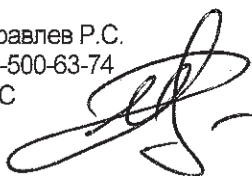
Директор департамента
производства полетов



И.В.Бурькин



Исп. Журавлев Р.С.
Тел. 499-500-63-74
2886 NEC





**FLIGHT OPERATIONS MANUAL.
VOLUME A**

RD-GD-001

Ed. 4

APPROVED
by General Director of
JSC «Aeroflot»
order No 24 as of January « 27 », 2015

FLIGHT OPERATIONS MANUAL

VOLUME A

FOURTH EDITION

| | | |
|-----------------|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Document Type: | Operations Manual | |
| Effective From: | Date of Approval | |
| Prepared By: | Flight Operations Department | Phone Number 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П.Чалик


« 29 » ноября 2017 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ


ИЗМЕНЕНИЕ 10


| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  <p>АЭРОФЛОТ Российские авиалинии</p> | |
| <p>ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ</p> | |
| № | 796 / 11 |
| от | 29.11.17 на 43 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 25.12.2017 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 10 | РД-ГД-001 Стр. 2 из 43 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|-------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора по летно-техническим стандартам | 29.11.2017 |  | А.Л. Гончаров |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 9 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 45 |

УТВЕРЖДАЮ

ВРИО

Заместитель генерального директора –
летный директор


[Signature]
И.П.Чалик
И.П.Чалик
« 16 » 06 2017 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА


ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

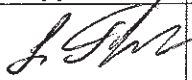
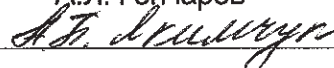
ИЗМЕНЕНИЕ 9

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
|  | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | <i>268</i> , <i>12</i> |
| от | <i>16.06.17</i> на <i>45</i> л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 15.07.2017 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

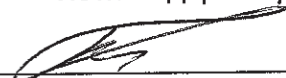
| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 9 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 2 из 45 |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|-------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Заместитель директора по летно-техническим стандартам | |  | А.Л. Гончаров  |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П. Чапик
« 12 » 04 2017 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

ИЗМЕНЕНИЕ 8

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 171 / 12 |
| от | 12.04.17 на 53 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 15.05.2017 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Изменение 8

РД-ГД-001

Стр. 2 из 53

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|-------------------------------------------------------|------------|---------|-------------------|
| Заместитель директора по летно-техническим стандартам | 12.04.2017 | | А.Л. Гончаров |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 7 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 56 |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П.Чалик


« 09 » 12 2016 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

ИЗМЕНЕНИЕ 7

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 641, II |
| от | 09.12.16 на 56 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 11.01.2017 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |




РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Изменение 7

РД-ГД-001

Стр. 2 из 56


СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|---------------------------------------|----------|---------|-------------------|
| Заместитель директора – главный пилот | 08.12.16 | | А.П. Якимчук |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 6 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 39 |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П.Чалик

« 20 » 07 2016 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА


ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ


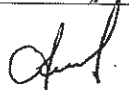
ИЗМЕНЕНИЕ 6

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 307 / 11 |
| от | 20.07.16 на 39 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 17.08.2016 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |


| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 6 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 2 из 39 |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|----------------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Заместитель директора – главный пилот | 19.07.16 |  | А.П. Якимчук |
| Заместитель директора по летно-методической работе | 20.07.16 |  | А.Ю. Кореневский р.с. Игровлёв |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор

 И.П.Чалик


« 18 » 05 2016 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

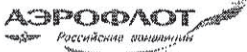
ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

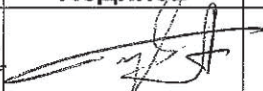
ИЗМЕНЕНИЕ 5

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  АЭРОФЛОТ Российские авиалинии | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 132 / 16 |
| от | 18.05.16 на 74 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 15.06.2016 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 5 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 2 из 74 |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|-------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора по летно-техническим стандартам | 16.05.2016 |  | А.Л. Гончаров |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 4 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 12 |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П.Чалик


« 22 » 01 2016 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

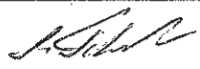
ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

ИЗМЕНЕНИЕ 4

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 16 / 11 |
| от | 22.01.16 на 12 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 22.02.2016 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbandin@aeroflot.ru |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора – главный пилот | 18.01.16 |  | А.П. Якимчук |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор


И.П.Чалик


« 13 » 11 2015 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ


ИЗМЕНЕНИЕ 3

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  АЭРОФЛОТ Российские авиалинии | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 429 / И |
| от | 13.11.15 на 64 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 14.12.2015 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Изменение 3 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 2 из 64 |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|---------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора – главный пилот | 11.11.15 |  | А.П. Якимчук |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П.Чалик

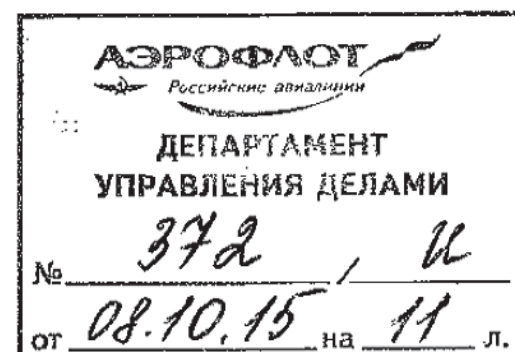
« 06 » 10 2015 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

ИЗМЕНЕНИЕ 2



| | | |
|---------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 12.10.2015 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

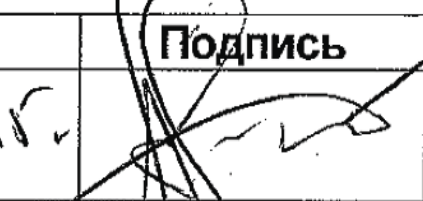


РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А

РД-ГД-001

Стр. 2 из 11

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|---------------------------------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Заместитель директора – главный пилот | 05.09.15 |  | А.П. Якимчук Аво Коренькович |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор



И.П.Чалик


« 19 » 06 2015 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

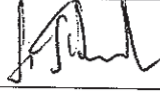
ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ


ИЗМЕНЕНИЕ 1

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 172 / 11 |
| от | 19.06.15 на 87 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | 13.07.2015 | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|---------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора – главный пилот | 17.08.15 |  | А.П. Якимчук |


| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Запись истории документа, данные о проверке документа | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

Запись истории документа

| Статус документа | Ревизия документа | Дата ввода в действие / отмены | Примечание |
|------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Базовый документ | | 01.01.1999 | |
| Издание | 2 | 05.10.2005 | |
| Издание | 2 | 29.07.2010 | Временное изменение № 02/09-А |
| Издание | 3 | 22.03.2011 | Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» от 12 сентября 2008 года № 147, СТО УК 19.3, СТО УК 19.4 |
| Издание | 4 | 27.01.2015 | Переиздание на основании пункта 0.2.1 РПП (часть А) |
| | | | |
| | | | |

Данные о проверке документа

| № п/п | Дата внесения | Продление / Пересмотр / Отмена | Должность владельца записи | Подпись | Фамилия, инициалы |
|----------|------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------|----------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Оглавление | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 10 |

ОГЛАВЛЕНИЕ

- Глава 0. Назначение, правила поддержания действенности РПП
- Глава 1. Организация и ответственность
- Глава 2. Контроль и надзор за выполнением полетов
- Глава 3. Система контроля качества
- Глава 4. Состав экипажа
- Глава 5. Квалификационные требования
- Глава 6. Меры по охране здоровья экипажа
- Глава 7. Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов
- Глава 8. Рабочие процедуры
- Глава 9. Опасные грузы (вещества)
- Глава 10. Авиационная безопасность
- Глава 11. Действия при возникновении кризисных и нестандартных ситуаций
- Глава 12. Правила полетов
- Глава 13. Отчетная документация о полете
- Глава 14. Дополнительные операционные процедуры

Дополнения (*)

- | | |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Дополнение № EFB-01-17 | «Инструкция по эксплуатации электронных полетных планшетов (EFB)». |
| Дополнение № А-02-17 | «Методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов». |
| Дополнение № ОГ 04-17 | «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах» |

(*) – издаются отдельными брошюрами.

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

0.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 0.1. Введение | 0.1.1 |
| 0.1.1. Общие положения | 0.1.1 |
| 0.1.2. Порядок подготовки РПП к печати | 0.1.2 |
| 0.1.3. Индексные указатели для быстрого нахождения информации | 0.1.4 |
| 0.1.4. Сокращения, используемые в РПП | 0.1.4 |
| 0.1.5. Термины и определения | 0.1.5 |
| 0.2. Система внесения поправок и изменений | 0.2.1 |
| 0.2.1. Общие положения | 0.2.1 |
| 0.2.2. Публикация и рассылка поправок и изменений | 0.2.2 |
| 0.3. Перечень держателей РПП (часть А) | 0.3.1 |
| 0.4. Информация об изменениях, временных изменениях и бюллетенях | 0.4.1 |
| 0.4.1. Изменения к четвертому изданию | 0.4.1 |
| 0.4.2. Основные положения изменения № 10 | 0.4.1 |
| 0.4.3. Действующие бюллетени | 0.4.4 |
| 0.5. Перечень действующих страниц | 0.5.1 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 0. Назначение, правила
поддержания действенности РПП**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

0.1. ВВЕДЕНИЕ

0.1.1. Общие положения

Руководство по производству полетов эксплуатанта. Часть А (далее – РПП) разработано в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, Федеральными авиационными правилами Российской Федерации (ФАП), межправительственными соглашениями, условиями и ограничениями Сертификата эксплуатанта № 1 ПАО «Аэрофлот», документами международной организации гражданской авиации (ICAO), IOSA Standards Manual, ISAGO Standards Manual, MC ISO 9000-2005 «Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь», MC ISO 9001-2008 «Системы менеджмента качества. Требования» и с учетом требований агентства по авиационной безопасности объединенной Европы EASA. РПП является основным нормативным документом ПАО «Аэрофлот», регламентирующим организацию летной работы, производство и обеспечение полетов, предназначено для использования персоналом ПАО «Аэрофлот» и является исключительной собственностью ПАО «Аэрофлот».

РПП включает в себя процедуры, практические рекомендации и инструктивный материал, необходимый при выполнении персоналом ПАО «Аэрофлот» своих обязанностей с целью достижения наивысшей степени безопасности полетов.

РПП содержит или может содержать коммерческую тайну, авторский материал, патентованную или конфиденциальную информацию, затрагивающую интересы ПАО «Аэрофлот», и не может быть воспроизведено, передано или скопировано без предварительного письменного согласия руководства ПАО «Аэрофлот».

Требования РПП обязательны для выполнения всеми работниками ПАО «Аэрофлот». За неисполнение или ненадлежащее исполнение требований, предусмотренных РПП, работники ПАО «Аэрофлот» несут персональную ответственность в порядке, предусмотренном действующим законодательством Российской Федерации.

При возникновении противоречий (разночтений) с документами, регламентирующими организацию летной работы, персонал ПАО «Аэрофлот» в своей деятельности обязан руководствоваться требованиями и процедурами, изложенными в РПП и документах, входящих в систему документации по безопасности полетов, внесенных в Сертификат эксплуатанта ПАО «Аэрофлот» и одобренных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

Требования других нормативных документов должны выполняться персоналом ПАО «Аэрофлот», если они не противоречат или не нашли своего отражения в системе документации по безопасности полетов ПАО «Аэрофлот».

Руководство по производству полетов ПАО «Аэрофлот» состоит из четырех частей: А, В, С, D.

Часть А – «Основные положения» – включает в себя описание организационной структуры ПАО «Аэрофлот», обязанности и ответственность персонала ПАО «Аэрофлот», систему контроля и надзора за выполнением полетов, требования, предъявляемые к летному составу, эксплуатационные процедуры на земле и в воздухе, меры по обеспечению авиационной безопасности, действия в чрезвычайных обстоятельствах, правила полетов и отчетную документацию о полете.

Часть В – «Летная эксплуатация воздушных судов» – описывает порядок выполнения членами экипажа процедур нормальной эксплуатации на всех этапах полета, действия экипажа в аварийных ситуациях, летно-технические характеристики эксплуатируемых ВС, планирование полетов и расчет летных данных, правила загрузки воздушных судов, перечни отклонений от стандартной конфигурации и допустимых отказов и неисправностей, а также требования к аварийно-спасательному оборудованию, порядок аварийной эвакуации и рекомендации по выживанию, перечень самолетных систем и индивидуальных особенностей воздушных судов.

Часть С – «Маршрутные справочные данные» – содержит инструктивный материал и сведения, полученные из опыта предыдущих полетов, с особенностями регионов, стран и аэродромов, знание которых важно для подготовки и выполнения полетов.

Часть D – «Подготовка авиационного персонала» – включает в себя программы подготовки, тренировок и проверок уровня квалификации членов летного и кабинного экипажей, а также авиационного персонала, принимающего участие в обеспечении полетов, процедуры проведения подготовки и проверок, описание и сроки хранения документов, относящихся к подготовке и проверке авиационного персонала.

В любом случае при проведении обучения, экзамена, предварительной (наземной) или предполетной подготовки, при организации и производстве полетов, а также для целей тренировки и проверки летного состава персонал ПАО «Аэрофлот» должен использовать только разрешенные и официально опубликованные в ПАО «Аэрофлот» документы (руководства, инструкции, технологии, справочные материалы и т.п.).

Руководство по производству полетов издается на русском языке. Допускается использование текстов отдельных разделов и частей РПП на английском языке.

В случае обнаружения неточной или некорректной информации, а также при наличии предложений по дополнительному материалу следует оформить бланк «Запрос на внесение изменений в документацию» (ЗК-150-8813) или предоставить информацию в отдел летных стандартов через сайт ДПП.

0.1.2. Порядок подготовки РПП к печати

Подлинник РПП, изменения, дополнения, временные изменения и бюллетени к РПП хранятся в департаменте управления делами в соответствии со сводной номенклатуры дел ПАО «Аэрофлот». Тираж РПП печатается на формате А5 и рассылается согласно перечню держателей РПП.

При оформлении РПП используется гарнитура шрифта Arial, интервал уплотненный на 0,5 пт. и следующие размеры шрифта:


- основной текст – 12 пт.;
- заголовок 1 – 14 пт., начертание жирное с тенью;
- заголовок 2 – 14 пт., начертание полужирное;
- заголовок 3 – 12 пт., начертание полужирное;
- текст таблиц – 12 – 10 пт.

Примечание: Руководство по производству полетов (часть В) печатается шрифтом Arial Narrow, интервал обычный, размер шрифта № 14.

Заголовок 1 выравнивается по центру страницы, заголовок 2, 3 и основной текст выравниваются по ширине страницы.

Нумерация заголовков 2, 3 печатается с левой стороны страницы. Расстояние от порядкового номера заголовков 2, 3 до названия заголовков 2, 3 составляет 1,75 см.

Основной текст печатается под названием заголовка 2, 3. Абзацный отступ не используется.

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 0. Назначение, правила поддержания действенности РПП | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 03 |

Перед каждым заголовком раздела (подраздела) и предыдущим или последующим текстом устанавливается дополнительный интервал:

- для заголовка 1: перед заголовком – 12 пт., после заголовка - 12 пт.;
- для заголовков 2, 3: перед заголовком – 12 пт., после заголовка - 6 пт.

Перед каждым подпунктом, абзацем устанавливается дополнительный интервал 3 пт.

Допускается написание отдельных фраз, слов, абзацев основного текста и текста таблиц следующим начертанием: курсивом, полужирным, жирным, полужирным курсивом, подчеркиванием, затемнением, выделением иным цветом. В нумерации подпунктов могут быть использованы буквы только латинского алфавита.

При оформлении страниц устанавливаются следующие размеры полей:

- верхнее поле – 1 см;
- левое поле – 2,3 см;
- правое поле – 1,5 см;
- нижнее поле – 1 см.


Расстояние от верхнего края страницы до верхнего колонтитула – 1 см, от нижнего края страницы до нижнего колонтитула – 0,47 см.

Расстояние от верхнего колонтитула до текста – 24 пт.

Каждая страница документа должна иметь верхний и нижний колонтитулы.

В верхнем колонтитуле содержится логотип ПАО «Аэрофлот», название документа, название главы, номер документа, номер издания, номер действующей ревизии. Название документа печатается шрифтом Arial полужирный, размер 10 пт., буквы все прописные. Название главы печатается шрифтом Arial полужирный, размер 12 пт. Номер издания и номер ревизии печатается шрифтом Arial 8 пт.

Пример оформления:

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 0. Назначение, правила поддержания действенности РПП | РД-ГД-00X | |
| | | Изд. 3 | Рев. 00 |

Нижний колонтитул РПП должен содержать информацию о дате утверждения изменения и номере страницы, а для частей В и С РПП дополнительную информацию о типе воздушного судна (тип ВС печатается шрифтом Arial начертание – полужирный курсив, размер 12 пт.). Номер страницы формируется из номера главы, номера раздела и порядкового номера страницы в данном разделе.

Например:

Стр. 2.0.3, где: 2 – номер главы, 0 – номер текущего раздела, 3 – порядковый номер страницы в данном разделе.

Дата утверждения изменения печатается шрифтом Arial, размер 12 пт.; номер страницы печатается шрифтом Arial полужирный, размер 12 пт.

Пример оформления:

| | | |
|------------|-------------|-------------|
| 00.00.2009 | | стр. 2.0.3 |
| 00.00.2010 | A330 | стр. 14.0.3 |
| 13.11.2015 | | стр. 0.1.3 |

0.1.3. Индексные указатели для быстрого нахождения информации

Индексные указатели представляют собой систему деления РПП на следующие уровни: часть, глава, раздел, пункт, подпункт. При необходимости возможно применение более мелких уровней, обозначаемых буквами латинского алфавита, арабскими или римскими цифрами в круглых скобках.

Каждая часть РПП имеет оглавление, включающее перечень дополнений к данной части РПП. Главы делятся на разделы, обозначаемые двумя цифрами с номером главы и раздела. Индексные указатели по тексту в пределах одного раздела состоят из пунктов и подпунктов.

Ссылки по тексту РПП даются, как правило, полным обозначением, содержащим номер главы, раздела, пункта, подпункта и более мелкие уровни системы деления (например, 7.2.2.1 (2) (а)).

Если ссылка по тексту указывает на пункт РПП в пределах данного раздела, то обозначение раздела может не указываться (например: 2.1 (а)).

0.1.4. Сокращения, используемые в РПП

| | |
|--------|--------------------------------------------------------------------------|
| АИП | - Сборник аэронавигационной информации государства; |
| АЭ | - авиационная эскадрилья; |
| ВКК | - Высшая квалификационная комиссия; |
| ВЛП | - весенне-летний период; |
| ВЛЭК | - Врачебно-летная экспертная комиссия; |
| ВНГО | - высота нижней границы облаков; |
| ВПП | - взлетно-посадочная полоса; |
| ВПР | - высота принятия решения; |
| ВС | - воздушное судно; |
| ВСУ | - вспомогательная силовая установка; |
| ДПРМ | - дальний приводной радиомаркер; |
| ИКАО | - Международная организация гражданской авиации; |
| ИНС | - инерциальная система; |
| ИТП | - инженерно-технический персонал; |
| КВС | - командир воздушного судна; |
| КПК | - курсы повышения квалификации; |
| КТА | - контрольная точка аэродрома; |
| ЛО | - летный отряд; |
| МАК | - Межгосударственный авиационный комитет; |
| МАШ | - Международный аэропорт Шереметьево; |
| МБВ | - минимальная безопасная высота; |
| МВЛ | - международные воздушные линии; |
| МТ РФ | - Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России); |
| МКК | - местная квалификационная комиссия |
| НТЭРАТ | - Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники; |
| ПАО | - публичное акционерное общество; |
| ОВД | - обслуживание воздушного движения; |

| | |
|--------|-----------------------------------------------------------|
| ОЗП | - осенне-зимний период; |
| ОЛР | - организация летной работы; |
| ПВП | - правила визуальных полетов; |
| ППЛС | - программа подготовки летного состава; |
| ППП | - правила полетов по приборам; |
| РД | - рулежная дорожка; |
| РЛЭ | - Руководство по летной эксплуатации; |
| РНТ | - радионавигационная точка; |
| СПУ | - самолетное переговорное устройство; |
| CRM | - управление ресурсами кабины; |
| ТВГ | - точка входа в глиссаду; |
| ТО | - техническое обслуживание; |
| ЦАИ ГА | - Центр аэронавигационной информации гражданской авиации; |



части руководства, имеющие непосредственное отношение к летному экипажу.

0.1.5. Термины и определения

Аэродром базирования – аэродром, заявляемый при обязательной сертификации в качестве постоянного места базирования воздушных судов заявителя (эксплуатанта), имеющий обеспечение полетов в соответствии с требованиями нормативных актов, регулирующих деятельность гражданской авиации.

Аэродром горный – аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома, а также аэродром, расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря.

Аэродром назначения – аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки.

Аэронавигационная информация – сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства, правилах выполнения полетов и средствах радиотехнического и светотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов.

Аэропорт международный – аэропорт, открытый для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется таможенный, пограничный, санитарно-карантинный и иной контроль.

Базовый аэропорт – аэропорт постоянного места проживания и/или работы члена экипажа.

Базовое время – местное время аэропорта вылета, если член экипажа находится в данном часовом поясе в течение 48 часов и более.

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

Безопасная высота полета – минимально допустимая высота полета воздушных судов, гарантирующая от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней.

Безопасность полетов – комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей.

Болтанка – беспорядочные перемещения ВС, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы (болтанка считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более $\pm 0.5g$; умеренной – до $\pm 1.0g$; сильной – более $\pm 1.0g$, а при посадке: умеренная – $\pm 0.3-0.4g$; сильная – более $\pm 0.4g$).

Векторение – обеспечение навигационного наведения воздушного судна посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД.

Видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП (RVR)) – максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры.

Визуальные метеорологические условия (VMC) – метеорологические условия, выраженные в дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие условиям для полетов по ПВП или превышающих их.

Визуальный заход на посадку – заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами.

Визуальное маневрирование (маневр «circle-to-land») – продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение разворотов в пределах зоны визуального маневрирования для вывода воздушного судна в посадочное положение относительно ВПП, расположение которой по отношению к траектории конечного этапа захода на посадку по приборам не позволяет выполнить посадку с прямой.

Внебазовый аэропорт – аэропорт пребывания вне постоянного места проживания и работы члена экипажа.

Время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами – время пребывания по заданию (распоряжению) работодателя во внебазовом аэропорту в целях выполнения задания на полет.

Вынужденная посадка – посадка по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану.

Высота нижней границы облаков – расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков. Если нижнюю границу облаков определить невозможно, следует руководствоваться вертикальной видимостью.

Высота перехода – высота, установленная для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе высоты полета.

Высота принятия решения – установленная абсолютная (DA) или относительная (DH) высота при заходе по схеме точного захода на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) – от превышения порога ВПП. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства применяется форма «абсолютная (относительная) высота принятия решения» и сокращение «DA/H».

Государство регистрации воздушного судна – государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

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

Давление на аэродроме – атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП.

Диспетчерское разрешение – разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе, действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД.

Диспетчерское решение на выполнение полета (Dispatch Release) – полетный документ установленной формы, подготовленный сотрудником по обеспечению полетов (Flight Dispatcher) и утвержденный командиром воздушного судна, содержащий аэронавигационную, метеорологическую и другую необходимую информацию по предстоящему полету, включая ее анализ и выводы.

Запасной аэродром – аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку. 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** – аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;
- **запасной аэродром пункта назначения** – запасной аэродром, куда может следовать 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.

Заход по схеме точного захода – заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки. Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных.

Заявка на полет (план полета) – документ установленного образца, содержащий необходимые данные для обеспечения полета.

Зона визуального маневрирования – зона, в пределах которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих заход на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land»).

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

Категории заходов по схеме точного захода на посадку и посадок:

- Категория I (кат. I)** заходов по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;
- Категория II (кат. II)** заходов по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м;
- Категория IIIA (кат. IIIA)** заходов по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 30 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м;
- Категория IIIB (кат. IIIB)** заходов по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 15 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м;
- Категория IIIC (кат. IIIC)** заходов по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

Конечный этап захода на посадку – та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки:

- в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа «ипподром», если таковая предусмотрена, или
- в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

Консультативное обслуживание воздушного движения – обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования полетов воздушных судов, выполняющих полеты по ППП.

Контролируемый аэродром – аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения (воздушного и наземного).

Контролируемое воздушное пространство – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Контрольная точка аэродрома (КТА) – точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат.

Маршрут зональной навигации – маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию.

Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH) – установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме неточного захода на посадку или при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land»), снижение ниже которой запрещается в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами для продолжения захода на посадку. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH – от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м ниже превышения аэродрома. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму «минимальная абсолютная (относительная) высота снижения» (MDA/H).

Минимум командира ВС с ограничениями – значения высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) и (или) видимости (дальности видимости на ВПП), увеличенные относительно эксплуатационного минимума (категории) аэродрома.

Начальный участок захода на посадку – участок схемы захода на посадку по приборам между начальной контрольной точкой захода на посадку и промежуточной контрольной точкой или в соответствующих случаях конечной контрольной точкой (или точкой) захода на посадку.

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

Обледенение – отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое – при отложении льда на передней кромке крыла до 0.5 мм/мин, умеренное – от 0.5 до 1 мм/мин, сильное – более 1 мм/мин).

Опасное сближение – не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

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

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

Переходный слой – воздушное пространство между высотой перехода и эшеломом перехода.

Полетное диспетчерское обслуживание (Flight Dispatch) – комплекс мероприятий по аэронавигационному обеспечению экипажа ВС на этапе предполетной подготовки и в полете.

Полет по ППП (IFR) – полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

Полет по ПВП (VFR) – полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

Полет увеличенной дальности (ETOPS) – любой полет, выполняемый ВС с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской скоростью (в условиях МСА и в штилевых условиях) при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает 60 минут.

Потеря ориентировки – ситуация, при которой экипаж воздушного судна не знает местоположения воздушного судна.

Предпосадочная прямая – установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления.

Приборные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, менее чем минимум, определенный для визуальных метеорологических условий.

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

Расчетное (ожидаемое) время использования аэродрома - период времени начинающийся за 1 час до наиболее раннего возможного прибытия на аэродром и заканчивающийся через 1 час после наиболее позднего возможного прибытия на аэродром.

Расчетное время прилета (прибытия) ETA – расчетное время (момент) выхода воздушного судна на аэродромное навигационное средство, а при его отсутствии - на центр ВПП (КТА).

Сдвиг ветра - изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый – до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный – от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный – от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный - 6 м/с и более на 30 м высоты).

Сменный пилот на крейсерском этапе полета – член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха КВС или второго пилота.

Сотрудник по обеспечению полетов (Flight Dispatcher) – авиационный специалист, имеющий сертификат (свидетельство) и разрешение на полетное диспетчерское обслуживание экипажей ВС.

Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации – органы исполнительной власти, которым Федеральным законом, Указом Президента Российской Федерации или постановлением Правительства Российской Федерации предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности.

Схема захода по схеме точного захода на посадку (PA) – схема захода на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку.

Схема типа «ипподром» - схема маневрирования воздушных судов в зоне ожидания, или необходимости в потере высоты на начальном этапе захода на посадку, или вывода воздушного судна на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен.

0.2. СИСТЕМА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК И ИЗМЕНЕНИЙ

0.2.1. Общие положения

РПП является одним из основных документов в системе документации по безопасности полетов ПАО «Аэрофлот» и должно переиздаваться не реже одного раза в три года. Новое издание РПП в соответствии с требованиями СТО ДОУ 10.2 «Документационное обеспечение управления. Согласование проектов документов», согласовывается с заместителями генерального директора и руководителями структурных подразделений, непосредственно подчиненных генеральному директору по направлениям деятельности, затронутым в проекте документа. РПП утверждается и вводится в действие приказом генерального директора и вносится в Свидетельство эксплуатанта в установленном порядке.

В руководство по производству полетов вносятся изменения при:

- изменении условий эксплуатации воздушных судов;
- вступлении в силу нормативных правовых актов, регулирующих деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки;
- принятии решения руководством ПАО «Аэрофлот» о совершенствовании процессов обеспечения, организации и производства полетов.

Изменения, дополнения, временные изменения и бюллетени к РПП проходят процедуру согласования с должностными лицами по направлениям деятельности, затронутым в проекте документа, утверждаются заместителем генерального директора – летным директором и вводятся в действие с даты, указанной в таблице с данными электронной библиотеки, расположенной внизу титульного листа, утвержденного изменения, дополнения, временного изменения, бюллетеня.

Поправки, затрагивающие стыковочные процессы между структурными подразделениями или требующие существенной корректировки функционирования ПАО «Аэрофлот» (его структурных подразделений), изменения политики в области производственной деятельности и обеспечения безопасности полетов, утверждаются генеральным директором.

Методы определения эксплуатационных минимумов аэропортов, перечни минимального исправного оборудования воздушных судов (MEL, ПМО), программы подготовки членов летного и кабинного экипажа, сотрудников по обеспечению полетов и программы авиационной безопасности до введения их в действие подлежат одобрению уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

При разработке программ подготовки членов летного и кабинного экипажа и сотрудников по обеспечению полетов должен учитываться человеческий фактор.

Отдел эксплуатационной сертификации департамента управления безопасностью полетов уведомляет уполномоченный орган о внесении изменений в руководства не позднее чем за 20 дней до вступления их в действие.

Руководители структурных подразделений своевременно организуют изучение персоналом положений руководств, в том числе при внесении в них изменений.

Изменения в РПП вносятся в действующие страницы и обозначаются вертикальной чертой.

Существенная информация срочного характера должна предоставляться держателям РПП в виде бюллетеней или временных изменений, которые утверждаются должностными лицами, имеющими право издания распорядительных документов по направлению деятельности и обязательны к исполнению с момента получения. Срок действия бюллетеней не должен превышать 6 месяцев. Каждому бюллетеню присваивается порядковый номер.

Бюллетени размещаются в начале соответствующей главы РПП и учитываются в перечне действующих бюллетеней.

Временные изменения действительны в течение не более одного года от даты утверждения и вносятся в РПП с заменой (добавлением) листов желтого цвета.

Редакционные поправки вносятся датой редактирования под номером страницы с добавлением буквы R (например: 27.10.2006 0.6.2R).

0.2.2. Публикация и рассылка поправок и изменений

Утвержденное изменение (временное изменение, бюллетень) в необходимом формате, включая утвержденный титульный лист с регистрационным номером, издается необходимым печатным тиражом.

Тираж изменений передается в техническую библиотеку для рассылки изменения учтенным держателям РПП, а также в группу бортовой нормативно-летной документации для внесения в бортовые экземпляры РПП с сопроводительным письмом.

Утвержденное и зарегистрированное изменение вносится в электронном виде (Acrobat) на сайт департамента производства полетов (далее – ДПП) и тиражируется на CD/DVD-дисках для внутренних потребителей. Ответственность за своевременное внесение изменений в электронную и английскую версии РПП несет группа руководства по производству полетов (далее – группа РПП) отдела летных стандартов (далее – ОЛС) департамента производства полетов. Тираж CD/DVD-дисков производится в технической библиотеке и раздается командно-руководящему, инструкторскому, инспекторскому и летному составу, а также смежным подразделениям с разрешения директора ДПП.


Внесение в текст записей, выполненных от руки, за исключением случаев, связанных с обеспечением безопасности полетов – ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Каждый ответственный держатель РПП несет персональную ответственность за сохранность и своевременное внесение изменений в учтенный экземпляр РПП.

Сверка РПП должна проводиться не реже двух раз в год независимо от наличия изменений.

Сверка рабочих экземпляров РПП должна проводиться с контрольным экземпляром структурного подразделения или с актуальной версией, расположенной на сайте: <http://dpp.aeroflot.ru>.

Держатели контрольных экземпляров несут ответственность за их соответствие контрольному библиотеки ОЛС ДПП (№ 150.22.5).

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 0. Назначение, правила поддержания действенности РПП | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 10 |

0.3. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕРЖАТЕЛЕЙ РПП (ЧАСТЬ А)

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1 | 001 | Контрольный | Управление летной эксплуатации Росавиации Министерства транспорта Российской Федерации | Нишаков А.Н. |
| 2 | 003 | рабочий | Первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности | Антонов В.Н. |
| 3 | 004 | рабочий | Заместитель генерального директора – летный директор | Чалик И.П. |
| 4 | 005 | рабочий | Заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам | Александров В.Б. |
| 5 | 006 | рабочий | Советник генерального директора | Колдунов А.А. |
| 6 | 007 | рабочий | Начальник отдела ОРСА ДЭПС | Балан Т.В. |
| 7 | 008 | рабочий | Советник летного директора | Шляпников Ю.Б. |
| 8 | 009 | рабочий | Председатель профкома ППО работников ПАО «Аэрофлот» | Изосимов Н.В. |
| <i>Департамент управления делами</i> | | | | |
| 9 | 121.01 | рабочий | Директор департамента управления делами | Тонконоженко И.А. |
| 10 | 002 | Контрольный экземпляр генерального директора | Начальник организационно-протокольного отдела департамента управления делами | Бугаев А.Б. |
| <i>Департамент управления персоналом</i> | | | | |
| 11 | 301.01 | рабочий | Начальник отдела оптимизации численности и совершенствования организационной структуры | Позднякова М.В. |
| 12 | 301.02 | рабочий | Начальник отдела персонала летных и каabinных экипажей | Макеев С.В. |
| <i>Медицинский центр</i> | | | | |
| 13 | 121.04.01 | рабочий | Директор медицинского центра департамента управления делами | Вишнякова О.В. |
| 14 | 121.04.02 | рабочий | ВЛЭК | Бархатова О.А. |
| <i>Департамент управления безопасностью полетов</i> | | | | |
| 15 | 006.01 | Контрольный ДУБП | Директор департамента управления безопасностью полетов | Матвеев Г.Н. |
| 16 | 006.02 | рабочий | Зам. директора ДУБП | Бельский А.А. |
| 17 | 006.03 | рабочий | Отдел эксплуатационной сертификации | Нишаков А.Н. |

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|---------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 19 | 006.04 | рабочий | Старший инспектор – проводник бортовой | Ряховская В.С. |
| 20 | 006.05 | рабочий | Ведущий пилот-инспектор | Васильев А.Н. |
| Юридический департамент | | | | |
| 21 | 901.01 | рабочий | Директор юридического департамента | Давыдова Т.А. |
| 22 | 901.02 | рабочий | Заместитель директора юридического департамента | Носова Н.А. |
| Департамент управления авиационной безопасностью | | | | |
| 23 | 106.01 | рабочий | Директор департамента управления авиационной безопасностью | Старостин В.Н. |
| Департамент управления качеством продукта | | | | |
| 24 | 501.01 | рабочий | Отдел стандартов сервиса | Кудленок О.Е. |
| Департамент обслуживания на борту | | | | |
| 25 | 502.01 | Контрольный | Директор департамента обслуживания на борту | Талыпова И.В. |
| 26 | 502.02 | рабочий | Заместитель директора | Фролова Е.А. |
| 27 | 502.03 | рабочий | Заместитель директора | Мартыанова Л.В. |
| 28 | 502.04 | рабочий | Заместитель директора | Шедько Л.А. |
| 29 | 502.05 | рабочий | Начальник методологического отдела | Рожманов В.В. |
| 30 | 502.06 | рабочий | Зам. начальника МО | Воронцов Ю.Н. |
| 31 | 502.07 | рабочий | Зам. начальника МО | Бочарова М.Б. |
| 32 | 502.08 | рабочий | ОКЭ № 1 | Калачева В.С. |
| 33 | 502.09 | рабочий | ОКЭ № 2 | Дьяченко Е.С. |
| 34 | 502.10 | рабочий | ОКЭ № 3 | Якшина Т.М. |
| 35 | 502.11 | рабочий | ОКЭ № 4 | Гриднев Д.В. |
| 36 | 502.12 | рабочий | ОКЭ № 5 | Конкина Е.А. |
| 37 | 502.13 | рабочий | ОКЭ № 6 | Иванова Е.В. |
| 38 | 502.14 | рабочий | ОКЭ № 7 | Бегешева Н.Л. |
| 39 | 502.15 | рабочий | ОКЭ № 8 | Кривошеев И.И. |
| 40 | 502.16 | рабочий | ОКЭ № 9 | Игумнов И.В. |
| 41 | 502.17 | рабочий | ОКЭ № 10 | Борисова И.В. |
| 42 | 502.18 | рабочий | ОКЭ № 11 | Титова Ю.Ю. |
| 43 | 502.19 | рабочий | Отдел планирования | Петриковская А.П. |
| 44 | 502.20 | рабочий | Главный специалист ООК | Андриянова Г.Е. |
| 45 | 502.21 | рабочий | Отдел взаимодействия с поставщиками | Овчинников В.В. |

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|-------------------------------------------------------|----------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Департамент финансового планирования и анализа | | | | |
| 46 | 401.01 | рабочий | Заместитель директора департамента – начальник ОАП ФОТ | Закирко В.В. |
| 47 | 401.02 | рабочий | Руководитель группы ОАП ФОТ | Панова М.В. |
| 48 | 401.03 | рабочий | Главный специалист ОАП ФОТ | Неживых О.В. |
| 49 | 401.04 | рабочий | Группа планирования и анализа ДОБ ОПАР ДФПА | Толкачева Н.Н. |
| Департамент производства полетов | | | | |
| 50 | 150.01 | рабочий | Директор департамента | Бурькин И.В. |
| 51 | 150.02 | рабочий | Заместитель директора – главный пилот | Якимчук А.П. |
| 52 | 150.03 | рабочий | Заместитель директора по летно-методической работе | Кореневский А.Ю. |
| 53 | 150.04 | рабочий | Заместитель директора по летно-техническим стандартам | Гончаров А.Л. |
| 54 | 150.05 | рабочий | Заместитель директора по аэронавигационному обеспечению полетов – главный штурман | Локтев С.Н. |
| 55 | 150.06 | рабочий | Заместитель директора по производству | Бочаров О.А. |
| 56 | 150.07 | рабочий | Ведущий пилот – инспектор – менеджер по качеству | Рогачев А.Ю. |
| 57 | 150.08 | рабочий | Начальник административного отдела | Садовский В.В. |
| 58 | 150.09 | рабочий | Ведущий эксперт административного отдела | Кобцева О.С. |
| 59 | 150.10 | рабочий | Ведущий инженер группы оперативного планирования | Фоломкина Т.В. |
| 60 | 150.11 | рабочий | Заместитель директора | Борисов А.В. |
| 61 | 150.12 | рабочий | Ведущий пилот – инспектор | Костылев Ю.А. |
| <u>Отдел управления безопасностью полетов</u> | | | | |
| 62 | 150.21.1 | рабочий | Начальник отдела | Гарбуз А.И. |
| 63 | 150.21.2 | рабочий | Зам. начальника отдела | Халимов И.М. |
| 64 | 150.21.3 | рабочий | Ведущий пилот-инспектор | Воронин Е.А. |
| <u>Отдел летно-технической эксплуатации</u> | | | | |
| 65 | 150.23.1 | рабочий | Начальник отдела | Линчик И.Л. |
| 66 | 150.23.2 | рабочий | Ведущий инженер по эксплуатации ВС – руководитель группы ВИполТЭ | Частный Г.Л. |
| 67 | 100 экз. | бортовые | Группа бортовой документации | Строк Е.И. |

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|-------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Отдел летных стандартов | | | | |
| 68 | 150.22.1 | Контрольный ПАО «Аэрофлот» | Начальник отдела | Баландин Н.А. |
| 69 | 150.22.2 | рабочий | Заместитель начальника отдела | Ярченко В.М. |
| 70 | 150.22.3 | рабочий | Ведущий эксперт группы РПП | Долгирева Н.Н. |
| 71 | 150.22.4 | рабочий | Главный специалист группы РПП | Маркина О.Н. |
| 72 | 150.22.5 | Контрольный ДПП | Техническая библиотека | Клочкова Л.В. |
| 73 | 150.22.6 | рабочий | Ведущий эксперт группы РПП | Марусева Я.Б. |
| 74 | 150.22.7 | рабочий | Старший пилот-инструктор | Митрофанов Д.В. |
| 75 | 150.22.8 | рабочий | Переводчик группы РПП | Щетинина Н. А. |
| Отдел летно-методического обеспечения | | | | |
| 76 | 150.31.1 | рабочий | Начальник отдела | Журавлев Р.С. |
| 77 | 150.31.2 | рабочий | Главный специалист | Городничева И.В. |
| 78 | 150.31.3 | рабочий | Методический класс | Паршин В.В. |
| 79 | 150.31.4 | рабочий | Методический класс | Паршин В.В. |
| 80 | 150.31.5 | рабочий | Методический класс | Паршин В.В. |
| 81 | 150.31.6 | рабочий | Экзаменационный класс | Паршин В.В. |
| 82 | 150.31.7 | рабочий | Экзаменационный класс | Паршин В.В. |
| 83 | 150.31.8 | рабочий | Экзаменационный класс | Паршин В.В. |
| 84 | 150.31.9 | рабочий | Экзаменационный класс | Паршин В.В. |
| 85 | 150.31.10 | рабочий | Экзаменационный класс | Паршин В.В. |
| 86 | 150.31.11 | рабочий | Главный специалист | Панфилова И.А. |
| 87 | 150.31.12 | рабочий | старший пилот-инструктор | Кремлев А.И. |
| Отдел CRM | | | | |
| 88 | 150.32.1 | рабочий | Начальник отдела | Деревянко В.А. |
| Отдел навигационного обеспечения полетов | | | | |
| 89 | 150.51.1 | рабочий | Заместитель начальника отдела | Литвинцев С.Д. |
| 90 | 150.51.2 | рабочий | Группа навигационного обеспечения по типам ВС/ штурман ЛО | Карягин В.М. |
| 91 | 150.51.3 | рабочий | Группа навигационного обеспечения по типам ВС/ штурман ЛО | Гриднев В.М. |
| 92 | 150.51.4 | рабочий | ОАИ | Тюрин В.Ю. |
| Летный отряд ВС А330 | | | | |
| 93 | 150.11.1 | рабочий | Командир летного отряда | Богатырев А.Ю. |
| 94 | 150.11.2 | рабочий | Зам. КЛО | Данилов В.Г. |
| 95 | 150.11.3 | рабочий | Старший пилот-инструктор | Яковлев И.Г. |

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|----------------------------------------|----------------------------|---------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| 96 | 150.11.4 | рабочий | Пилот-инструктор | Охременко Э.А. |
| 97 | 150.11.5 | рабочий | Главный специалист | Антонов С.А. |
| <u>Летный отряд ВС А320 № 1</u> | | | | |
| 98 | 150.12.1 | рабочий | Командир летного отряда | Хребтов А.В. |
| 99 | 150.12.2 | рабочий | Заместитель командира летного отряда | Рогожин С.Ю. |
| 100 | 150.12.3 | рабочий | Заместитель командира летного отряда | Мацевский Б.Г. |
| 101 | 150.12.4 | рабочий | Старший пилот-инструктор | Бойченко Я.Ю. |
| 102 | 150.12.5 | рабочий | Командир АЭ № 1 | Валиев Р.Р. |
| 103 | 150.12.6 | рабочий | Командир АЭ № 2 | Чернов А.П. |
| 104 | 150.12.7 | рабочий | Командир АЭ № 3 | Филонов И.Ю. |
| 105 | 150.12.8 | рабочий | Командир АЭ № 4 | Симаков Е.Н. |
| 106 | 150.12.9 | рабочий | Командир АЭ № 5 | Беляев М.С. |
| 107 | 150.12.10 | рабочий | Командир АЭ № 6 | Бабенко И.А. |
| 108 | 150.12.11 | рабочий | Командир АЭ № 7 | Галямов В.Р. |
| 109 | 150.12.12 | рабочий | Пилот-инструктор АЭ № 1 | Душков Т.В. |
| 110 | 150.12.13 | рабочий | Пилот-инструктор АЭ № 2 | Сластин А.Н. |
| 111 | 150.12.14 | рабочий | Пилот-инструктор АЭ № 3 | Чекрыжов А.Е. |
| 112 | 150.12.15 | рабочий | Главный специалист | Красников К.С. |
| <u>Летный отряд ВС А320 № 2</u> | | | | |
| 113 | 150.14.1 | рабочий | Командир летного отряда | Бойков В.В. |
| 114 | 150.14.2 | рабочий | Заместитель командира летного отряда | Тимченко А.Ю. |
| 115 | 150.14.3 | рабочий | Заместитель командира летного отряда | Советкин Э.П. |
| 116 | 150.14.4 | рабочий | Старший пилот-инструктор | Шевцев С.И. |
| 117 | 150.14.5 | рабочий | Командир АЭ № 1 | Прокопчик В.В. |
| 118 | 150.14.6 | рабочий | Командир АЭ № 2 | Башин А.В. |
| 119 | 150.14.7 | рабочий | Командир АЭ № 3 | Диденко Ю.Н. |
| 120 | 150.14.8 | рабочий | Командир АЭ № 4 | Романов В.А. |
| 121 | 150.14.9 | рабочий | Командир АЭ № 5 | Бондаренко Р.Г. |
| 122 | 150.14.10 | рабочий | Командир АЭ № 6 | Гришак Д.Д. |
| 123 | 150.14.11 | рабочий | Командир АЭ № 7 НСК (Новосибирск) | Каричев А.П. |
| 124 | 150.14.12 | рабочий | Пилот-инструктор АЭ № 1 | Мизгирев Л.С. |
| 125 | 150.14.13 | рабочий | Пилот-инструктор АЭ № 4 | Агафонов С.В. |
| 126 | 150.14.14 | рабочий | Пилот-инструктор | Бычихин С.А. |
| 127 | 150.14.15 | рабочий | Главный специалист | Крылов А.Г. |

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|--------------------------------------------------|----------------------------|---------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <u>Отдел планирования летных экипажей</u> | | | | |
| 128 | | рабочий | Ведущий инженер по организации управления производством | Солуянова Т.В. |
| 129 | | рабочий | Ведущий инженер | Ягодовская С.В. |
| <u>Летный отряд ВС В777</u> | | | | |
| 130 | 150.13.1 | рабочий | Командир летного отряда | Полонин И.Н. |
| 131 | 150.13.2 | рабочий | Зам. командира ЛО | Чехонадский А.О. |
| 132 | 150.13.3 | рабочий | Командир АЭ № 1 | Уваров С.Г. |
| 133 | 150.13.4 | рабочий | Старший пилот-инструктор | Емолкин А.И. |
| 134 | 150.13.5 | рабочий | Пилот-инструктор | Болгаров И.И. |
| 135 | 150.13.6 | рабочий | Пилот-инструктор | Половцев С.В. |
| 136 | 150.13.7 | рабочий | Пилот-инструктор | Крылов С.В. |
| 137 | 150.13.8 | рабочий | Пилот-инструктор | Любимов П.А. |
| 138 | 150.13.9 | рабочий | Главный специалист | Молодцов И.А. |
| <u>Летный отряд ВС SSJ-100</u> | | | | |
| 139 | 150.16.1 | рабочий | Командир летного отряда | Энгельс О.В. |
| 140 | 150.16.2 | рабочий | Заместитель командира | Анищенко А.П. |
| 141 | 150.16.3 | рабочий | Старший пилот – инструктор | Гуров А. Н. |
| 142 | 150.16.4 | рабочий | Пилот-инструктор | Трейберт И.Л. |
| 143 | 150.16.5 | рабочий | Пилот-инструктор | Перунов Е.В. |
| 144 | 150.16.6 | рабочий | Главный специалист | Максимова С.Н. |
| 145 | 150.16.7 | рабочий | Командир АЭ г. Пермь | Хамитов Е.Р. |
| 146 | 150.16.8 | рабочий | КАЭ № 3 | Черкаев С.А. |
| <u>Летный отряд ВС В737</u> | | | | |
| 147 | 150.17.1 | рабочий | Командир летного отряда | Ким В.С. |
| 148 | 150.17.2 | рабочий | Заместитель командира | Олехнович Ю.В. |
| 149 | 150.17.3 | рабочий | Командир АЭ № 1 | Демин К.И. |
| 150 | 150.17.4 | рабочий | Командир АЭ № 2 | Сулимин А.В. |
| 151 | 150.17.5 | рабочий | Командир АЭ № 3 | Просужий Н.В. |
| 152 | 150.17.6 | рабочий | Командир АЭ № 4 | Елеев В.Б. |
| 153 | 150.17.7 | рабочий | Старший пилот – инструктор | Бабушкин А.А. |
| 154 | 150.17.8 | рабочий | Пилот-инструктор | Хижняк М.Н. |
| 155 | 150.17.9 | рабочий | Главный специалист | Колосов Б.Г. |
| 156 | 150.17.10 | рабочий | Ведущий инженер | Медникова М.В. |
| 157 | 150.17.11 | рабочий | Главный специалист | Удодова Е.А. |

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Учебно-летний отряд | | | | |
| 158 | 150.33.1 | рабочий | Командир УЛО | Изосимов Н.В. |
| 159 | 150.33.2 | рабочий | Ведущий инженер по летно-методической работе | Гаврилов В.В. |
| 160 | 150.33.3 | рабочий | Ведущий инженер по летно-методической работе | Гаврилов В.В. |
| 161 | 150.33.4 | рабочий | Ведущий инженер по летно-методической работе | Гаврилов В.В. |
| 162 | 150.33.5 | рабочий | Ведущий инженер по летно-методической работе | Гаврилов В.В. |
| Отдел управления качеством | | | | |
| 163 | 160.01 | рабочий | Главный специалист | Люсин В.П. |
| Департамент наземного обеспечения перевозок | | | | |
| 164 | 210.01 | Контрольный ДНОП | Директор департамента наземного обеспечения перевозок | Ивлиев И.В. |
| 165 | 210.02 | рабочий | Отдел контроля координации и анализа | Блохин А.В. |
| Департамент планирования и координации операционной деятельности (ОСС) | | | | |
| 166 | 208.01 | рабочий | Директор департамента | Кузнецова Е.В. |
| 167 | 208.02 | рабочий | Директор департамента | Кузнецова Е.В. |
| 168 | 208.03 | рабочий | Директор департамента | Кузнецова Е.В. |
| 169 | 208.04 | рабочий | Директор департамента | Кузнецова Е.В. |
| Департамент подготовки авиационного персонала | | | | |
| 170 | 151.01 | Контрольный ДПАП | Заместитель директора департамента подготовки авиационного персонала | Волченков И.М. |
| 171 | 151.02 | рабочий | Отдел подготовки летного состава | Уронова О.М. |
| 172 | 151.03 | рабочий | Отдел подготовки летного состава | Уронова О.М. |
| 173 | 151.04 | рабочий | Отдел подготовки летного состава | Уронова О.М. |
| 174 | 151.05 | рабочий | Библиотека | Харчикова Л.Ю. |
| 175 | 151.06 | рабочий | Библиотека | Харчикова Л.Ю. |
| 176 | 151.07 | рабочий | Библиотека | Харчикова Л.Ю. |
| 177 | 151.08 | рабочий | Библиотека | Харчикова Л.Ю. |
| 178 | 151.09 | рабочий | Библиотека | Харчикова Л.Ю. |
| 179 | 151.10 | рабочий | Ст. инструктор ОПЛС | Захаревич В.А. |
| Отдел управления СМК | | | | |
| 180 | 005.01 | рабочий | Начальник отдела | Туранская Т.Ф. |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 0. Назначение, правила
поддержания действенности РПП

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

| № п/п | Регистрационный номер экз. | Статус | Держатель экземпляра РПП | Ответственный за ведение экземпляра РПП |
|---------------------------------------------------|----------------------------|---------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Представительства и филиалы ПАО «Аэрофлот» | | | | |
| <u>Сочи</u> | | | | |
| 181 | 67.15.1 | рабочий | Представитель ПАО «Аэрофлот» в г. Сочи | Цапп Ю.В. |
| <u>Санкт-Петербург</u> | | | | |
| 182 | 67.23.7.1 | рабочий | Командир АЭ филиала ПАО «Аэрофлот» в г. Санкт-Петербурге | Хурдаев А.С. |
| 183 | 67.23.7.2 | рабочий | Командир АЭ филиала ПАО «Аэрофлот» в г. Санкт-Петербурге | Хурдаев А.С. |
| 184 | 67.23.7.3 | рабочий | ОКЭ филиала ПАО «Аэрофлот» в г. Санкт-Петербурге | Уният С.В. |
| <u>Владивосток</u> | | | | |
| 185 | 67.03.1 | рабочий | Директор филиала ПАО «Аэрофлот» в г. Владивостоке | Лапицкая И.Д. |
| <u>Пермь</u> | | | | |
| 186 | 67.8.1 | рабочий | Директор филиала ПАО «Аэрофлот» в г. Перми | Мирошникова Е.Е. |
| <u>Калининград</u> | | | | |
| 187 | 67.10.1 | рабочий | Директор филиала ПАО «Аэрофлот» в г. Калининград | Поташев А.В. |
| 188 | 67.10.2 | рабочий | Начальник ОКЭ КГД филиала ПАО «Аэрофлот» в г. Калининграде | Поташев А.В. |

0.4. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ, ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ И БЮЛЛЕТЕНЯХ

0.4.1. Изменения к четвертому изданию

| Номер изменения | Дата утверждения | Дата введения в действие |
|-----------------|------------------|--------------------------|
| 1 | 19.06.2015 | 13.07.2015 |
| 2 | 08.10.2015 | 12.10.2015 |
| 3 | 13.11.2015 | 14.12.2015 |
| 4 | 22.01.2016 | 22.02.2016 |
| 5 | 18.05.2016 | 15.06.2016 |
| ВИ 01/16-А | 24.05.2016 | 15.06.2016 |
| 6 | 20.07.2016 | 17.08.2016 |
| 7 | 09.12.2016 | 11.01.2017 |
| 8 | 12.04.2017 | 15.05.2017 |
| 9 | 16.06.2017 | 15.07.2017 |
| 10 | 29.11.2017 | 25.12.2017 |

0.4.2. Основные положения изменения № 10

В связи с утверждением 13.10.2017 Дополнения № А 02-17 внесены изменения в лист «Оглавление».

Глава 0:

- в пункте 0.1.5 раздела 0.1 внесены редакционные правки в определения «Расчетное время прилета (прибытия)», «Расчетное время использования аэродрома»;
- внесены изменения в раздел 0.3 «Перечень держателей РПП (часть А)»;
- внесены изменения в раздел 0.4.

Глава 1:

- на основании приказа генерального директора № 239 от 15.06.2017 внесены изменения в раздел 1.2;
- на основании должностной инструкции ведущего инженера по организации управления производством ДПиКОД от 20.10.2015 РИ-509-0303 внесены изменения в п.1.4.7 раздела 1.4;
- на основании приказа генерального директора от 28.09.2017 № 374, от 24.11.2017 № 458 внесены изменения в пункт 1.5.1 раздела 1.5 на стр. 1.5.1.

Глава 2:

- на основании изменения в организационной структуре ДПП, запросом на внесение изменения ДУБП от 22.11.2017 внесены изменения в пункт 2.3.6.2 раздела 2.3 на стр. 2.3.10.

Глава 5:

- на основании устного распоряжения заместителя генерального директора – летного директора 26.09.2017 внесены изменения в пункт 5.2.3 (5) раздела 5.2 на стр. 5.2.8-5.2.9;
- на основании запроса на внесение изменений в документацию № 057-17 от 07.07.2017 начальника ОЛМО внесены изменения в пункт 5.2.5 (2) раздела 5.2 на стр. 5.2.13;

- в связи с пересмотром условий, необходимых для присвоения первой и второй категории квалификации для бортпроводников, и внесением в РБП изменений внесены изменения в пункт 5.5.1.3 (4) раздела 5.5 на стр. 5.5.2;
- на основании устного распоряжения заместителя генерального директора – летного директора 26.09.2017 внесены изменения в пункт 5.9.2 раздела 5.9 на стр. 5.9.3;
- на основании распоряжения директора ДПП от 14.07.2017 № 150-100/р, № 150-139/р от 21.11.2017 внесены изменения в пункт 5.9.12 на стр. 5.9.27, устного распоряжения директора ДПП 14.07.2017 внесены изменения в пункт 5.9.12 на стр. 5.9.28;

Глава 6:

- на основании карты замечаний по проверке на маршруте Росавиацией 17.05.2017, приказа Минтранса России от 28.11.2014 № 325 изменено название раздела 6.4. и внесены изменения в пункты 6.4.1, 6.4.2 раздела 6.4 на стр. 6.4.1-6.4.2.

Глава 7:

- на основании результатов исследования по хронометражным замерам и статистическим данным по определению времени на доставку летных экипажей с ЮТК на СТК внесены изменения в пункт 7.2.2 (2) раздела 7.2 на стр. 7.2.2.

Глава 8:

- на основании приказа ВРИО генерального директора В.Я.Зингмана № 286 от 25.07.2017, Изменения № 1 в СТО ОП 14.0, Изменения № 1 в СТО ОП 14.5 и РИ-ГД-372 внесены изменения в пункт 8.2.3.2. (2)(а) раздела 8.2. на стр. 8.2.12-8.2.13.
- на основании письма Первого заместителя генерального директора по авиационной безопасности (вн.№ 01/1957 от 06.07.2017.) внесены изменения в пункт 8.2.3.4 раздела 8.2. на стр.8.2.18-8.2.19.
- на основании приказа генерального директора от 26.05.2017 № 216 внесены изменения в пункт 8.2.3.6 раздела 8.2 на стр. 8.2.20÷8.2.21;
- на основании приказа ВРИО генерального директора В.Я.Зингмана № 286 от 25.07.2017, Изменения № 1 в СТО ОП 14.0, Изменения № 1 в СТО ОП 14.5 и РИ-ГД-372 внесены изменения в пункт 8.2.3.6. раздела 8.2. на стр. 8.2.21;
- на основании изменения № 1 от 25.08.2017в РИ-ГД-027 внесены изменения в пункт 8.2.4.1 раздела 8.2 на стр. 8.2.22;
- на основании Руководства по противообледенительной защите воздушных судов (РИ-ГД-015), запрос на внесение изменений в документацию № 081-17 от 23.10.2017 внесены изменения в пункт 8.2.5.5 (7) раздела 8.2 на стр. 8.2.28;
- на основании раздела 10.2 « Инструкции по приему-передачи ВС и судовой документации» РИ -ГД-174А внесены изменения в пункт 8.2.7.3 (4) раздела 8.2 на стр. 8.2.34;
- внесены изменения в пункт 8.3.1.8 (1) раздела 8.3 на стр. 8.3.10;
- на основании распоряжения директора ДПП от 18.11.2016 № 150-100/р внесены изменения в пункт 8.3.8.2 раздела 8.3 на стр. 8.3.41;
- на основании указания заместителя генерального директора – летного директора внесены изменения в пункт 8.3.10.2 (1) (b) раздела 8.3 на стр. 8.3.52;
- на основании стандартизации SOP на основании консультаций с производителями авиационной техники внесены изменения в пункт 8.3.10.3 (2) раздела 8.3 на стр. 8.3.54;
- на основании поручения заместителя генерального директора по работе с клиентами № 1057/ЕСР от 24.10.2017 внесены изменения в пункт 8.3.10.4 раздела 8.3 на стр. 8.3.57;

- на основании пункта ОЛР 2.10.10.33 «Карты проверки базовых объектов» внесены изменения в пункт 8.3.12.6 раздела 8.3 на стр. 8.3.63;
- на основании пункта 5.84 ФАП-128 внесены изменения в пункт 8.5.3 на стр. 8.5.2;
- внесены изменения в пункт 8.5.8 раздела 8.5 на стр. 8.5.5;
- внесена редакционная правка в пункты 8.6.5, 8.6.6.2, 8.6.7, 8.6.8 раздела 8.6 на стр. 8.6.2, 8.6.3, 8.6.4, 8.6.5;
- внесена редакционная правка в пункт 8.9.3.1 раздела 8.9 на стр. 8.9.1;
- на основании ФАП 128 пункт 8.10.1 раздела 8.10 на стр. 8.10.1 изложен в новой редакции;
- на основании OFFICIAL FAA HOLDOVER TIME GUIDELINES, WINTER 2017-2018, ORIGINAL ISSUE внесены изменения в пункт 8.10.2 раздела 8.10 на стр. 8.10.2÷8.10.8;
- на основании указания заместителя генерального директора – технического директора от 01.06.2017 № 169/у внесены изменения в пункт 8.10.6 раздела 8.10 на стр. 8.10.16÷8.10.29;
- внесены изменения в пункты 8.10.6.3, 8.10.6.4, 8.10.6.5 раздела 8.10. на стр. 8.10.21, 8.10.23, 8.10.24.

Глава 9:

- внесены изменения в пункт 9.3.5.1 (3) раздела 9.3 на стр. 9.3.16.

Глава 11:

- внесены изменения в пункт 11.3.1 раздела 11.3 на стр. 11.3;
- внесены изменения в пункт 11.4.3 раздела 11.4 на стр. 11.4.3.

Глава 12:

- на основании пункта 2.4.2 ФАП 362 от 26.09.2012 «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» внесены изменения в пункт 12.1.4 (7) раздела 12.1 на стр. 12.1.6;
- на основании ФАП 128 и Приложения № 1 ИКАО внесены изменения в пункт 12.2.3 (1) и . (2) раздела 12.2 на стр. 12.2.1-12.2.2;
- на основании пункта ОЛР 2.10.9.4 «Карты проверки базовых объектов» внесены изменения в пункт 12.5.1 (2) раздела 12.5 на стр. 12.5.1.

Глава 13:

- на основании запроса на внесение изменений в документацию № 087-17 от 14.11.2017 внесены изменения в подпункт 1 (е) пункта 13.1.3 раздела 13.1 на стр. 13.1.3, пункт 13.1.5 раздела 13.1 на стр. 13.1.9;
- на основании распоряжения директора ДПП от 18.11.2016 № 150-100/р внесены изменения в пункт 13.1.3 раздела 13.1 на стр. 13.1.4

Бюллетени: **A08-17** (рег. № 122/у от 24.03.2017), **A13-17** (рег. № 273/у от 22.06.2017), **A14-17** (рег. № 280/у от 27.06.2017), **A15-17** (рег. №309/у от 10.07.2017), **A16-17** (рег. № от), **A17-17** (рег. № 457/у от 09.08.2017), **A18-17** (рег. № 422/у от 04.08.2017), **A19-17** (рег. № 523/у от 22.08.2017), **A20-17** (рег. № 534/у от 24.08.2017), **A21-17** (рег. № 611/у от 19.09.2017), **A22-17** (рег. № 634/у от 02.10.2017), **A23-17** (рег. № 650/у от 10.10.2017), **A24-17** (рег. № 651/у от 10.10.2017), **A25-17** (рег. № 695/у от 27.10.2017), **A26-17** (рег. № 713/у от 08.11.2017), **A28-17** (рег. № 748/у от 20.11.2017), **A29-17** (рег. № 754/у от 21.11.2017), **A30-17** (рег. № 755/у от 21.11.2017), **A31-17** (рег. № 767/у от 23.11.2017) – считать утратившими силу.

0.4.3. Действующие бюллетени

| Номер бюллетеня | Глава | Дата утверждения | Примечание |
|-----------------|-------|------------------|--------------------------------------------------|
| A02-17 | 8 | 25.01.2017 | Бюллетень к Временному изменению № 01/16-А |
| A27-17 | 8 | 08.11.2017 | |
| A32-17 | 8 | 27.12.2017 | |
| A33-17 | 14 | 07.12.2017 | |
| A01-18 | | | зарезервировано |
| A02-18 | 8 | 29.01.2018 | |
| A03-18 | 4 | 24.01.2018 | |
| A04-18 | 7 | 02.02.2018 | |
| A05-18 | 2 | 07.02.2018 | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

0.5. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

| Страница | Ревизия | Дата утверждения | Страница | Ревизия | Дата утверждения |
|----------------|---------|------------------|----------------|---------|------------------|
| Глава 0 | | | 1.2.32-1.2.33 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.0.1-0.0.2 | 10 | 07.02.2018 | 1.2.34 | 03 | 13.11.2015 |
| 0.1.1 | 03 | 13.11.2015 | 1.2.35 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.1.2 | 07 | 09.12.2016 | 1.2.36 | 09 | 16.06.2017 |
| 0.1.3 | 03 | 13.11.2015 | 1.2.37 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.1.4 | 03 | 13.11.2015 | 1.2.38 | 03 | 13.11.2015 |
| 0.1.5 | 05 | 18.05.2016 | 1.2.39-1.2.43 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.1.6 | 00 | 27.01.2015 | 1.2.44 | 03 | 13.11.2015 |
| 0.1.7 | 01 | 19.06.2015 | 1.2.45 | 09 | 16.06.2017 |
| 0.1.8 | 00 | 27.01.2015 | 1.2.46 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.1.9 | 03 | 13.11.2015 | 1.2.47 | 08 | 12.04.2017 |
| 0.1.10 | 10 | 29.11.2017 | 1.2.48 | 03 | 13.11.2015 |
| 0.2.1 | 04 | 22.01.2016 | 1.2.49 | 09 | 16.06.2017 |
| 0.2.2 | 05 | 18.05.2016 | 1.2.50-1.2.53 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.3.1-0.3.8 | 10 | 29.11.2017 | 1.2.54 | 08 | 12.04.2017 |
| 0.4.1-0.4.3 | 10 | 29.11.2017 | 1.2.55 | 03 | 13.11.2015 |
| 0.4.4 | 10 | 07.02.2018 | 1.2.56 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.5.1 | 10 | 07.02.2018 | 1.2.57 | 08 | 14.04.2017 |
| 0.5.2 | 10 | 29.11.2017 | 1.2.58 | 09 | 16.06.2017 |
| 0.5.3 | 10 | 29.11.2017 | 1.2.59-1.2.60 | 10 | 29.11.2017 |
| 0.5.4 | 10 | 29.11.2017 | 1.3.1-1.3.12 | 03 | 13.11.2015 |
| 0.5.5 | 10 | 29.11.2017 | 1.3.13 | 08 | 12.04.2017 |
| 0.5.6 | 10 | 29.11.2017 | 1.3.14 | 03 | 13.11.2015 |
| Глава 1 | | | 1.4.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 1.0.1-1.0.2 | 10 | 29.11.2017 | 1.4.2 | 06 | 20.07.2016 |
| 1.1.1 | 08 | 12.04.2017 | 1.4.3 | 03 | 13.11.2015 |
| 1.1.2 | 04 | 22.01.2016 | 1.4.4 | 06 | 20.07.2016 |
| 1.1.3 | 10 | 29.11.2017 | 1.4.5 | 03 | 13.11.2015 |
| 1.1.4 | 04 | 22.01.2016 | 1.4.6 | 06 | 20.07.2016 |
| 1.2.1-1.2.2 | 03 | 13.11.2015 | 1.4.7-1.4.10 | 03 | 13.11.2015 |
| 1.2.3 | 10 | 29.11.2017 | 1.4.11-1.4.12 | 10 | 29.11.2017 |
| 1.2.4 | 08 | 12.04.2017 | 1.5.1-1.5.2 | 10 | 29.11.2017 |
| 1.2.5-1.2.7 | 03 | 13.11.2015 | 1.5.3-1.5.4 | 08 | 12.04.2017 |
| 1.2.8-1.2.10 | 09 | 16.06.2017 | 1.5.5 | 05 | 18.05.2016 |
| 1.2.11-1.2.12 | 03 | 13.11.2015 | 1.5.6 | 09 | 16.06.2017 |
| 1.2.13-1.2.14 | 08 | 12.04.2017 | 1.5.7 | 06 | 20.07.2016 |
| 1.2.15 | 09 | 16.06.2017 | 1.5.8 | 07 | 09.12.2016 |
| 1.2.16-1.2.19 | 03 | 13.11.2015 | 1.5.9 | 08 | 12.04.2017 |
| 1.2.20 | 10 | 29.11.2017 | 1.5.10 | 07 | 09.12.2016 |
| 1.2.21 | 09 | 16.06.2017 | Глава 2 | | |
| 1.2.22 | 10 | 29.11.2017 | 2.0.1 | 10 | 29.11.2017 |
| 1.2.23-1.2.25 | 09 | 16.06.2017 | 2.0.2 | 09 | 16.06.2017 |
| 1.2.26 | 10 | 29.11.2017 | 2.1.1-2.1.3 | 03 | 13.11.2015 |
| 1.2.27-1.2.28 | 09 | 16.06.2017 | 2.1.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 1.2.29-1.2.30 | 10 | 29.11.2017 | 2.1.5-2.1.6 | 03 | 13.11.2015 |
| 1.2.31 | 03 | 13.11.2015 | 2.2.1 | 07 | 09.12.2016 |

| Страница | Ревизия | Дата утверждения | Страница | Ревизия | Дата утверждения |
|----------------|---------|------------------|----------------|---------|------------------|
| 2.2.2 | 04 | 22.01.2016 | Глава 5 | | |
| 2.2.3 | 00 | 27.01.2015 | 5.0.1-5.0.2 | 10 | 29.11.2017 |
| 2.2.4 | 01 | 19.06.2015 | 5.1.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 2.2.5 | 03 | 13.11.2015 | 5.1.2-5.1.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 2.2.6 | 06 | 20.07.2016 | 5.2.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 2.2.7-2.2.11 | 08 | 12.04.2017 | 5.2.2-5.2.3 | 07 | 09.12.2016 |
| 2.2.12 | 04 | 22.01.2016 | 5.2.4-5.2.5 | 08 | 12.04.2017 |
| 2.3.1-2.3.2 | 08 | 12.04.2017 | 5.2.6 | 00 | 27.01.2015 |
| 2.3.3-2.3.4 | 03 | 13.11.2015 | 5.2.7 | 03 | 13.11.2015 |
| 2.3.5 | 08 | 12.04.2017 | 5.2.8 | 10 | 29.11.2017 |
| 2.3.6 | 03 | 13.11.2015 | 5.2.9-5.2.10 | 05 | 18.05.2016 |
| 2.3.7 | 01 | 19.06.2015 | 5.2.11 | 06 | 20.07.2016 |
| 2.3.8 | 03 | 13.11.2015 | 5.2.12 | 03 | 13.11.2015 |
| 2.3.9 | 08 | 12.04.2017 | 5.2.13 | 10 | 29.11.2017 |
| 2.3.10 | 10 | 29.11.2017 | 5.2.14 | 03 | 13.11.2015 |
| 2.3.11-2.3.13 | 08 | 12.04.2017 | 5.2.15-5.2.16 | 00 | 27.01.2015 |
| 2.3.14 | 03 | 13.11.2015 | 5.3.1-5.3.2 | 07 | 09.12.2016 |
| 2.4.1 | 03 | 13.11.2015 | 5.3.3-5.3.8 | 09 | 16.06.2017 |
| 2.4.2 | 01 | 19.06.2015 | 5.3.9-5.3.10 | 03 | 13.11.2015 |
| 2.5.1-2.5.2 | 05 | 18.05.2016 | 5.4.1 | 08 | 12.04.2017 |
| 2.5.3-2.5.4 | 06 | 20.07.2016 | 5.4.2 | 06 | 20.07.2016 |
| 2.5.5 | 05 | 18.05.2016 | 5.4.3 | 07 | 09.12.2016 |
| 2.5.6 | 06 | 20.07.2016 | 5.4.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 2.5.7-2.5.8 | 05 | 18.05.2016 | 5.4.5-5.4.7 | 05 | 18.05.2016 |
| 2.6.1-2.6.2 | 03 | 13.11.2015 | 5.4.8 | 08 | 12.04.2017 |
| 2.7.1-2.7.2 | 03 | 13.11.2015 | 5.4.9-5.4.10 | 07 | 09.12.2016 |
| 2.7.3-2.7.4 | 00 | 27.01.2015 | 5.4.11 | 06 | 20.07.2016 |
| 2.8.1-2.8.7 | 00 | 27.01.2015 | 5.4.12 | 00 | 27.01.2015 |
| 2.8.8 | 09 | 16.06.2017 | 5.4.13 | 03 | 13.11.2015 |
| 2.8.16 | 00 | 27.01.2015 | 5.4.14-5.4.15 | 00 | 27.01.2015 |
| Глава 3 | | | 5.4.16 | 03 | 13.11.2015 |
| 3.0.1-3.0.2 | 08 | 12.04.2017 | 5.4.17 | 08 | 12.04.2017 |
| 3.1.1-3.1.2 | 08 | 12.04.2017 | 5.4.18 | 03 | 13.11.2015 |
| 3.2.1-3.2.2 | 03 | 13.11.2015 | 5.5.1 | 03 | 13.11.2015 |
| Глава 4 | | | 5.5.2 | 10 | 29.11.2017 |
| 4.0.1-4.0.2 | 09 | 16.06.2017 | 5.5.3-5.5.4 | 06 | 20.07.2016 |
| 4.1.1-4.1.2 | 00 | 27.01.2015 | 5.6.1 | 06 | 20.07.2016 |
| 4.2.1 | 09 | 16.06.2017 | 5.6.2 | 05 | 18.05.2016 |
| 4.2.2-4.2.4 | 06 | 20.07.2016 | 5.6.3-5.6.7 | 06 | 20.07.2016 |
| 4.3.1-4.3.2 | 00 | 27.01.2015 | 5.6.8 | 09 | 16.06.2017 |
| 4.4.1-4.4.2 | 00 | 27.01.2015 | 5.6.9 | 08 | 12.04.2017 |
| 4.5.1 | 08 | 12.04.2017 | 5.6.10 | 06 | 20.07.2016 |
| 4.5.2 | 07 | 09.12.2016 | 5.6.11-5.6.12 | 07 | 09.12.2016 |
| 4.5.3-4.5.4 | 03 | 13.11.2015 | 5.7.1 | 05 | 18.05.2016 |
| 4.6.1-4.6.2 | 00 | 27.01.2015 | 5.7.2 | 06 | 20.07.2016 |
| 4.7.1-4.7.2 | 06 | 20.07.2016 | 5.7.3-5.7.4 | 07 | 09.12.2016 |
| | | | 5.8.1-5.8.2 | 03 | 13.11.2015 |

| Страница | Ревизия | Дата утверждения | Страница | Ревизия | Дата утверждения |
|----------------|---------|------------------|----------------|---------|------------------|
| 5.8.3 | 00 | 27.01.2015 | 7.3.1 | 00 | 27.01.2015 |
| 5.8.4 | 03 | 13.11.2015 | 7.3.2 | 03 | 13.11.2015 |
| 5.9.1-5.9.2 | 05 | 18.05.2016 | 7.4.1-7.4.2 | 03 | 13.11.2015 |
| 5.9.3 | 10 | 29.11.2017 | 7.5.1-7.5.2 | 00 | 27.01.2015 |
| 5.9.4 | 07 | 09.12.2016 | 7.6.1-7.6.2 | 00 | 27.01.2015 |
| 5.9.5 | 00 | 27.01.2015 | Глава 8 | | |
| 5.9.6 | 09 | 16.06.2017 | 8.0.1-8.0.4 | 10 | 29.11.2017 |
| 5.9.7-5.9.14 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.1.-8.1.3 | 00 | 27.01.2015 |
| 5.9.15 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.4 | 03 | 13.11.2015 |
| 5.9.16-5.9.19 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.5 | 00 | 27.01.2015 |
| 5.9.20 | 05 | 18.05.2016 | 8.1.6 | 03 | 13.11.2015 |
| 5.9.21-5.9.22 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.7 | 08 | 12.04.2017 |
| 5.9.23 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.8 | 09 | 16.06.2017 |
| 5.9.24 | 05 | 18.05.2016 | 8.1.9 | 06 | 20.07.2016 |
| 5.9.25-5.9.26 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.10 | 03 | 13.11.2015 |
| 5.9.27 | 10 | 29.11.2017 | 8.1.11-8.1.12 | 00 | 27.01.2015 |
| 5.9.28 | 10 | 29.11.2017 | 8.1.13 | 03 | 13.11.2015 |
| 5.9.29 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.14 | 00 | 27.01.2015 |
| 5.9.30 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.15-8.1.16 | 07 | 09.12.2016 |
| 5.9.31-5.9.32 | 08 | 12.04.2017 | 8.1.17 | 03 | 13.11.2015 |
| 5.9.33 | 01 | 19.06.2015 | 8.1.18 | 07 | 09.12.2016 |
| 5.9.34 | 06 | 20.07.2016 | 8.1.19 | 03 | 13.11.2015 |
| Глава 6 | | | 8.1.20-8.1.21 | 06 | 20.07.2016 |
| 6.0.1-6.0.2 | 10 | 29.11.2017 | 8.1.22 | 03 | 13.11.2015 |
| 6.1.1-6.1.4 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.23 | 06 | 20.07.2016 |
| 6.2.1 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.24 | 05 | 18.05.2016 |
| 6.2.2 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.25-8.1.28 | 03 | 13.11.2015 |
| 6.2.3 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.29-8.1.35 | 00 | 27.01.2015 |
| 6.2.4 | 08 | 12.04.2017 | 8.1.36 | 05 | 18.05.2016 |
| 6.2.5-6.2.7 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.37-8.1.38 | 00 | 27.01.2015 |
| 6.2.8 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.39 | 03 | 13.11.2015 |
| 6.3.1-6.3.2 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.40-8.1.44 | 00 | 27.01.2015 |
| 6.4.1-6.4.3 | 10 | 29.11.2017 | 8.1.45-8.1.47 | 03 | 13.11.2015 |
| 6.4.4 | 08 | 12.04.2017 | 8.1.48 | 09 | 16.06.2017 |
| 6.5.1 | 01 | 19.06.2015 | 8.1.49 | 08 | 12.04.2017 |
| 6.5.2-6.5.5 | 03 | 13.11.2015 | 8.1.50 | 01 | 19.06.2015 |
| 6.5.6 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.51 | 03 | 13.11.2015 |
| 6.6.1-6.6.6 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.52 | 06 | 20.07.2016 |
| Глава 7 | | | 8.1.53-8.1.54 | 09 | 16.06.2017 |
| 7.0.1 | 10 | 29.11.2017 | 8.1.55-8.1.56 | 03 | 13.11.2015 |
| 7.0.2 | 00 | 27.01.2015 | 8.1.57-8.1.60 | 09 | 16.06.2017 |
| 7.1.1 | 03 | 13.11.2015 | 8.2.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 7.1.2 | 00 | 27.01.2015 | 8.2.2 | 05 | 18.05.2016 |
| 7.2.1 | 03 | 13.11.2015 | 8.2.3 | 07 | 09.12.2016 |
| 7.2.2 | 10 | 29.11.2017 | 8.2.4 | 06 | 20.07.2016 |
| 7.2.3 | 00 | 27.01.2015 | 8.2.5 | 03 | 13.11.2015 |
| 7.2.4-7.2.6 | 03 | 13.11.2015 | 8.2.6 | 01 | 19.06.2015 |

| Страница | Ревизия | Дата утверждения | Страница | Ревизия | Дата утверждения |
|---------------|---------|------------------|-----------------|---------|------------------|
| 8.2.7 | 03 | 13.11.2015 | 8.3.49 | 01 | 19.06.2015 |
| 8.2.8 | 07 | 09.12.2016 | 8.3.50 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.2.9 | 06 | 20.07.2016 | 8.3.51 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.2.10-8.2.11 | 07 | 09.12.2016 | 8.3.52 | 07 | 09.12.2016 |
| 8.2.12-8.2.13 | 10 | 29.11.2017 | 8.3.53 | 05 | 18.05.2016 |
| 8.2.14-8.2.16 | 07 | 09.12.2016 | 8.3.54 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.2.17 | 03 | 13.11.2015 | 8.3.55 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.2.18-8.2.23 | 10 | 29.11.2017 | 8.3.56 | 08 | 12.04.2017 |
| 8.2.24-8.2.25 | 03 | 13.11.2015 | 8.3.57-8.3.58 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.2.26 | 00 | 27.01.2015 | 8.3.59-8.3.60 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.2.27 | 03 | 13.11.2015 | 8.3.61-8.3.62 | 07 | 09.12.2016 |
| 8.2.28 | 09 | 16.06.2017 | 8.3.63 | 06 | 20.07.2016 |
| 8.2.29 | 10 | 29.11.2017 | 8.3.64 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.2.30 | 09 | 16.06.2017 | 8.3.65-8.3.66 | 06 | 20.07.2016 |
| 8.2.31 | 03 | 13.11.2015 | 8.4.1 | 08 | 12.04.2017 |
| 8.2.32 | 09 | 16.06.2017 | 8.4.2-8.4.8 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.2.33-8.2.34 | 07 | 09.12.2016 | 8.4.9 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.2.35 | 10 | 29.11.2017 | 8.4.10 | 08 | 12.04.2017 |
| 8.2.36 | 07 | 09.12.2016 | 8.4.11-8.4.12 | 01 | 19.06.2015 |
| 8.3.1 | 03 | 13.11.2015 | 8.4.13-8.4.14 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.3.2 | 07 | 09.12.2016 | 8.5.1 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.3.3-8.3.4 | 08 | 12.04.2017 | 8.5.2 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.5 | 07 | 09.12.2016 | 8.5.3 | 05 | 18.05.2016 |
| 8.3.6 | 08 | 12.04.2017 | 8.5.4 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.3.7 | 00 | 27.01.2015 | 8.5.5-8.5.8 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.8 | 08 | 12.04.2017 | 8.6.1 | 06 | 20.07.2016 |
| 8.3.9 | 00 | 27.01.2015 | 8.6.2-8.6.5 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.10 | 10 | 29.11.2017 | 8.6.6 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.3.11 | 08 | 12.04.2017 | 8.7.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.3.12-8.3.13 | 09 | 16.06.2017 | 8.7.2 | 07 | 09.12.2016 |
| 8.3.14 | 08 | 12.04.2017 | 8.7.3-8.7.4 | 09 | 16.06.2017 |
| 8.3.15 | 05 | 18.05.2016 | 8.7.5-8.7.6 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.3.16 | 00 | 27.01.2015 | 8.8.1-8.8.2 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.3.17-8.3.20 | 07 | 09.12.2016 | 8.8.3-8.8.4 | 09 | 16.06.2017 |
| 8.3.21 | 00 | 27.01.2015 | 8.9.1 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.22-8.3.23 | 08 | 12.04.2017 | 8.9.2 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.3.24 | 09 | 16.06.2017 | 8.10.1 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.25 | 07 | 09.12.2016 | 8.10.2-8.10.10 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.26-8.3.30 | 08 | 12.04.2017 | 8.10.11-8.10.14 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.3.31 | 05 | 18.05.2016 | 8.10.15 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.3.32-8.3.36 | 00 | 27.01.2015 | 8.10.16-8.10.17 | 08 | 12.04.2017 |
| 8.3.37 | 05 | 18.05.2016 | 8.10.18-8.10.29 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.38 | 00 | 27.01.2015 | 8.10.30 | 06 | 20.07.2016 |
| 8.3.39-8.3.40 | 08 | 12.04.2017 | 8.10.31-8.10.32 | 03 | 13.11.2015 |
| 8.3.41 | 10 | 29.11.2017 | 8.10.33 | 08 | 12.04.2017 |
| 8.3.42 | 07 | 09.12.2016 | 8.10.34 | 00 | 27.01.2015 |
| 8.3.43R | 08 | 27.04.2017 | Глава 9 | | |
| 8.3.44 | 08 | 12.04.2017 | 9.0.1-9.0.2 | 10 | 29.11.2017 |
| 8.3.45-8.3.48 | 00 | 27.01.2015 | 9.1.1-9.1.2 | 00 | 27.01.2015 |

| Страница | Ревизия | Дата утверждения | Страница | Ревизия | Дата утверждения |
|-----------------|---------|------------------|-------------------|---------|------------------|
| 9.2.1 | 03 | 13.11.2015 | 10.3.1 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.2.2-9.2.4 | 05 | 18.05.2016 | 10.3.2-10.3.3 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.2.5-9.2.6 | 09 | 16.06.2017 | 10.3.4 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.1 | 01 | 19.06.2015 | 10.3.7 | 06 | 20.07.2016 |
| 9.3.2 | 00 | 27.01.2015 | 10.3.8 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.3 | 01 | 19.06.2015 | 10.3.9 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.3.4 | 09 | 16.06.2017 | 10.3.10-10.3.12 | 03 | 13.11.2015 |
| 9.3.5 | 00 | 27.01.2015 | 10.4.1-10.4.4 | 03 | 13.11.2015 |
| 9.3.6 | 09 | 16.06.2017 | 10.5.1-10.5.4 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.7 | 03 | 13.11.2015 | 10.5.5-10.5.6 | 00 | 27.07.2015 |
| 9.3.8 | 00 | 27.01.2015 | 10.5.7-10.5.8 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.9 | 09 | 16.06.2017 | 10.5.9 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.3.10 | 01 | 19.06.2015 | 10.5.10 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.11 | 09 | 16.06.2017 | 10.5.11 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.3.12-9.3.13 | 00 | 27.01.2015 | 10.5.12-10.5.13 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.14 | 09 | 16.06.2017 | 10.5.14 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.3.15 | 01 | 19.06.2015 | 10.6.1 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.16-9.3.17 | 10 | 29.11.2017 | 10.6.2 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.3.18 | 01 | 19.06.2015 | 10.6.3 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.22 | 00 | 27.01.2015 | 10.6.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.3.23-9.3.25 | 09 | 16.06.2017 | 10.6.5 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.3.26-9.3.28 | 00 | 27.01.2015 | 10.6.6 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.3.29-9.3.30 | 09 | 16.06.2017 | 10.7.1-10.7.2 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.4.1-9.4.2 | 08 | 12.04.2017 | 10.8.1-10.8.8 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.4.3 | 09 | 16.06.2017 | 10.9.1-10.9.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.4.4-9.4.10 | 08 | 12.04.2017 | 10.10.1-10.10.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.5.1 | 00 | 27.01.2015 | 10.11.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 9.5.2-9.5.3 | 08 | 12.04.2017 | 10.11.2 | 08 | 12.04.2017 |
| 9.5.4 | 01 | 19.06.2015 | 10.11.3 | 00 | 27.01.2015 |
| 9.5.5-9.5.6 | 03 | 13.11.2015 | 10.11.4-10.11.5 | 03 | 13.11.2015 |
| Глава 10 | | | 10.11.6 | 00 | 27.01.2015 |
| 10.0.1 | 09 | 16.06.2017 | 10.12.1-10.12.2 | 08 | 12.04.2017 |
| 10.0.2 | 08 | 12.04.2017 | 10.13.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 10.0.3-10.0.4 | 09 | 16.06.2017 | 10.13.2-10.13.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 10.1.1 | 03 | 13.11.2015 | 10.14.1 | 03 | 13.11.2015 |
| 10.1.2 | 00 | 27.01.2015 | 10.14.2-10.14.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 10.1.3-10.1.4 | 03 | 13.11.2015 | 10.15.1-10.15.3 | 03 | 13.11.2015 |
| 10.1.5 | 08 | 12.04.2017 | 10.15.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 10.1.6 | 03 | 13.11.2015 | 10.16.1 | 08 | 12.04.2017 |
| 10.1.7-10.1.12 | 00 | 27.01.2015 | 10.16.2-10.16.6 | 03 | 13.11.2015 |
| 10.2.10.2.3 | 08 | 12.04.2017 | 10.17.1-10.17.3 | 07 | 09.12.2016 |
| 10.2.4 | 09 | 16.06.2017 | 10.17.4-10.17.9 | 09 | 16.06.2017 |
| 10.2.5-10.2.6 | 08 | 12.04.2017 | 10.17.10 | 03 | 13.11.2015 |
| 10.2.7 | 00 | 27.01.2015 | 10.17.11-10.17.13 | 00 | 27.01.2015 |
| 10.2.8-10.2.9 | 08 | 12.04.2017 | 10.17.14 | 03 | 13.11.2015 |
| 10.2.10 | 06 | 20.07.2016 | 10.17.15-10.17.16 | 00 | 27.01.2015 |
| 10.2.11-10.2.16 | 00 | 27.01.2015 | 10.17.17-10.17.18 | 09 | 16.06.2017 |






| Страница | Ревизия | Дата утверждения | Страница | Ревизия | Дата утверждения |
|-----------------|---------|------------------|-----------------|---------|------------------|
| Глава 11 | | | 12.5.3-12.5.5 | 00 | 27.01.2015 |
| 11.0.1-11.0.2 | 10 | 29.11.2017 | 12.5.6 | 03 | 13.11.2015 |
| 11.1.1-11.1.4 | 00 | 27.01.2015 | 12.5.7-12.5.8 | 00 | 27.01.2015 |
| 11.2.1-11.2.6 | 03 | 13.11.2015 | 12.6.1-12.6.2 | 00 | 27.01.2015 |
| 11.3.1 | 10 | 29.11.2017 | 12.7.1-12.7.4 | 00 | 27.01.2015 |
| 11.3.2 | 09 | 16.06.2017 | | | |
| 11.3.3 | 06 | 20.07.2016 | Глава 13 | | |
| 11.3.4 | 03 | 13.11.2015 | 13.0.1-13.0.2 | 10 | 29.11.2017 |
| 11.3.5 | 08 | 12.04.2017 | 13.1.1-13.1.2 | 03 | 13.11.2015 |
| 11.3.6 | 03 | 13.11.2015 | 13.1.3 | 10 | 29.11.2017 |
| 11.3.7-11.3.8 | 01 | 19.06.2015 | 13.1.4 | 10 | 29.11.2017 |
| 11.3.9-11.3.10 | 00 | 27.01.2015 | 13.1.5-13.1.7 | 09 | 16.06.2017 |
| 11.4.1 | 03 | 13.11.2015 | 13.1.8 | 07 | 09.12.2016 |
| 11.4.2 | 08 | 12.04.2017 | 13.1.9 | 10 | 29.11.2017 |
| 11.4.3 | 10 | 29.11.2017 | 13.1.10-13.1.12 | 09 | 16.06.2017 |
| 11.4.4-11.4.6 | 00 | 27.01.2015 | 13.2.1-13.2.8 | 05 | 18.05.2016 |
| 11.4.7-11.4.8 | 01 | 19.06.2015 | 13.3.1-13.3.6 | 00 | 27.01.2015 |
| | | | 13.4.1-13.4.8 | 00 | 27.01.2015 |
| Глава 12 | | | 13.5.1-13.5.26 | 08 | 12.04.2017 |
| 12.0.1-12.0.2 | 10 | 29.11.2017 | | | |
| 12.1.1-2.1.5 | 08 | 12.04.2017 | Глава 14 | | |
| 12.1.6 | 10 | 29.11.2017 | 14.0.1-14.0.2 | 09 | 16.06.2017 |
| 2.1.7-2.1.8 | 00 | 27.01.2015 | 14.1.1-14.1.5 | 03 | 13.11.2015 |
| 12.2.1-12.2.2 | 10 | 29.11.2017 | 14.1.6 | 05 | 18.05.2016 |
| 12.2.3-12.2.4 | 03 | 13.11.2015 | 14.2.1-14.2.6 | 09 | 16.06.2017 |
| 12.3.1 | 00 | 27.01.2015 | 14.3.1 | 09 | 16.06.2017 |
| 12.3.2 | 03 | 13.11.2015 | 14.3.2 | 06 | 20.07.2016 |
| 12.3.3 | 00 | 27.01.2015 | 14.3.3 | 09 | 16.06.2017 |
| 12.3.4 | 03 | 13.11.2015 | 14.3.4 | 07 | 09.12.2016 |
| 12.3.5 | 08 | 12.04.2017 | | | |
| 12.3.6 | 01 | 19.06.2015 | | | |
| 12.3.7 | 08 | 12.04.2017 | | | |
| 12.3.8 | 00 | 27.01.2015 | | | |
| 12.3.9-12.3.11 | 03 | 13.11.2015 | | | |
| 12.3.12 | 00 | 27.01.2015 | | | |
| 12.4.1-12.4.2 | 00 | 27.01.2015 | | | |
| 12.4.3 | 08 | 12.04.2017 | | | |
| 12.4.4 | 00 | 27.01.2015 | | | |
| 12.4.5 | 08 | 12.04.2017 | | | |
| 12.4.6 | 00 | 27.01.2015 | | | |
| 12.4.7-12.4.8 | 09 | 16.06.2017 | | | |
| 12.4.9-12.4.16 | 00 | 27.01.2015 | | | |
| 12.5.1-12.5.2 | 10 | 29.11.2017 | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

1.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1.1. Руководство ПАО «Аэрофлот» | 1.1.1 |
| 1.1.1. Основные положения..... | 1.1.1 |
| 1.1.2. Должностные лица ПАО «Аэрофлот» из числа руководителей..... | 1.1.3 |
| 1.2. Основные обязанности и ответственность должностных лиц..... | 1.2.1 |
| 1.2.1. Генеральный директор..... | 1.2.1 |
| 1.2.2. Заместитель генерального директора – летный директор | 1.2.3 |
| 1.2.3. Заместитель генерального директора – технический директор..... | 1.2.10 |
| 1.2.4. Директор департамента управления безопасностью полетов..... | 1.2.15 |
| 1.2.5. Директор департамента производства полетов | 1.2.23 |
| 1.2.6. Директор департамента обслуживания на борту | 1.2.29 |
| 1.2.7. Директор департамента планирования и координации операционной деятельности | 1.2.30 |
| 1.2.8. Директор департамента координации деятельности в базовом аэропорту | 1.2.34 |
| 1.2.9. Директор департамента по поддержанию летной годности | 1.2.38 |
| 1.2.10. Директор департамента по техническому обслуживанию ВС..... | 1.2.40 |
| 1.2.11. Директор департамента наземного обеспечения перевозок | 1.2.42 |
| 1.2.12. Директор департамента управления авиационной безопасностью | 1.2.47 |
| 1.2.13. Директор департамента подготовки авиационного персонала | 1.2.50 |
| 1.2.14. Начальник отдела управления СМК..... | 1.2.54 |
| 1.3. Обязанности, полномочия и ответственность командно-летного состава ДПП | 1.3.1 |
| 1.3.1. Заместитель директора департамента производства полетов – главный пилот..... | 1.3.1 |
| 1.3.2. Заместитель директора департамента производства полетов по летно-техническим стандартам | 1.3.2 |
| 1.3.3. Заместитель директора департамента производства полетов по летно-методической работе..... | 1.3.3 |
| 1.3.4. Заместитель директора департамента производства полетов по аэронавигационному обеспечению полетов – главный штурман..... | 1.3.5 |
| 1.3.5. Командир летного отряда..... | 1.3.6 |
| 1.3.6. Командир авиационной эскадрильи | 1.3.9 |
| 1.3.7. Ведущий пилот (бортинженер, штурман) – инспектор..... | 1.3.11 |
| 1.3.8. Инструктор тренажера группы инструкторов комплексной летной подготовки | 1.3.12 |
| 1.3.9. Ответственность командно-летного, инструкторского, инспекторского состава | 1.3.14 |

1.4. Обязанности, полномочия и ответственность

членов экипажа ВС.....1.4.1

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------|
|  | 1.4.1. Командир воздушного судна..... | 1.4.1 |
|  | 1.4.2. Второй пилот..... | 1.4.6 |
|  | 1.4.3. Бортинженер..... | 1.4.7 |
| | 1.4.4. Старший бортпроводник..... | 1.4.8 |
| | 1.4.5. Бортпроводник..... | 1.4.9 |
|  | 1.4.6. Стажер..... | 1.4.10 |
|  | 1.4.7. Обязанности всех членов летного экипажа ВС..... | 1.4.11 |

1.5. Приложения1.5.1

| | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| | 1.5.1. Организационная структура ПАО «Аэрофлот»..... | 1.5.1 |
| | 1.5.2. Организационная структура департамента производства полетов и департамента подготовки авиационного персонала..... | 1.5.3 |
| | 1.5.3. Организационная структура департамента управления безопасностью полетов..... | 1.5.5 |
| | 1.5.4. Организационная структура летного отряда воздушных судов SSJ-100..... | 1.5.6 |
| | 1.5.5. Организационная структура летного отряда воздушных судов А330..... | 1.5.7 |
| | 1.5.6. Организационная структура летного отряда воздушных судов В777 и В737..... | 1.5.8 |
| | 1.5.7. Организационная структура летного отряда воздушных судов А320..... | 1.5.9 |
| | 1.5.8. Организационная структура авиационной эскадрильи..... | 1.5.10 |

1.1. РУКОВОДСТВО ПАО «АЭРОФЛОТ»

1.1.1. Основные положения

- (1) ПАО «Аэрофлот» в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил осуществляет:
- подготовку и выполнение полетов;
 - прием на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала, организацию подготовки и контроль их квалификации;
 - обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП)

и обеспечивает:

- поддержание летной годности воздушных судов;
 - наземное обслуживание;
 - медицинское освидетельствование авиационного персонала;
 - предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной информации, метеорологической информации;
 - авиационную безопасность.
 - ПАО «Аэрофлот» разрабатывает и реализует систему управления качеством.
- (2) Руководит Обществом генеральный директор, который организует и контролирует осуществление деятельности ПАО «Аэрофлот» в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, сертификатом эксплуатанта и руководствами, внедряет и обеспечивает функционирование СУБП.
- (3) Генеральный директор назначает должностных лиц из числа руководителей в обязанности которых входит обеспечение исполнения функций по:
- (a) организации подготовки и допуска к полету членов экипажей воздушных судов (организации летной работы) - заместитель генерального директора – летный директор;
 - (b) поддержанию летной годности воздушных судов - заместитель генерального директора – технический директор;
 - (c) управлению безопасностью полетов - директор департамента управления безопасностью полетов;
 - (d) авиационной безопасности - директор департамента управления авиационной безопасностью;
 - (e) реализации системы управления качеством - начальник отдела управления СМК;
 - (f) наземному обслуживанию - директор департамента наземного обеспечения перевозок.

Должностные лица из числа руководителей, обеспечивающих функции управления безопасностью полетов, организации системы управления качеством, подчиняются непосредственно генеральному директору и являются независимыми от сферы производственной деятельности ПАО «Аэрофлот».

- (4) Должностное лицо из числа руководителей, обеспечивающее соответствующие функции управления должно отвечать следующим основным требованиям, установленным федеральными авиационными правилами:
- (a) по организации подготовки и допуска членов экипажей воздушных судов (организации летной работы):
 - иметь практический опыт в подготовке членов экипажей воздушных судов гражданской авиации не менее трех лет, опыт работы в качестве

- командира воздушного судна (далее - КВС) не менее пяти лет и квалификационную отметку, позволяющую выполнять функции пилота-инструктора (либо имел ее ранее);
- знать воздушное законодательство Российской Федерации в области требований к членам экипажей воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов, их допуску к выполнению своих функций;
 - понимать эксплуатационную документацию воздушных судов на языке, на котором ее принял разработчик;
- (b) по поддержанию летной годности воздушных судов:
- иметь практический опыт в поддержании летной годности или техническом обслуживании гражданских воздушных судов не менее пяти лет;
 - знать воздушное законодательство Российской Федерации в области поддержания летной годности гражданских воздушных судов, требований к авиационному персоналу, осуществляющему техническое обслуживание воздушных судов, а также должен быть ознакомлен с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» организует или осуществляет (планирует осуществлять) техническое обслуживание воздушных судов;
 - понимать эксплуатационную документацию воздушных судов на языке, на котором ее принял разработчик;
- (c) по управлению безопасностью полетов:
- иметь практический опыт по организации подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации не менее пяти лет, иметь опыт расследования авиационных происшествий и инцидентов;
 - знать воздушное законодательство в области подготовки и выполнения полетов, поддержания летной годности гражданских воздушных судов, расследования авиационных происшествий и инцидентов, требований к авиационному персоналу, системам управления безопасности полетов, а также должен быть знаком с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» осуществляет деятельность;
- (d) по авиационной безопасности:
- иметь практический опыт работы в организациях, обеспечивающих авиационную безопасность, не менее трех лет;
 - знать воздушное законодательство Российской Федерации в области авиационной безопасности, требований к авиационному персоналу, обеспечивающему авиационную безопасность, методы оценки рисков и выявления факторов опасности авиационной безопасности, а также должен быть знаком с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» осуществляет деятельность;
- (e) по реализации системы управления качеством;
- иметь опыт работы в авиапредприятиях не менее пяти лет;
 - иметь соответствующую подготовку в вопросах управления качеством; а также
 - должен быть знаком с требованиями к системам управления качеством;
- (f) по наземному обслуживанию:
- иметь практический опыт в организации наземного обслуживания, аэропортовой деятельности или по обслуживанию пассажиров, обработке почты, багажа и грузов не менее пяти лет;

- знать воздушное законодательство Российской Федерации в областях обслуживания пассажиров, обработки почты, багажа и грузов, обслуживания воздушных судов и организации их загрузки, контроля массы воздушного судна и положения его центра тяжести, заправки топливом, анти/противообледенительной обработки воздушных судов, а также должен быть знаком с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» осуществляет деятельность;
- понимать эксплуатационную документацию воздушных судов на языке, на котором ее утвердил разработчик.

1.1.2. Должностные лица ПАО «Аэрофлот» из числа руководителей

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Генеральный директор ПАО «Аэрофлот» | В.Г.Савельев |
| Заместитель генерального директора – летный директор | И.П.Чалик |
| Заместитель генерального директора – технический директор | И.В.Парахин |
| Директор департамента управления безопасностью полетов | Г.Н.Матвеев |
| Директор департамента производства полетов | И.В.Бурыкин |
| Директор департамента обслуживания на борту | И.В.Талыпова |
| Директор департамента планирования и координации операционной деятельности | А.С.Чурсин |
| Директор департамента координации деятельности в базовом аэропорту | О.А.Моңзелевский |
| Директор департамента по поддержанию летной годности | В.Г.Николаенко |
| Директор департамента по техническому обслуживанию ВС | Э.В.Ушаков |
| Директор департамента наземного обеспечения перевозок | И.В.Ивлиев |
| Директор департамента управления авиационной безопасностью | О.П.Петрила |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Директор департамента подготовки авиационного персонала | В.В.Шишкин |
| Начальник отдела управления СМК | Т.Ф.Туранская |
| Заместитель директора департамента производства полетов – главный пилот | А.П.Якимчук |
| Заместитель директора департамента производства полетов по летно – техническим стандартам | А.Л.Гончаров |
| Заместитель директора департамента производства полетов по летно-методической работе | А.Ю.Кореневский |
| Заместитель директора департамента производства полетов по аэронавигационному обеспечению полетов – главный штурман | С.Н.Локтев |
| Заместитель директора департамента производства полетов по производству | О.А.Бочаров |
| Заместитель директора департамента | А.В.Борисов |
| Командиры летных отрядов ВС: | |
| В777 | И.Н.Полонин |
| А320 № 1 | А.В.Хребтов |
| А320 № 2 | В.В.Бойков |
| А330 | А.Ю.Богатырев |
| В737 | В.С.Ким |
| SSJ-100 | О.В.Энгельс |

1.2. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

Обязанности, права и ответственность руководителей определяется соответствующим распределением, утвержденным генеральным директором, а также положениями о структурных подразделениях ПАО «Аэрофлот».

1.2.1. Генеральный директор

- (1) Генеральный директор осуществляет руководство текущей деятельностью ПАО «Аэрофлот» руководствуясь Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «Об акционерных обществах», Воздушным кодексом Российской Федерации, Уставом ПАО «Аэрофлот» (далее – Устав), Положением о Совете директоров ПАО «Аэрофлот» и Положением о Правлении ПАО «Аэрофлот», трудовым договором, заключенным с генеральным директором от имени ПАО «Аэрофлот» председателем Совета директоров ПАО «Аэрофлот» (далее – Совет директоров).
- (2) Генеральный директор обеспечивает соблюдение в ПАО «Аэрофлот» требований российского законодательства и Устава, а также выполнение решений общего собрания акционеров, Совета директоров и Правления ПАО «Аэрофлот» (далее – Правление).
- (3) К компетенции генерального директора относятся все вопросы руководства текущей деятельностью ПАО «Аэрофлот», кроме вопросов, отнесенных к компетенции общего собрания акционеров, Совета директоров и Правления.
- (4) Генеральный директор является председателем Правления и осуществляет руководство его деятельностью, созывает заседания Правления, определяет их повестку дня.
- (5) Генеральный директор имеет право и обязан:
 - без доверенности совершать от имени Правления и ПАО «Аэрофлот» действия, отнесенные к его компетенции и компетенции Правления российским законодательством, Уставом и другими нормативно-правовыми актами ПАО «Аэрофлот»;
 - осуществлять текущее руководство деятельностью ПАО «Аэрофлот» в соответствии с основными целями деятельности ПАО «Аэрофлот»;
 - распоряжаться имуществом ПАО «Аэрофлот» для обеспечения его текущей деятельности в пределах, установленных законодательством Российской Федерации и Уставом;
 - утверждать штатное расписание ПАО «Аэрофлот»;
 - принимать все необходимые меры, направленные на управление безопасностью полетов и авиационной безопасностью в ПАО «Аэрофлот», с выделением соответствующих ресурсов;
 - выдавать доверенности, издавать приказы и указания, обязательные для исполнения работниками ПАО «Аэрофлот»;
 - применять меры дисциплинарного воздействия и поощрения в отношении работников ПАО «Аэрофлот»;
 - совершать сделки или несколько взаимосвязанных сделок, связанных с приобретением или отчуждением либо возможностью отчуждения ПАО «Аэрофлот» прямо или косвенно имущества, стоимость которого

не превышает 100 000 000 (ста миллионов) долларов США (или эквивалента этой суммы в иной валюте на дату принятия решения об одобрении сделки), если соответствующий вопрос не отнесен к компетенции общего собрания акционеров, Совета директоров, Правления, а также организовать исполнение обязательств, принятых на себя ПАО «Аэрофлот» по сделкам;

- вносить предложения о проведении заседаний Совета директоров;
 - вносить предложения по вопросам повестки дня заседаний Совета директоров;
 - вносить в Совет директоров предложения по кандидатурам для их утверждения заместителями генерального директора;
 - вносить в Совет директоров предложения по кандидатурам для их назначения членами Правления;
 - назначать заместителей генерального директора после утверждения их кандидатур Советом директоров, распределять между ними обязанности, определять их полномочия;
 - назначать лицо из числа заместителей генерального директора, исполняющее обязанности генерального директора в случае его временного отсутствия по любой причине, включая отпуск, нахождение в командировке, болезни;
 - представлять ежегодный отчет и другую финансовую и налоговую отчетность в соответствующие органы;
 - обеспечивать ведение бухгалтерского и налогового учета и отчетности ПАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать правовую защиту интересов ПАО «Аэрофлот» в судебных инстанциях Российской Федерации и иностранных государств;
 - представлять Правление и ПАО «Аэрофлот» во всех учреждениях, предприятиях и организациях Российской Федерации и иностранных государств;
 - осуществлять руководство работой структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», обеспечивать их взаимодействие;
 - обеспечивать заключение и исполнение договоров и совершение сделок, необходимых для осуществления ПАО «Аэрофлот» своей деятельности;
 - обеспечивать сохранность и эффективное использование основных фондов и оборотных средств, реализацию производственных, социальных и иных программ;
 - обеспечивать конфиденциальность производственно-хозяйственной, коммерческой и финансовой деятельности ПАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать создание благоприятных и безопасных условий труда для работников ПАО «Аэрофлот»;
 - заключать трудовые договоры с работниками ПАО «Аэрофлот».
- (6) Генеральный директор осуществляет прием на работу и увольнение работников ПАО «Аэрофлот».
- (7) Генеральный директор в соответствии с Уставом несет ответственность перед ПАО «Аэрофлот» за:
- организацию работ и создание условий в ПАО «Аэрофлот» по защите сведений, составляющих государственную тайну, за несоблюдение установленных законодательством ограничений по ознакомлению со сведениями, составляющими государственную тайну;
 - убытки, причиненные ПАО «Аэрофлот» его виновными действиями (бездействием);

- действия (бездействие), в пределах представленных полномочий, приводящие к снижению определенного в ПАО «Аэрофлот» уровня безопасности полетов и/или уровня обеспечения авиационной безопасности;
 - невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ),
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности, иными организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот».
- (8) Генеральному директору непосредственно подчинены:
- первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности;
 - заместитель генерального директора по административному управлению;
 - заместитель генерального директора по коммерции и финансам;
 - заместитель генерального директора по работе с клиентами;
 - заместитель генерального директора по информационным технологиям;
 - заместитель генерального директора по стратегии и альянсам;
 - заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам;
 - заместитель генерального директора – летный директор;
 - заместитель генерального директора – технический директор;
 - главный бухгалтер;
 - директор департамента управления безопасностью полетов;
 - директор департамента внутреннего аудита;
 - директор департамента развития персонала;
 - исполнительный секретарь Совета директоров ПАО «Аэрофлот»;
 - начальник отдела управления СМК;
 - начальник отдела режима и спецсвязи.

1.2.2. Заместитель генерального директора – летный директор

Заместитель генерального директора – летный директор организует допуск членов экипажей воздушных судов к выполнению своих функций в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил и осуществляет:

- организацию и проведение подготовки, тренировок, контроля навыков и знаний, предусмотренных федеральными авиационными правилами;
- формирование экипажей воздушных судов;
- планирование работы членов экипажей воздушных судов с учетом нормирования рабочего времени и времени отдыха летного состава и контроля утомляемости;
- контроль и анализ деятельности экипажей воздушных судов;
- анализ данных средств объективного контроля;
- разработку и реализацию программ подготовки членов экипажей воздушных судов;
- ведение и хранение документов о подготовке членов экипажей и контроле знаний и навыков, а также работе членов экипажей.

Заместитель генерального директора – летный директор должен отвечать следующим основным требованиям:

- иметь практический опыт в подготовке членов экипажей воздушных судов гражданской авиации не менее трех лет, опыт работы в качестве командира воздушного судна (далее - КВС) не менее пяти лет и квалификационную отметку, позволяющую выполнять функции пилота-инструктора (либо имел ее ранее);
- знать воздушное законодательство Российской Федерации в области требований к членам экипажей воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов, их допуску к выполнению своих функций;
- понимать эксплуатационную документацию воздушных судов на языке, на котором ее принял разработчик.

(1) Заместитель генерального директора – летный директор имеет право и обязан:

- осуществлять организацию летной работы в ПАО «Аэрофлот» в соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе Воздушным кодексом Российской Федерации, нормативными актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, действующими в Российской Федерации, международными летно-техническими стандартами и правилами, Уставом, решениями общего собрания акционеров, Совета директоров и Правления, нормативными актами, приказами и указаниями генерального директора;
- определять политику в области качества обучения персонала ПАО «Аэрофлот»;
- контролировать организацию подготовки, переподготовки, повышения квалификации летного состава (далее — ЛС) и инженерно-технического персонала (далее — ИТП), бортпроводников, работников служб наземного обеспечения перевозок, агентов по продаже воздушных перевозок, других работников авиапредприятий ГА в соответствии с программами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области ГА;
- контролировать организацию и обеспечение процесса тренажерной подготовки авиационного персонала ПАО «Аэрофлот», а также других авиакомпаний на договорной основе;
- организовывать разработку и создание новых учебных программ и учебно-методического материала, разработку новых методов обучения, внедрение инновационных технологий;
- в соответствии с доверенностью, выдаваемой генеральным директором, вести и осуществлять действия, требуемые, необходимые и имеющие отношение к работе подчиненных структурных подразделений, и с этой целью совершать сделки, подписывать, исполнять, изменять или расторгать договоры (контракты, соглашения) по вопросам деятельности подчиненных структурных подразделений, а также заключать в рамках своей компетенции гражданско-правовые договоры с физическими лицами на выполнение работ (оказание услуг);
- управлять подчиненными структурными подразделениями, обеспечивать их производственное, технологическое и иное взаимодействие и осуществлять контроль за их деятельностью;
- обеспечивать безопасную летную эксплуатацию воздушных судов ПАО «Аэрофлот» в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта;

- обеспечивать реализацию политики ПАО «Аэрофлот» в области производства полетов, обеспечения безопасности и регулярности воздушных перевозок на внутренних и международных воздушных линиях;
- осуществлять взаимодействие со службой управления воздушным движением в зоне аэропорта Шереметьево, а также аналогичными службами регионов Российской Федерации и зарубежных стран;
- обеспечивать организацию постоянной профессиональной подготовки летных экипажей;
- осуществлять взаимодействие с органами гидрометслужбы по метеорологическому обеспечению полетов;
- обеспечивать разработку стандартов ПАО «Аэрофлот» по управлению качеством производства полетов, а также эксплуатационных стандартов воздушных судов, обеспечивать издание и внесение изменений в стандарты, руководства и другие нормативно-летные документы;
- разрабатывать и обеспечивать исполнение профилактических мероприятий, направленных на управление безопасностью полетов и предупреждение авиационных происшествий;
- контролировать качество учебно-тренировочного процесса, относящегося к подготовке и переподготовке летных экипажей;
- обеспечивать исполнение производственного плана и бюджета ПАО «Аэрофлот» в отношении закрепленных за подчиненными структурными подразделениями статей расходов;
- осуществлять организацию планирования летной работы в соответствии с производственными планами, с соблюдением законов Российской Федерации и других нормативных актов, регламентирующих труд и отдых членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот»;
- издавать распорядительные акты по вопросам, относящимся к его компетенции;
- издавать приказы по личному составу в отношении работников подчиненных структурных подразделений (за исключением приема и увольнения), в том числе: о направлении работников в служебную командировку и их обеспечении (разрешение на приобретение и выписку служебных авиабилетов, на бронирование, размещение в гостинице и выплату суточных); о перемещении подчиненных работников в пределах департамента производства полетов и департамента подготовки авиационного персонала; об исполнении обязанностей временно отсутствующего работника (отпуск, болезнь, командировка); о вводе в строй и переводе летного состава после завершения переучивания на новые типы воздушных судов из одного летного отряда департамента производства полетов в другой; о переводе вторых пилотов на должности командиров воздушных судов по окончании программы ввода в строй и прохождения МКК о допуске к видам летной деятельности; о направлении летного состава на курсы подготовки, переподготовки и повышения квалификации в департамент подготовки авиационного персонала; о предоставлении летному составу отпусков, в том числе отпусков без сохранения заработной платы до одного месяца, а также в случаях, установленных трудовым законодательством; устанавливать в пределах фонда заработной платы по каждой категории работников надбавки к их должностным окладам; заключать от имени ПАО «Аэрофлот» договоры о полной материальной ответственности (индивидуальной и коллективной) с работниками департамента производства полетов и департамента подготовки авиационного персонала; привлекать работников департамента производства

- полетов и департамента подготовки авиационного персонала, виновных в нанесении ущерба ПАО «Аэрофлот», к материальной ответственности, а также применять к работникам департамента производства полетов и департамента подготовки авиационного персонала меры дисциплинарных взысканий (кроме увольнения) и поощрений;
- подписывать в случае временного отсутствия директора департамента подготовки авиационного персонала (болезнь, отпуск, командировка) свидетельства, сертификаты и другие документы об обучении, принятые в ПАО «Аэрофлот» в соответствии с федеральными авиационными правилами;
 - акцептовать счета, утверждать реестры счетов, акты выполненных работ, подписывать платежные документы, относящиеся к договорам, контрактам по вопросам деятельности подчиненных структурных подразделений;
 - осуществлять контроль за состоянием организации летной работы и соответствием ее уровня требованиям стандартов и правил;
 - организовывать профилактические мероприятия, направленные на управление и обеспечение безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров;
 - руководить департаментом производства полетов и департаментом подготовки авиационного персонала в объеме полномочий, предоставленных ему в соответствии с доверенностью, выдаваемой генеральным директором, распределением прав, обязанностей и ответственности, организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот», приказами и указаниями генерального директора;
 - представлять ПАО «Аэрофлот» в российских и иностранных государственных и общественных организациях по вопросам, отнесенным к его компетенции настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности, в соответствии с доверенностью, выдаваемой ему генеральным директором;
 - организовывать взаимодействие с операторами рынка авиаперевозок и государственными органами по вопросам выполнения Директивы № 2008/101/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского Союза, регулирующей торговлю квотами на выбросы парниковых газов;
 - организовывать и контролировать учебную и летно-методическую работу в департаменте производства полетов, направленную на повышение профессионального уровня летного, инструкторского и командно-летного состава;
 - использовать в полном объеме свои права и обязанности в целях пресечения и профилактики нарушений летной и трудовой дисциплины работниками департамента производства полетов и департамента подготовки авиационного персонала, а также поощрения работников за добросовестный и высокоэффективный труд, умелые действия и инициативу в нестандартных и экстремальных ситуациях;
 - осуществлять организацию послеполетного и предполетного отдыха членов экипажей воздушных судов, в том числе в иностранных городах во взаимодействии с представительствами ПАО «Аэрофлот» за границей;
 - отстранять от полетов лиц командно-летного, летно-инструкторского и летного состава в случае обнаружения несоответствия уровня их подготовки, нарушения требований документов по обеспечению безопасности и регулярности полетов;
 - проверять технику пилотирования, самолетовождения и выполнения правил летной эксплуатации командно-летным, инструкторским и летным составом

департамента производства полетов, а также соблюдение ими технологии работы экипажей всех типов воздушных судов, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот»;

- обеспечивать ежеквартальное представление подчиненными структурными подразделениями в департамент финансового планирования и анализа информации, необходимой для расчета КПЭ ПАО «Аэрофлот»;
- организовывать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в подчиненных структурных подразделениях;
- организовывать работу подчиненных структурных подразделений по созданию безопасных и здоровых условий труда, соблюдения требований правовых актов и нормативно-распорядительных документов по охране труда;
- организовывать совместно с заместителем генерального директора по административному управлению разработку нормативно-распорядительных документов по охране труда в пределах установленных полномочий и мероприятий по улучшению условий и охраны труда;
- участвовать в организации и проведении обучения и проверки знаний работников подчиненных структурных подразделений по охране труда, контроля за соблюдением требований безопасности труда, аттестации рабочих мест по условиям труда;
- организовывать и контролировать своевременное обеспечение работников подчиненных структурных подразделений форменной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с установленными нормами;
- проводить работу по предупреждению профессиональных и общих заболеваний, влекущих временную утрату трудоспособности;
- обеспечивать обязательное расследование каждого несчастного случая и профессионального заболевания в подчиненных структурных подразделениях;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями требований организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот» по раскрытию информации о всей цепочке собственников контрагентов по договорам, включая бенефициаров (в том числе конечных), а также о составе исполнительных органов с подтверждением соответствующими документами;
- осуществлять контроль соблюдения сроков и качества рассмотрения подчиненными структурными подразделениями материалов советов директоров и общих собраний акционеров дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять управление и контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлениям деятельности подчиненных структурных подразделений;
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями требований стандартов организации, распространяющихся на Группу Аэрофлот, по направлениям деятельности подчиненных структурных подразделений;

- отвечать за полноту и качество принимаемых мер по обеспечению режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
- издавать приказы о поощрении к юбилейным датам работников подчиненных структурных подразделений (за исключением приказов, предусматривающих кроме выплат единовременного денежного вознаграждения работнику награждение почетным знаком «Отличник Аэрофлота» или Почетной грамотой ПАО «Аэрофлот»);
- планировать, организовывать, координировать и контролировать деятельность филиалов ПАО «Аэрофлот» в части производственной деятельности летных экипажей, в том числе в части планирования летных экипажей, их обучения и подготовки;
- обеспечивать предварительное согласование вопросов, выносимых на рассмотрение органов управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- определять позиции представителей ПАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлению деятельности;
- обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
- обеспечивать наличие в ПАО «Аэрофлот» предусмотренной законодательством разрешительной документации (сертификаты, свидетельства, лицензии и пр.), необходимой для осуществления деятельности подчиненных структурных подразделений, осуществлять учет и хранение указанной документации, своевременное внесение в нее изменений и продление сроков действия в рамках своей компетенции.
- соблюдать, организовывать и осуществлять контроль соблюдения в подчиненных структурных подразделениях положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению в подчиненных структурных подразделениях запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
- осуществлять выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принимать меры по их устранению/минимизации;
- разрабатывать и совершенствовать мероприятия, направленные на предупреждение и противодействие коррупции, в том числе разрабатывать и своевременно обновлять внутренние документы ПАО «Аэрофлот» по предупреждению и противодействию коррупции;
- обеспечивать при проведении служебных расследований/проверок содействие и предоставление необходимой информации структурным подразделениям/работникам, проводящим служебные расследования/проверки;
- проводить разъяснительную работу/информировать подчиненных работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
- обеспечивать контроль за организацией выявления случаев нахождения работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), своевременным отстранением таких работников от работы и направлением их на медицинское освидетельствование, а в случае выявления таких фактов принимать меры по выявлению причин и устранению условий для нарушения трудовой дисциплины;

- принимать решения о приемлемости рисков в области безопасности полётов и/или авиационной безопасности.
- (2) Заместитель генерального директора – летный директор несет ответственность за:
 - невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ);
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности, иными организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот»;
 - невыполнение требований авиационных властей Российской Федерации и иностранных государств, связанных с обеспечением и выполнением полетов;
 - не обеспечение безопасной летной эксплуатации экипажами воздушных судов ПАО «Аэрофлот» на международных и внутренних авиалиниях, а также несоблюдение законов и правил иностранных государств;
 - за действия или бездействие в пределах предоставленных полномочий, приводящие к снижению определенного в ПАО «Аэрофлот» уровня безопасности полетов и/или уровня обеспечения авиационной безопасности, в том числе за соблюдение правил летной эксплуатации воздушных судов, за обеспечение оперативного контроля организации, планирования и выполнения полетов;
 - несоблюдение требований по информационной безопасности;
 - несоблюдение работниками подчиненных структурных подразделений законов Российской Федерации, иностранных государств, российских и международных стандартов и правил, регламентирующих организацию и исполнение полетов;
 - неудовлетворительную организацию и качество работы в подчиненных структурных подразделениях;
 - низкий уровень состояния производственной, технологической и трудовой дисциплины в подчиненных структурных подразделениях;
 - недостоверность сведений и отчетности об организации летной работы, состоянии работы по обеспечению безопасности полетов;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненных структурных подразделений своих должностных обязанностей, как они предусмотрены положениями о структурных подразделениях и должностными инструкциями работников;
 - неудовлетворительное состояние условий и охраны труда в подчиненных структурных подразделениях;
 - несоблюдение работниками подчиненных структурных подразделений требований по охране труда и окружающей среды, технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной защите;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения в подчиненных структурных подразделениях положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
 - ненадлежащую организацию работы по разъяснению подчиненным работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
 - несоблюдение, непринятие или принятие ненадлежащих мер по соблюдению в подчиненных структурных подразделениях запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;

- несвоевременные и ненадлежащие выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принятие мер по их устранению/минимизации;
 - несвоевременные и ненадлежащие разработку и совершенствование мероприятий, направленных на предупреждение и противодействие коррупции;
 - несвоевременное и ненадлежащее проведение разъяснительной работы/информирование подчинённых работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
 - необоснованность принятых решений о приемлемости рисков в области безопасности полётов и/или авиационной безопасности.
- (3) Заместителю генерального директора – летному директору непосредственно подчинены:
- департамент производства полетов;
 - директор департамента подготовки авиационного персонала.
- (4) Заместитель генерального директора – летный директор координирует деятельность отдела управления СМК.

1.2.3. Заместитель генерального директора – технический директор

Заместитель генерального директора – технический директор должен:

- иметь практический опыт в поддержании летной годности или техническом обслуживании гражданских воздушных судов не менее пяти лет;
 - знать воздушное законодательство Российской Федерации в области поддержания летной годности гражданских воздушных судов, требований к авиационному персоналу, осуществляющему техническое обслуживание воздушных судов, а также должен быть ознакомлен с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» организует или осуществляет (планирует осуществлять) техническое обслуживание воздушных судов;
 - понимать эксплуатационную документацию воздушных судов на языке, на котором ее принял разработчик.
- (1) Заместитель генерального директора – технический директор имеет право и обязан:
- разрабатывать и реализовывать единую техническую политику Группы Аэрофлот в отношении эксплуатируемой авиационной техники;
 - определять политику ПАО «Аэрофлот» в системе управления безопасностью и рисками в сфере деятельности подчиненных структурных подразделений;
 - совершать от имени ПАО «Аэрофлот» действия, требуемые, необходимые и имеющие отношение к обеспечению авиационной безопасности и производственной деятельности, отнесенные к его компетенции в пределах и объеме, установленных доверенностью, выдаваемой ему генеральным директором;
 - вести и осуществлять в соответствии с доверенностью, выдаваемой генеральным директором, действия, требуемые, необходимые и имеющие отношение к производственной деятельности, и с этой целью подписывать, исполнять, изменять или расторгать договоры (контракты, соглашения) производственного характера, в том числе направлять ходатайства или брать на себя обязательства в отношении подписания или подготовки договоров (контрактов, соглашений);

- акцептовать счета и документы кредиторской задолженности в системе SAP ERP, а также утверждать реестры счетов по вопросам деятельности, относящимся к компетенции заместителя генерального директора – технического директора;
- подписывать и представлять от имени ПАО «Аэрофлот» документы, в том числе исковые заявления, отзывы, претензии, апелляционные, кассационные и надзорные жалобы в части, касающейся производственной деятельности;
- совершать иные действия на основании разовых доверенностей;
- представлять ПАО «Аэрофлот» в российских и иностранных государственных и общественных организациях по вопросам, отнесенным к его компетенции распределением прав, обязанностей и ответственности, а также в объеме прав в соответствии с доверенностью, выдаваемой ему генеральным директором;
- разрабатывать и организовывать выполнение мероприятий по экономии материальных ресурсов и повышению производительности труда в рамках реализации общей концепции корпоративного развития ПАО «Аэрофлот»;
- гарантировать представителям авиационных властей свободный доступ в производственный комплекс подчиненных структурных подразделений, к воздушным судам ПАО «Аэрофлот»;
- обеспечивать соответствие системы поддержания летной годности условиям и ограничениям сертификата эксплуатанта, действующим нормативным требованиям и утвержденным стандартам;
- организовывать выполнение мероприятий и работ, связанных с продлением сертификата эксплуатанта в части обеспечения летной годности авиационной техники;
- обеспечивать выполнение мероприятий и работ, связанных с получением/продлением сертификатов летной годности каждого воздушного судна, эксплуатируемого ПАО «Аэрофлот», в рамках своих обязанностей и ответственности;
- утверждать либо представлять на утверждение в авиационные власти руководства и документы в части, его касающейся;
- определять цели и задачи подчиненных структурных подразделений и требовать их выполнения;
- осуществлять общее руководство отделом управления качеством, департаментом по поддержанию летной годности и департаментом по техническому обслуживанию ВС, обеспечивать их производственное, технологическое, иное взаимодействие и осуществлять контроль за их деятельностью;
- организовывать взаимодействие департамента по поддержанию летной годности и департамента по техническому обслуживанию ВС с департаментом производства полетов, департаментом наземного обеспечения перевозок, департаментом обслуживания на борту и представительствами/генеральными агентами ПАО «Аэрофлот» с целью обмена информацией по техническому состоянию воздушных судов;
- осуществлять мероприятия по контролю за состоянием организации работ по поддержанию летной годности и технического обслуживания воздушных судов;

- организовывать подготовку предложений по проектам производственных планов, представлять их на рассмотрение и утверждение в установленном порядке, а также обеспечивать исполнение производственного плана и бюджета ПАО «Аэрофлот» подчиненными структурными подразделениями;
- издавать распорядительные акты по вопросам, относящимся к производственной деятельности, в том числе приказы по личному составу, включая перевод и перемещение работников, применять к работникам подчиненных структурных подразделений меры дисциплинарных взысканий и поощрений;
- выходить с предложениями о внесении изменений в организационную структуру подчиненных структурных подразделений;
- подписывать ведомости на текущее премирование;
- издавать приказы о поощрении к юбилейным датам, о предоставлении отпуска с выплатой материальной помощи;
- осуществлять контроль за исполнением российскими и иностранными юридическими и физическими лицами обязательств по договорам, заключенным по вопросам производственной деятельности;
- осуществлять контроль за деятельностью филиалов и представительств ПАО «Аэрофлот» в Российской Федерации и за границей в части, его касающейся;
- осуществлять общее руководство мероприятиями по организации технического обслуживания воздушных судов в базовом аэропорту Шереметьево и в местах, куда осуществляются полеты воздушных судов ПАО «Аэрофлот»;
- требовать от руководителей подчиненных структурных подразделений соблюдения работниками требований российского законодательства, а также Устава, решений общего собрания акционеров ПАО «Аэрофлот», Совета директоров, Правления, приказов и указаний генерального директора;
- требовать от руководителей подчиненных структурных подразделений обеспечения сохранности и эффективного использования основных фондов и оборотных средств, реализации производственных, социальных и иных программ в пределах своей компетенции;
- требовать от руководителей подчиненных структурных подразделений обеспечения конфиденциальности производственно-хозяйственной, финансовой и иной деятельности;
- заключать гражданско-правовые договоры с физическими лицами на выполнение отдельных видов работ и контролировать их исполнение;
- использовать в полном объеме свои права и обязанности в целях пресечения и профилактики нарушений трудовой дисциплины работниками подчиненных структурных подразделений, а также поощрения работников за добросовестный и высокоэффективный труд, умелые действия и инициативу в нестандартных и экстремальных ситуациях;
- обеспечивать корректирующие действия необходимыми ресурсами для гарантии того, что корректирующие действия восстанавливают соответствие стандартам и утвержденным процедурам;
- ежеквартально представлять генеральному директору отчет о своей работе по достижению целевых значений ключевых показателей эффективности и работе подчиненных структурных подразделений, а также предложения по ее совершенствованию;

- организовывать выполнение мероприятий, связанных с охраной окружающей среды и техникой безопасности;
- совместно с заместителем генерального директора по работе с персоналом организовывать разработку нормативно-распорядительных документов и мероприятий по улучшению условий и охраны труда в пределах установленных полномочий;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями требований организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот» по раскрытию информации о всей цепочке собственников контрагентов по договорам, включая бенефициаров (в том числе конечных), а также о составе исполнительных органов с подтверждением соответствующими документами;
- осуществлять контроль соблюдения сроков и качества рассмотрения подчиненными структурными подразделениями материалов советов директоров и общих собраний акционеров дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять управление и контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлениям деятельности подчиненных структурных подразделений;
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями требований стандартов организации, распространяющихся на Группу Аэрофлот, по направлениям деятельности подчиненных структурных подразделений;
- отвечать за полноту и качество принимаемых мер по обеспечению режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
- издавать приказы о поощрении к юбилейным датам работников подчиненных структурных подразделений (за исключением приказов, предусматривающих кроме выплат единовременного денежного вознаграждения работнику награждение почетным знаком «Отличник Аэрофлота» или Почетной грамотой ПАО «Аэрофлот»);
- обеспечивать предварительное согласование вопросов, выносимых на рассмотрение органов управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- определять позиции представителей ПАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлению деятельности;
- организовывать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в подчиненных структурных подразделениях;
- обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
- обеспечивать наличие в ПАО «Аэрофлот» предусмотренной законодательством разрешительной документации (сертификаты, свидетельства, лицензии и пр.), необходимой для осуществления деятельности

подчиненных структурных подразделений, осуществлять учет и хранение указанной документации, своевременное внесение в нее изменений и продление сроков действия в рамках своей компетенции;

- соблюдать, организовывать и осуществлять контроль соблюдения подчинёнными работниками положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению подчинёнными работниками запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
- осуществлять выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принимать меры по их устранению/минимизации;
- разрабатывать и совершенствовать мероприятия, направленные на предупреждение и противодействие коррупции, в том числе разрабатывать и своевременно обновлять внутренние документы ПАО «Аэрофлот» по предупреждению и противодействию коррупции;
- обеспечивать при проведении служебных расследований/проверок содействие и предоставление необходимой информации структурным подразделениям/работникам, проводящим служебные расследования/проверки;
- проводить разъяснительную работу/информировать подчинённых работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции.

(2) Заместитель генерального директора – технический директор несет ответственность за:

- невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ);
- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности, иными организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот»;
- за действия или бездействие, в пределах предоставленных полномочий, приводящие к снижению определенного в ПАО «Аэрофлот» уровня безопасности полетов;
- несоблюдение требований по информационной безопасности;
- несоблюдение работниками подчиненных структурных подразделений законов Российской Федерации, авиационных требований иностранных государств регистрации воздушных судов ПАО «Аэрофлот», российских и международных стандартов и правил, регламентирующих поддержание летной годности воздушных судов;
- недостоверность сведений и отчетности;
- несоблюдение работниками подчиненных структурных подразделений требований по охране труда и окружающей среды, технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной защите;
- несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения в подчинённых структурных подразделениях положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- ненадлежащую организацию работы по разъяснению подчинённым работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;

- несоблюдение, непринятие или принятие ненадлежащих мер по соблюдению в подчинённых структурных подразделениях запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
 - несвоевременные и ненадлежащие выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принятие мер по их устранению/минимизации;
 - несвоевременные и ненадлежащие разработку и совершенствование мероприятий, направленных на предупреждение и противодействие коррупции;
 - несвоевременное и ненадлежащее проведение разъяснительной работы/информирование подчинённых работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
 - необоснованность принятых решений о приемлемости рисков в области безопасности полётов и/или авиационной безопасности.
- (3) Заместителю генерального директора – техническому директору непосредственно подчинены начальник отдела управления качеством, директор департамента по поддержанию летной годности и директор департамента по техническому обслуживанию ВС.

1.2.4. Директор департамента управления безопасностью полетов

Директор департамента управления безопасностью полетов должен:

- иметь практический опыт по организации подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации не менее пяти лет, иметь практический опыт участия в расследовании авиационных происшествий и инцидентов;
 - знать воздушное законодательство в области подготовки и выполнения полетов, поддержания летной годности гражданских воздушных судов, расследования авиационных происшествий и инцидентов, требований к авиационному персоналу, системам управления безопасности полетов, а также должен быть знаком с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» осуществляет деятельность.
- (1) Директор департамента управления безопасностью полетов имеет право и обязан:
- проводить мероприятия, направленные на управление безопасностью полетов и предупреждение авиационных происшествий с воздушными судами ПАО «Аэрофлот»;
 - организовывать надзор за безопасностью полетов;
 - осуществлять контроль:
 - исполнения требований Воздушного кодекса Российской Федерации, нормативных актов специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, международных стандартов и правил, регламентирующих летно-техническую эксплуатацию воздушных судов;
 - условий и ограничений сертификата эксплуатанта;
 - организации летной работы и эксплуатации авиационной техники;
 - выполнения всеми должностными лицами ПАО «Аэрофлот» требований по обеспечению безопасности полетов;
 - организовывать и проводить инспекторские проверки эксплуатантов воздушных судов, входящих в Группу Аэрофлот или использующих товарный знак ПАО «Аэрофлот»;

- осуществлять ежедневный контроль внедрения, развития и функционирования системы управления безопасностью полетов и управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов в ПАО «Аэрофлот»;
- участвовать в разработке и внедрении стандартов ПАО «Аэрофлот» по безопасности полетов;
- обеспечивать ведение контрольного экземпляра Руководства по производству полётов ПАО «Аэрофлот»;
- визировать и подписывать документы ПАО «Аэрофлот» по вопросам обеспечения безопасности полетов воздушных судов, а также по вопросам организации, выполнения, обеспечения и обслуживания воздушных перевозок и полетов воздушных судов;
- осуществлять разработку и исполнение мероприятий, связанных с сертификацией летного и инженерно-технического персонала ПАО «Аэрофлот», оформлением документов, необходимых для получения сертификата эксплуатанта, и осуществлять постоянный контроль за исполнением полетов в строгом соответствии с требованиями сертификата эксплуатанта;
- осуществлять подготовку и проведение сертификационных экзаменов по проверке профессиональных знаний, летной (практической) подготовленности летного состава (кандидатов), инженерно-технического состава и бортпроводников в целях выдачи (продления срока действия) свидетельств и квалификационных отметок (в том числе присвоение класса квалификации);
- вести учет сертификационных документов, выданных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, контроль срока их действия;
- контролировать наличие в ПАО «Аэрофлот» лицензий на осуществление деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров/грузов, выданных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации;
- обеспечивать проведение работ по регистрации и получению эксплуатационной документации на воздушные суда;
- обеспечивать учет и контроль выполнения ПАО «Аэрофлот» обязательств по соглашениям с российскими и иностранными авиакомпаниями в части, касающейся компетенции подчиненного структурного подразделения;
- проводить работу по подготовке и выполнению мероприятий, связанных с открытием полетов по новым трассам и на новых типах воздушных судов в части, касающейся безопасности полетов;
- проводить расследование, учет и анализ инцидентов, аварий, повреждений воздушных судов в воздухе и на земле и других нарушений, угрожающих безопасности полетов, систематически обобщать такие сведения, обеспечивать контроль за разработкой и исполнением мероприятий по их предупреждению;
- проводить инспекторские проверки выполнения требований нормативных актов, регламентирующих обеспечение безопасности полетов, и требовать предоставления материалов, необходимых для выполнения подчиненным структурным подразделением возложенных на него задач;
- контролировать состояние и качество эксплуатации авиатехники, уровень знаний ее летным и инженерно-техническим составом;

- контролировать техническое состояние (исправность) средств обеспечения полетов, а также использование средств сбора и анализа объективной полетной информации;
- проверять, в том числе при выполнении полетов в составе экипажей ПАО «Аэрофлот» и авиакомпаний, использующих товарный знак ПАО «Аэрофлот», качество техники пилотирования, самолетовождения, практической работы в воздухе, уровень специальной подготовки, теоретических знаний и практических навыков командного, летного состава и других авиаспециалистов, непосредственно связанных с летной и летно-технической эксплуатацией воздушных судов, выполнение стандартов авиапредприятия, заявленных в сертификате эксплуатанта, а также проверять качество обеспечения полетов наземными службами;
- организовывать разработку и контролировать исполнение планов мероприятий, направленных на улучшение условий труда и предупреждение профзаболеваний;
- организовывать проведение анализа соответствия обязательного объема обследования летного состава и бортпроводников требованиям Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» в случаях развития острых нарушений здоровья, представляющих угрозу безопасности полетов;
- организовывать взаимодействие с председателями врачебно-летной экспертной комиссии и центральной врачебно-летной экспертной комиссии по вопросам совершенствования врачебно-летной экспертизы;
- организовывать разработку мероприятий по совершенствованию системы планирования экипажей, профилактике авиационных событий, обеспечению работоспособности и здоровья летного состава в целях снижения утомляемости экипажей воздушных судов;
- давать указания и направлять письменные предписания для устранения выявленных нарушений и недостатков, оказывающих влияние на безопасность полетов в ПАО «Аэрофлот», с установлением сроков представления информации о принимаемых мерах;
- отстранять от выполнения полета, работ по обслуживанию воздушных судов работников ПАО «Аэрофлот», не выполняющих установленные требования безопасности полетов;
- предупреждать или приостанавливать действия должностных лиц ПАО «Аэрофлот», если такие действия противоречат нормативным актам и угрожают безопасности полетов;
- обеспечивать совершенствование профессионального мастерства инспекторского состава;
- еженедельно представлять генеральному директору ПАО «Аэрофлот» отчет о своей работе и работе подчиненного структурного подразделения, а также предложения по ее совершенствованию;
- представлять ПАО «Аэрофлот» в государственных и общественных органах и организациях по вопросам, касающимся деятельности подчиненного структурного подразделения;
- организовывать и контролировать работу подчиненных работников в системе управления предприятием SAP ERP;

- осуществлять в рамках статей расходов, относящихся к компетенции подчиненного структурного подразделения, подготовку проектов договоров, организовывать согласование договоров в КАСУД, осуществлять оформление и учет с применением SAP ERP финансовых документов по расходованию средств, предусмотренных бюджетом;
- осуществлять контроль выполнения контрагентами работ по договорам, при необходимости – вести претензионную работу и работу с дебиторской задолженностью в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
- участвовать в разработке ключевых показателей эффективности (далее – КПЭ) деятельности подчиненного структурного подразделения и его работников;
- осуществлять производственную деятельность подчиненного структурного подразделения в соответствии с трудовым и природоохранным законодательством, правилами, нормами, инструкциями, другими руководящими документами по охране труда, контролировать их соблюдение работниками подчиненного структурного подразделения;
- доводить до сведения работников подчиненного структурного подразделения информацию, необходимую для выполнения ими своих должностных обязанностей;
- проводить ознакомления работников Департамента (под роспись) с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с их трудовой деятельностью;
- не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая сеть Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», решений и/или действий вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению требований регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей известной ему или подчиненным работникам при выполнении должностных обязанностей;
- руководить подчиненным структурным подразделением в объеме полномочий, предоставленных ему в соответствии с доверенностью, выдаваемой генеральным директором, настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности, положением о подчиненном структурном подразделении, организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот», приказами и указаниями генерального директора;
- организовывать работу по формированию проекта бюджета подчиненного структурного подразделения, по установлению и согласованию КПЭ для подчиненного структурного подразделения, по подготовке документов при проведении (планировании проведения) организационно-штатных мероприятий в подчиненном структурном подразделении;
- обеспечивать исполнение бюджета ПАО «Аэрофлот» в отношении статей, закрепленных за подчиненным структурным подразделением;
- организовывать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в подчиненном структурном подразделении;
- проводить служебные расследования в случаях и порядке, определенных нормативными документами ПАО «Аэрофлот»;

- обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненном структурном подразделении;
- отвечать за полноту и качество принимаемых мер по обеспечению режима конфиденциальности в подчиненном структурном подразделении;
- обеспечивать ежеквартальное представление подчиненным структурным подразделением в департамент финансового планирования и анализа информации, необходимой для расчета КПЭ ПАО «Аэрофлот»;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненным структурным подразделением требований организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот» по раскрытию информации о всей цепочке собственников контрагентов по договорам, включая бенефициаров (в том числе конечных), а также о составе исполнительных органов с подтверждением соответствующими документами;
- осуществлять контроль соблюдения сроков и качества рассмотрения подчиненным структурным подразделением материалов советов директоров и общих собраний акционеров дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненным структурным подразделением порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять управление и контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлениям деятельности подчиненного структурного подразделения;
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями требований стандартов организации, распространяющихся на Группу Аэрофлот, по направлениям деятельности подчиненного структурного подразделения;
- обеспечивать предварительное согласование вопросов, выносимых на рассмотрение органов управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- определять позиции представителей ПАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлению деятельности;
- обеспечивать и развивать систему менеджмента качества и экологического менеджмента в подчиненном структурном подразделении;
- определять основные/коренные причины несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок;
- эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий;
- организовывать и контролировать разработку проектов должностных инструкций подчиненных работников, положений о подчиненном структурном подразделении и структурных единицах;
- организовывать работу по повышению квалификации работников подчиненного структурного подразделения;

- организовывать ведение табельного учета рабочего времени работников подчиненного структурного подразделения, контролировать достоверность сведений, содержащихся в табеле учета рабочего времени;
- организовывать разработку и утверждать графики отпусков работников подчиненного структурного подразделения;
- организовывать совместно с заместителем генерального директора по административному управлению разработку нормативно-распорядительных документов по охране труда в пределах установленных полномочий и мероприятий по улучшению условий и охраны труда;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РД-ГД-327Х);
- соблюдать, организовывать и осуществлять контроль соблюдения подчинёнными работниками положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению подчинёнными работниками запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
- осуществлять выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принимать меры по их устранению/минимизации;
- разрабатывать и совершенствовать мероприятия, направленные на предупреждение и противодействие коррупции, в том числе разрабатывать и своевременно обновлять внутренние документы ПАО «Аэрофлот» по предупреждению и противодействию коррупции;
- обеспечивать при проведении служебных расследований/проверок содействие и предоставление необходимой информации структурным подразделениям/работникам, проводящим служебные расследования/проверки;
- проводить разъяснительную работу/информировать подчинённых работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
- участвовать в разработке графика работы в соответствии с установленным в подчиненном структурном подразделении режимом труда и отдыха, контролировать его соблюдение;
- организовывать работу по разъяснению подчинённым работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- обеспечивать наличие в ПАО «Аэрофлот» предусмотренной законодательством разрешительной документации (сертификаты, свидетельства, лицензии и пр.), необходимой для осуществления деятельности подчиненного структурного подразделения, осуществлять учет и хранение указанной документации, своевременное внесение в нее изменений и продление сроков действия в рамках своей компетенции;
- обеспечивать разработку, документирование, внедрение, мониторинг и развитие системы управления рисками в рамках возложенных на подчиненное структурное подразделение задач и функций;

- обеспечивать контроль за организацией выявления случаев нахождения работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), своевременным отстранением таких работников от работы и направлением их на медицинское освидетельствование, а в случае выявления таких фактов принимать меры по выявлению причин и устранению условий для нарушения трудовой дисциплины;
- принимать решения о приемлемости рисков в области безопасности полётов и/или авиационной безопасности;
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
- выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
- проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.

(2) Директор департамента управления безопасностью полетов несет ответственность за:

- невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ);
- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности, иными организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот»;
- несвоевременную разработку, актуализацию и надлежащее хранение управляемой копии положения о подчиненном структурном подразделении, подлинников положений о подчиненных структурных единицах и должностных инструкций работников;
- за действия или бездействие, в пределах предоставленных полномочий, приводящие к снижению определенного в ПАО «Аэрофлот» уровня безопасности полетов и/или уровня обеспечения авиационной безопасности;
- необеспечение эффективного контроля за безопасностью полетов, деятельностью структурных подразделений и работников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности полетов, в строгом соответствии с установленными требованиями;
- непринятие своевременных мер, направленных на обеспечение безопасности полетов;
- ненадлежащее качество организации и проведения контроля по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- необеспечение внедрения, функционирования и развития системы управления безопасностью полетов;

- несоблюдение требований по информационной безопасности;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненного структурного подразделения своих должностных обязанностей, как они предусмотрены положением о таком структурном подразделении и должностными инструкциями работников;
 - недостатки в разработке и практическом внедрении мероприятий, направленных на предупреждение авиационных происшествий, повреждений воздушных судов и других инцидентов, угрожающих безопасности полетов;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей известной ему или подчиненным работникам при выполнении должностных обязанностей;
 - несоблюдение установленного порядка работы с документами, необеспечение их сохранности;
 - ненадлежащие и некачественные исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений), заключенных ПАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - ненадлежащую организацию разработки, документирования, внедрения, мониторинга и развития системы управления рисками в рамках, возложенных на подчиненное структурное подразделение задач и функций;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
 - ненадлежащую организацию работы по разъяснению подчиненным работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
 - несоблюдение, непринятие или принятие ненадлежащих мер по соблюдению подчиненными работниками запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
 - несвоевременные и ненадлежащие выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принятие мер по их устранению/минимизации;
 - несвоевременные и ненадлежащие разработку и совершенствование мероприятий, направленных на предупреждение и противодействие коррупции;
 - несвоевременное и ненадлежащее проведение разъяснительной работы/информирование подчиненных работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
 - необоснованность принятых решений о приемлемости рисков в области безопасности полётов и/или авиационной безопасности.
- (3) Директору департамента управления безопасностью полетов непосредственно подчинен департамент управления безопасностью полетов.

1.2.5. Директор департамента производства полетов

- (1) Директор департамента производства полетов имеет право и обязан:
- осуществлять организацию летной работы в департаменте и контроль его деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации, Воздушным кодексом Российской Федерации, нормативными актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, действующими в Российской Федерации, международными летно-техническими стандартами и правилами, условиями и ограничениями, устанавливаемыми сертификатом эксплуатанта и эксплуатационными спецификациями к нему, Уставом, решениями общего собрания акционеров ПАО «Аэрофлот», Совета директоров и Правления, нормативными актами, приказами и указаниями генерального директора, заместителя генерального директора – летного директора, стандартами ПАО «Аэрофлот»;
 - осуществлять руководство структурными единицами, входящими в состав департамента.
 - осуществлять координацию и контроль деятельности филиалов ПАО «Аэрофлот» в части организации летной работы, соблюдения стандартов и требований ПАО «Аэрофлот» по подготовке и обучению летного состава, качества выполнения полетов и функционирования системы управления безопасностью полетов (СУБП);
 - обеспечивать безопасную летную эксплуатацию ВС на международных и внутренних линиях ПАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать реализацию политики ПАО «Аэрофлот» в области производства полетов, обеспечения безопасности и регулярности воздушных перевозок на внутренних и международных воздушных линиях;
 - осуществлять взаимодействие со службой управления воздушным движением в зоне аэропорта Шереметьево, а также аналогичными службами регионов России и зарубежных стран;
 - обеспечивать организацию постоянной профессиональной подготовки летных экипажей;
 - осуществлять взаимодействие с органами гидрометслужбы по метеорологическому обеспечению полетов;
 - обеспечивать разработку стандартов ПАО «Аэрофлот» по управлению качеством производства полетов, а также эксплуатационных стандартов ВС, обеспечивать издание и внесение изменений в стандарты, руководства и другие нормативно-летные документы департамента;
 - разрабатывать и обеспечивать исполнение профилактических мероприятий, направленных на предупреждение авиационных происшествий, обеспечение безопасности и регулярности полетов, культуры обслуживания пассажиров;
 - обеспечивать функционирование и развитие системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
 - обеспечивать разработку, документирование, внедрение, мониторинг и развитие системы управления рисками в рамках возложенных на департамент задач и функций;
 - управлять рисками безопасности полетов и угрозами авиационной безопасности при эксплуатации ВС, принимать решения относительно приемлемости выявленных рисков;

- принимать участие в организации и контролировать качество учебно-тренировочного процесса, относящегося к подготовке и переподготовке лётных экипажей;
- осуществлять контроль состояния организации летной работы и соответствия ее уровня требованиям стандартов и правил;
- организовывать и контролировать учебную и летно-методическую работу в ПАО «Аэрофлот», направленную на повышение профессионального уровня летного, инструкторского и командно-летного состава;
- использовать в полном объеме свои права и обязанности в целях пресечения и профилактики нарушений летной и трудовой дисциплины работниками департамента, а также поощрения работников за добросовестный и высокоэффективный труд, умелые действия и инициативу в нестандартных и экстремальных ситуациях;
- осуществлять организацию послеполетного и предполетного отдыха членов экипажей ВС во взаимодействии с представительствами ПАО «Аэрофлот» на территории России и за границей;
- не допускать до полетов лиц командно-летного, летно-инструкторского и летного состава в случае обнаружения несоответствия уровня их подготовки, нарушения требований документов по обеспечению безопасности и регулярности полетов;
- проверять технику пилотирования, самолетовождения и выполнения правил летной эксплуатации командно-летным, инструкторским и летным составом ПАО «Аэрофлот», а также соблюдение технологии работы экипажей всех типов ВС, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот»;
- организовывать и контролировать работу подчиненных работников в системе управления предприятием SAP ERP;
- обеспечивать исполнение производственного плана и бюджета в рамках закрепленных за департаментом статей расходов;
- осуществлять в рамках статей расходов подготовку проектов договоров, организовывать согласование договоров в КАСУД, осуществлять оформление и учет с применением SAP ERP финансовых документов по расходованию средств, предусмотренных бюджетом;
- осуществлять контроль выполнения контрагентами работ по договорам, при необходимости - вести претензионную работу и работу с дебиторской задолженностью в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
- принимать участие в разработке ключевых показателей эффективности (далее – КПЭ) деятельности департамента и его работников;
- организовывать ведение достоверного учета рабочего времени, фактически отработанного каждым работником;
- разрабатывать и утверждать графики работы и отпусков работников департамента в соответствии с установленным в ПАО «Аэрофлот» режимом труда и отдыха;
- организовывать разработку индивидуальных графиков работы летного состава;
- обеспечивать контроль соблюдения графика работы в соответствии с установленным в департаменте режимом труда и отдыха, обеспечивать нормальное функционирование департамента в период отпусков работников;
- контролировать соблюдение требований по информационной безопасности в департаменте;

- соблюдать, организовывать и осуществлять контроль соблюдения подчиненными работниками положений Анतिकоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- организовывать работу по разъяснению подчиненным работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению подчиненными работниками запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
- осуществлять выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принимать меры по их устранению/минимизации;
- разрабатывать и совершенствовать мероприятия, направленные на предупреждение и противодействие коррупции, в том числе разрабатывать и своевременно обновлять внутренние документы ПАО «Аэрофлот» по предупреждению и противодействию коррупции;
- обеспечивать при проведении служебных расследований/проверок содействие и предоставление необходимой информации структурным подразделениям/работникам, проводящим служебные расследования/проверки;
- проводить разъяснительную работу/информировать подчиненных работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
- обеспечивать наличие в Департаменте предусмотренной законодательством разрешительной документации (сертификаты, свидетельства, лицензии и пр.), необходимой для осуществления деятельности подчиненных структурных единиц, осуществлять учет и хранение указанной документации, своевременное внесение в нее изменений и продление сроков действия в рамках своей компетенции;
- проводить работу по организации обучения и повышению квалификации работников департамента;
- разрабатывать проекты должностных инструкций подчиненных работников и положения о Департаменте;
- организовывать разработку и утверждать положения о подчиненных структурных единицах департамента;
- обеспечивать сохранность имущества работодателя и третьих лиц, вверенного ему и работникам департамента, закрепленного за департаментом, а также имущества и оборудования, находящегося в служебных помещениях департамента;
- незамедлительно сообщать своему непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя и/или третьих лиц;
- бережно относиться к имуществу работодателя и третьих лиц, находящемуся у работодателя;
- обеспечивать функционирование и развитие системы менеджмента качества и экологического менеджмента в департаменте.
- определять основные/коренные причины несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок;

- эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий;
 - обеспечивать своевременное доведение до сведения работников департамента содержание локальных нормативных актов ПАО «Аэрофлот» и других организационно-распорядительных документов, имеющих отношение к трудовой деятельности работников департамента;
 - отвечать за полноту и качество принимаемых мер по обеспечению режима конфиденциальности в департаменте;
 - не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но не ограничиваясь, в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», включая, но не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
 - соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками Департамента требования законодательных актов Российской Федерации и регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей им известной при выполнении своих должностных обязанностей;
 - организовывать и проводить служебные расследования в случаях и порядке, определенных нормативными документами ПАО «Аэрофлот»;
 - организовывать деятельность работников по выполнению требований норм, правил и процедур по авиационной (транспортной) безопасности и соблюдению правил пропускного и внутриобъектового режима;
 - соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
 - организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
 - не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
 - выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
 - проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.
- (2) Директор департамента производства полетов имеет право:
- руководить департаментом в объеме полномочий, предоставленных ему локальным нормативным актом о распределении прав, обязанностей и ответственности между руководителями ПАО «Аэрофлот», настоящим Положением, руководствуясь при этом организационно-распорядительными документами, приказами и указаниями генерального директора;

- издавать распорядительные акты в целях решения оперативных вопросов, связанных с организацией работы департамента, исполнением приказов, указаний, инструкций, планов и других организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот»;
 - представлять ПАО «Аэрофлот» в российских и в иностранных государственных и общественных организациях по вопросам, отнесенным к его компетенции локальным нормативным актом о распределении прав, обязанностей и ответственности между руководителями ПАО «Аэрофлот», настоящим Положением;
 - утверждать графики отпусков работников, индивидуальные графики работников и графики сменности личного состава департамента;
 - требовать и получать от других структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» необходимые документы и материалы (информацию) по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
 - выходить с предложениями к руководству ПАО «Аэрофлот» о приеме, перемещении работников Департамента, их поощрении за успешную работу, а также вносить предложения о наложении дисциплинарных взысканий (кроме увольнения) на работников за неисполнение или ненадлежащее исполнение работником по его вине возложенных на него трудовых обязанностей;
 - знакомиться с проектами решений руководства ПАО «Аэрофлот», касающихся деятельности департамента;
 - вносить предложения по совершенствованию функционирующих процессов и организации производственной деятельности в департаменте и ПАО «Аэрофлот».
- (3) Директор департамента производства полетов несет ответственность за:
- невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных настоящим положением, приказами и указаниями генерального директора, иными организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот»;
 - неудовлетворительную организацию и качество работы, ненадлежащее и несвоевременное выполнение возложенных на департамент задач и функций;
 - необеспечение безопасной летной эксплуатации экипажами ВС ПАО «Аэрофлот» на международных и внутренних авиалиниях, а также несоблюдение законов и правил иностранных государств;
 - несоблюдение работниками департамента законов Российской Федерации, иностранных государств, российских и международных стандартов и правил, регламентирующих организацию и исполнение полетов, условий и ограничений, устанавливаемых сертификатом эксплуатанта и эксплуатационными спецификациями к нему;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненных структурных единиц своих должностных обязанностей, предусмотренных положениями о таких структурных единицах и должностными инструкциями работников;

- неисполнение производственного плана и бюджета в отношении закрепленных за департаментом статей расходов;
- недостоверность сведений и отчетности об организации летной работы, о состоянии работы по обеспечению безопасности полетов, предоставляемых руководству ПАО «Аэрофлот»;
- несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений), заключенных ПАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
- необеспечение сохранности имущества работодателя и третьих лиц, вверенного ему и подчиненным структурным единицам, закрепленного за подчиненными работниками, а также имущества и оборудования, находящегося в служебных помещениях подчиненных структурных единиц департамента;
- неудовлетворительную организацию взаимодействия с летными подразделениями филиалов и дочерними авиакомпаниями ПАО «Аэрофлот» по вопросам организации летной работы;
- необеспечение внедрения, функционирования и развития системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
- необоснованность принятых решений о приемлемости рисков в области безопасности полетов и авиационной безопасности;
- несоблюдение требований законодательства Российской Федерации и регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей известной ему или подчиненным работникам при выполнении своих должностных обязанностей;
- несоблюдение требований по информационной безопасности и режима конфиденциальности в департаменте;
- невыполнение требований авиационной (транспортной) безопасности и несоблюдение пропускного и внутриобъектового режима работниками департамента;
- низкий уровень состояния производственной, технологической и трудовой дисциплины в департаменте;
- несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- ненадлежащую организацию работы по разъяснению подчиненным работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- несоблюдение, непринятие или принятие ненадлежащих мер по соблюдению подчиненными работниками запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
- несвоевременные и ненадлежащие выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков, и принятие мер по их устранению/минимизации;
- несвоевременные и ненадлежащие разработку и совершенствование мероприятий, направленных на предупреждение и противодействие коррупции;

- несвоевременное и ненадлежащее проведение разъяснительной работы/информирование подчиненных работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- (4) Директору департамента производства полетов непосредственно подчинен департамент производства полетов.

1.2.6. Директор департамента обслуживания на борту

- (1) Директор департамента обслуживания на борту имеет право и обязан:
- осуществлять руководство деятельностью департамента, обеспечивая выполнение функций, возложенных на департамент обслуживания на борту;
 - обеспечивать реализацию политики ПАО «Аэрофлот» в области авиационной безопасности, безопасности пассажиров на борту ВС и предоставления качественного сервиса на всей сети маршрутов ПАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать внедрение, функционирование и развитие системы управления безопасностью полетов в Департаменте;
 - обеспечивать взаимодействие департамента с другими структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот»;
 - издавать распорядительные акты (приказы и распоряжения) по вопросам, относящимся к его компетенции, в том числе приказы по личному составу, в договоры и иные финансовые документы в соответствии с доверенностью, выдаваемой генеральным директором;
 - представлять департамент при взаимоотношениях с государственными и муниципальными организациями, а также другими сторонними организациями и учреждениями по вопросам, входящим в его компетенцию;
 - запрашивать и получать в установленном порядке от структурных подразделений и представительств ПАО «Аэрофлот» документы и информацию, необходимые для выполнения задач и функций департамента;
 - при наличии действующего свидетельства бортпроводника ГА выполнять полеты в качестве члена кабинного экипажа с целью поддержания собственной летной годности, а также для осуществления в рейсовых условиях проверок членов кабинного экипажа ВС на подтверждение их квалификации;
 - обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
 - организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
 - не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;

- выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
 - проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.
 - соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- (2) Директор департамента обслуживания на борту несет ответственность за:
- неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных на департамент задач и функций;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений) с ПАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - ненадлежащую организацию мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полетов работниками департамента;
 - ненадлежащее и несвоевременное выполнение требований безопасности полетов и авиационной безопасности, стандарта обслуживания пассажиров ПАО «Аэрофлот» работниками департамента;
 - несоблюдение, ненадлежащую организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х).
- (3) Директору департамента обслуживания на борту непосредственно подчинен департамент обслуживания на борту.

1.2.7. Директор департамента планирования и координации операционной деятельности

- (1) Директор департамента планирования и координации операционной деятельности имеет право и обязан:
- формировать идеологию развития и совершенствовать формы и методы планирования и координации операционной деятельности, организовывать разработку и внедрение новых технологий в ПАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать согласование и утверждение суточного плана полетов ВС ПАО «Аэрофлот»;
 - организовывать работу департамента в соответствии с задачами и функциями, определенными положением о департаменте;
 - обеспечивать условия реализации политики ПАО «Аэрофлот» в области безопасности полетов и авиационной безопасности, в части, касающейся департамента;
 - обеспечивать исполнение суточного плана полетов и осуществлять координацию деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» для обеспечения регулярности и безопасности полетов;

- представлять генеральному директору отчеты и анализ пунктуальности и регулярности полетов ВС ПАО «Аэрофлот»;
- в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке от имени ПАО «Аэрофлот» осуществлять одобрение сделок, совершаемых или совершенных представителями ПАО «Аэрофлот» за границей и на территории Российской Федерации, имеющих отношение к финансовой деятельности ПАО «Аэрофлот»;
- осуществлять связь с органами государственного управления и другими внешними организациями, связанными с планированием и координацией операционной деятельности ПАО «Аэрофлот» и производителями оригинального оборудования;
- проводить работу по подбору и расстановке работников департамента, по организации их обучения, разработке и ведению документации, повышению квалификации работников департамента;
- соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальной информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
- организовывать и требовать от работников департамента обеспечения сохранности служебной и коммерческой тайны;
- обеспечивать разработку документации, регламентирующей деятельность ПАО «Аэрофлот» по предупреждению и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций;
- организовывать работы по обучению и проведению тренировок с работниками, привлекаемыми на добровольной основе в качестве добровольных помощников;
- утверждать положения о структурных единицах департамента и должностные инструкции работников департамента;
- организовывать обеспечение информационной безопасности в департаменте;
- возглавлять аттестационную комиссию департамента;
- принимать участие в проведении комплексных проверок деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», направленных на повышение качества выполняемых работ, готовности к осенне-зимнему и весенне-летнему периодам;
- требовать от работников департамента выполнения их должностных обязанностей, соблюдения требований приказов, указаний и других организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот», касающихся оперативного управления полётами, контролировать их исполнение;
- поддерживать трудовую и исполнительскую дисциплину;
- обеспечивать и развивать систему менеджмента качества в департаменте;
- определять основную/коренную причину несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок департамента;
- эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий в департаменте;

- осуществлять деятельность департамента в соответствии с трудовым законодательством, правилами, нормами, инструкциями и другими руководящими документами по охране труда;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- ежемесячно подводить итоги работы департамента, готовить предложения по ее совершенствованию;
- не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но, не ограничиваясь, в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- организовывать ознакомление работников департамента (под роспись) с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с их трудовой деятельностью;
- утверждать суточный план полетов ВС ПАО «Аэрофлот»;
- издавать распорядительные акты (распоряжения) по вопросам, относящимся к деятельности департамента, в пределах полномочий, предоставленных доверенностью генерального директора;
- давать рекомендации руководителям структурных подразделений относительно планирования, подготовки рейсов ПАО «Аэрофлот» и рейсов авиакомпаний-партнеров по договорам, обеспечения суточного плана, определения и учета регулярности полётов;
- контролировать соблюдение структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» действующей документации ПАО «Аэрофлот» по действиям в период кризисных и сбойных ситуаций;
- принимать решения по вопросам, затрагивающим интересы ПАО «Аэрофлот» при ликвидации кризисных и сбойных ситуаций;
- представлять ПАО «Аэрофлот» в государственных и муниципальных организациях, авиакомпаниях, входящих в альянс SkyTeam, а также в других учреждениях и сторонних организациях по вопросам, относящимся к деятельности департамента;
- направлять структурным подразделениям ПАО «Аэрофлот» предписания, в целях устранения причин задержек рейсов и несоответствий, возникших в ходе производственных действий подразделений ПАО «Аэрофлот»;
- запрашивать информацию от структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» о выполнении рекомендаций директора департамента, касающихся планирования и координации операционной деятельности департамента;
- обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
- обеспечивать внедрение, функционирование и развитие системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;

- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
 - выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
 - проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.
- (2) Директор департамента планирования и координации операционной деятельности несет ответственность за:
- невыполнение или ненадлежащее выполнение личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности между руководителями ПАО «Аэрофлот», Уставом, решениями Правления, положением о департаменте, приказами и указаниями руководства ПАО «Аэрофлот», а также невыполнение или ненадлежащее выполнение возложенных на департамент задач и функций, предусмотренных положением;
 - несоблюдение требований действующего законодательства Российской Федерации, нормативно-правовых актов Российской Федерации, руководящих документов и иных локальных актов, принимаемых руководством ПАО «Аэрофлот»;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль за исполнением договоров (контрактов, соглашений) с ПАО «Аэрофлот» и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - необеспечение внедрения, функционирования и развития системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
 - невыполнение или ненадлежащее выполнение производственных заданий;
 - неэффективность оперативного управления работой департамента при возникновении нештатных, сбойных и аварийных ситуаций;
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - ненадлежащую организацию мероприятий, направленных на укрепление технологической и трудовой дисциплины работников департамента;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.) ставшей известной ему и сотрудникам департамента при выполнении должностных обязанностей;
 - несоблюдение, ненадлежащую организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);

- неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненных структурных единиц их должностных обязанностей, предусмотренных положениями о таких структурных единицах и должностными инструкциями работников;
 - действия или бездействия, которые привели к нанесению материального ущерба ПАО «Аэрофлот», необеспечение сохранности помещений и имущества, используемого в департаменте.
- (3) Директору департамента планирования и координации операционной деятельности непосредственно подчинен департамент планирования и координации операционной деятельности (ОСС).

1.2.8. Директор департамента координации деятельности в базовом аэропорту

- (1) Директор департамента координации деятельности в базовом аэропорту имеет право и обязан:
- обеспечивать внедрение, функционирование и развитие системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
 - формировать идеологию развития, совершенствовать формы и методы управления производством, организовывать разработку и внедрение новых технологий;
 - организовывать руководство департаментом, планировать и организовывать работу департамента в соответствии с задачами и функциями, определенными положением о департаменте;
 - обеспечивать качественное и своевременное выполнение задач и функций, возложенных на департамент;
 - знать и соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
 - организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот» подчиненными работниками;
 - обеспечивать условия реализации политики ПАО «Аэрофлот» в области безопасности полетов в части, касающейся департамента;
 - организовывать и контролировать соблюдение требований по авиационной безопасности в части, касающейся департамента;
 - осуществлять координацию работы структурных подразделений в целях обеспечения пунктуальности и безопасности полетов;
 - обеспечивать эффективное взаимодействие департамента с другими структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот»;
 - осуществлять связь с органами государственного управления и другими внешними организациями, связанными с выполнением деятельности департамента;
 - обеспечивать эффективное и своевременное выполнение всех необходимых корректирующих и предупреждающих действий по устранению выявленных несоответствий;
 - обеспечивать исполнение бюджета в отношении статей, закрепленных за департаментом;
 - проводить работу по подбору и расстановке работников департамента, по организации обучения и повышения квалификации. Организовывать представление кандидатов к приему на работу, переводу работников департамента на другую должность и перемещение, а так же их увольнение.

- соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальной информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
- принимать участие в проведении комплексных проверок деятельности структурных подразделений, направленных на повышение качества выполняемых работ, а также проверок готовности к осенне-зимнему и весенне-летнему периодам;
- поддерживать трудовую и исполнительскую дисциплину;
- организовывать ведение учета рабочего времени в департаменте;
- утверждать графики отпусков работников департамента и контролировать их выполнение;
- проводить ознакомление работников департамента (под роспись) с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с их трудовой деятельностью;
- обеспечивать и развивать систему качества в департаменте;
- определять основную/коренную причину несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок с последующим их устранением;
- эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий;
- утверждать положения о структурных единицах департамента и должностные инструкции работников департамента;
- организовывать и требовать от работников департамента обеспечения сохранности коммерческой тайны;
- возглавлять аттестационную комиссию департамента;
- требовать от работников департамента выполнения ими их должностных обязанностей, соблюдения требований приказов, указаний и других организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот», контролировать их исполнение;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- обеспечивать расследование каждого несчастного случая с работниками департамента;
- проведение специальной оценки условий труда в соответствии с законодательством о специальной оценке условий труда;
- участвовать в разработке графика работы в соответствии с установленным в департаменте режимом труда и отдыха, контролировать его соблюдение;
- не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но не ограничиваясь, в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но не ограничиваясь, решения и /или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;

- организовать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в департаменте;
- издавать распорядительные акты (распоряжения) по вопросам, относящимся к деятельности департамента в пределах полномочий, предоставленных доверенностью генерального директора;
- давать рекомендации руководителям структурных подразделений относительно координации деятельности в базовом аэропорту в зоне их ответственности, подготовки рейсов ПАО «Аэрофлот» и рейсов авиакомпаний-партнеров по договорам с целью обеспечения суточного плана, определения и учета регулярности;
- требовать от руководителей структурных подразделений в зоне их ответственности обеспечения своевременного выполнения операций технологического графика обслуживания ВС с целью выполнения суточного плана полетов ПАО «Аэрофлот»;
- представлять ПАО «Аэрофлот» в государственных и муниципальных организациях, авиакомпаниях, входящих в альянс SkyTeam, а также в других учреждениях и сторонних организациях по вопросам, относящимся к деятельности департамента;
- давать распоряжения и указания работникам подчиненных структурных единиц по вопросам, относящимся к компетенции департамента;
- ходатайствовать о применении к подчиненным работникам мер дисциплинарных взысканий и поощрений;
- запрашивать информацию от структурных подразделений о выполнении рекомендаций директора департамента, касающихся оперативного управления производственными процессами;
- требовать от работников соблюдения правил внутреннего трудового распорядка, правил и норм по охране труда и технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной безопасности;
- представлять ПАО «Аэрофлот» по вопросам, относящимся к компетенции департамента, при взаимоотношениях с государственными, общественными и муниципальными организациями, а также другими сторонними организациями и учреждениями;
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
- выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
- проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.

(2) Директор департамента несет ответственность за:

- невыполнение или ненадлежащее выполнение личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками;
- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности между руководителями ПАО «Аэрофлот», Уставом, решениями Правления, положением о департаменте, приказами и указаниями генерального директора, а также невыполнение или ненадлежащее выполнение возложенных на департамент задач и функций, предусмотренных положением;
- несвоевременное и некачественное исполнение и контроль за исполнением договоров (контрактов, соглашений) с ПАО «Аэрофлот» и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
- неисполнение мероприятий по функционированию разработанной системы управления безопасностью полетов и Руководства по управлению безопасностью полетов в ПАО «Аэрофлот»;
- несоблюдение требований авиационной безопасности;
- невыполнение или ненадлежащее выполнение производственных заданий;
- неэффективность оперативного управления работой департамента при возникновении нештатных, сбойных и аварийных ситуаций;
- ненадлежащую организацию мероприятий, направленных на укрепление технологической и трудовой дисциплины работников департамента;
- несоблюдение подчиненными работниками требований по охране труда, технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной безопасности;
- несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей известной ему и работникам департамента при выполнении должностных обязанностей;
- несоблюдение, ненадлежащую организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- ненадлежащее состояние условий и охраны труда в департаменте;
- неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненных структурных единиц их должностных обязанностей, предусмотренных положениями о таких структурных единицах, и должностными инструкциями работников;
- несоблюдение установленного порядка работы с документами, необеспечение их сохранности;
- действия или бездействия, которые привели к нанесению материального ущерба ПАО «Аэрофлот», необеспечение сохранности помещений и имущества, используемого в департаменте;
- несоблюдение требований действующего законодательства Российской Федерации, нормативных правовых актов Российской Федерации, руководящих документов и иных локальных актов, принимаемых руководством ПАО «Аэрофлот»;

- недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных.
- (3) Директору департамента координации деятельности в базовом аэропорту непосредственно подчинен департамент координации деятельности в базовом аэропорту (НСС).

1.2.9. Директор департамента по поддержанию летной годности

- (1) Директор департамента по поддержанию летной годности имеет право и обязан:
- обеспечивать своевременное и качественное выполнение задач и реализацию функций, возложенных на департамент;
 - предоставлять заместителю генерального директора — техническому директору установленную отчетность и аналитическую информацию по направлениям работы департамента;
 - организовывать и контролировать работу подчиненных работников в системе управления предприятием SAP ERP;
 - проводить ознакомление работников департамента (под роспись) с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с их трудовой деятельностью;
 - соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и др.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
 - организовывать и координировать связь и обмен необходимой информацией с органами государственного регулирования Российской Федерации и стран регистрации воздушных судов ПАО «Аэрофлот», производителями авиационной техники в части касающейся деятельности департамент;
 - не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но не ограничиваясь, в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
 - принимать участие в заседаниях комитетов по надежности ВС;
 - своевременно информировать заместителя генерального директора — технического директора обо всех выявленных фактах, оказывающих негативное влияние на безопасность полетов и летную годность воздушных судов;
 - в области СМК:
 - обеспечивать и развивать систему качества в департаменте;
 - определять основную/коренную причину несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок;
 - эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий.
 - осуществлять контроль за соблюдением правил обращения и использования служебной информации работниками департамента;
 - обеспечивать защиту от несанкционированного распространения работниками департамента служебной и конфиденциальной информации;

- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
 - вносить предложения заместителю генерального директора – техническому директору по вопросам, находящимся в компетенции департамента, с целью обеспечения эффективной работы;
 - представлять ПАО «Аэрофлот» в органах государственной власти и органах местного самоуправления, а так же других организациях и учреждениях по вопросам, относящимся к компетенции департамента;
 - проводить в установленном порядке совещания, участвовать в совещаниях, семинарах, конференциях, проводимых руководством ПАО «Аэрофлот» и руководителями структурных подразделений по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
 - заключать договоры, соглашения, связанные с производственной деятельностью департамента в соответствии с установленным в ПАО «Аэрофлот» порядком и в пределах полномочий, определенных доверенностью, выдаваемой генеральным директором;
 - осуществлять взаимодействие с иностранными и российскими юридическими лицами по вопросам организации и выполнения работ по поддержанию летной годности ВС в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
 - обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
 - организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
 - не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
 - выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
 - проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.
- (2) Директор департамента по поддержанию летной годности несёт ответственность за:
- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных Уставом, решениями Правления, положением о департаменте, а также приказами и указаниями генерального директора;
 - невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение законов и нормативных актов Российской Федерации, организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента;

- несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений) с ПАО «Аэрофлот» и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками департамента своих служебных обязанностей, несоблюдения ими трудовой дисциплины, требований положения о департаменте, других нормативных и руководящих документов;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации и разглашение охраняемой законом тайны (государственной, служебной, коммерческой), персональных данных работников и пассажиров ПАО «Аэрофлот», ставших известными в связи с исполнением своих должностных обязанностей;
- (3) Директору департамента по поддержанию летной годности непосредственно подчинен департамент по поддержанию летной годности.

1.2.10. Директор департамента по техническому обслуживанию ВС

- (1) Директор департамента по техническому обслуживанию ВС имеет право и обязан:
- обеспечивать качественное и своевременное выполнение возложенных на департамент задач и функций по соблюдению требований безопасности полетов и выполнению производственного плана ПАО «Аэрофлот»;
 - распределять задачи и функции между структурными единицами департамента и контролировать их работу, определять эффективность и результаты работы департамента, проводить анализ деятельности и устранять возникающие недостатки и отклонения;
 - организовывать и контролировать работу подчиненных работников в системе управления предприятием SAP ERR;
 - осуществлять контроль выполнения контрагентами работ по договорам, при необходимости – вести претензионную работу и работу с дебиторской задолженностью в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
 - представлять отчетность и аналитическую информацию по направлениям работы департамента руководству ПАО «Аэрофлот»;
 - соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
 - не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в отношении деятельности структурных подразделений, руководителей ПАО «Аэрофлот», на решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, в том числе в средствах массовой информации (включая, но не ограничиваясь, сеть Интернет), если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
 - обеспечивать и развивать систему менеджмента качества в департаменте;

- эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия при определении несоответствий;
- обеспечивать устранение несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок;
- обеспечивать исправное содержание оборудования, машин, механизмов, приспособлений и инструментов путем организации надлежащего освидетельствования, осмотра, ремонта, надзора и обслуживания;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- вносить предложения заместителю генерального директора – техническому директору по вопросам, находящимся в компетенции департамента, с целью обеспечения эффективной работы;
- представлять ПАО «Аэрофлот» в органах государственной власти и органах местного самоуправления, а также в других сторонних организациях и учреждениях по вопросам, относящимся к компетенции департамента;
- проводить в установленном порядке совещания, участвовать в совещаниях, семинарах, конференциях, проводимых руководством ПАО «Аэрофлот» и руководителями структурных подразделений по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
- заключать договоры, соглашения, связанные с производственной деятельностью департамента, в соответствии с установленным в ПАО «Аэрофлот» порядком и в пределах полномочий, определенных доверенностью, выдаваемой генеральным директором, и в рамках утвержденного бюджета департамента;
- осуществлять взаимодействие с иностранными и российскими юридическими и физическими лицами по вопросам обеспечения летной годности ВС и выполнения ТО АТ в установленном ПАО «Аэрофлот» порядке;
- обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
- обеспечивать внедрение, функционирование и развитие системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента.
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
- выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
- проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.

- (2) Директор департамента по техническому обслуживанию ВС несет ответственность за:
- невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками.
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности между руководителями ПАО «Аэрофлот», Уставом, решениями Правления, положением о департаменте, а также приказами и указаниями генерального директора;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение законов и нормативных актов Российской Федерации, организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента;
 - несоблюдение в департаменте установленных и вновь вводимых нормативных требований по обеспечению безопасности полетов;
 - невыполнение департаментом производственного плана в полном объеме;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений), заключенных ПАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции доверенностью генерального директора;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненных структурных единиц своих должностных обязанностей, предусмотренных положениями о таких структурных единицах и должностными инструкциями работников;
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
 - необеспечение внедрения, функционирования и развития системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- (3) Директору департамента по техническому обслуживанию ВС непосредственно подчинен департамент по техническому обслуживанию ВС.

1.2.11. Директор департамента наземного обеспечения перевозок

Директор департамента наземного обеспечения перевозок должен:

- иметь практический опыт в организации наземного обслуживания, аэропортовой деятельности или по обслуживанию пассажиров, обработке почты, багажа и грузов не менее пяти лет;

- знать воздушное законодательство Российской Федерации в областях обслуживания пассажиров, обработки почты, багажа и грузов, обслуживания воздушных судов и организации их загрузки, контроля массы воздушного судна и положения его центра тяжести, заправки топливом, анти/противообледенительной обработки воздушных судов, а также должен быть знаком с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» осуществляет деятельность;
 - понимать эксплуатационную документацию воздушных судов на языке, на котором ее принял разработчик.
- (1) Директор департамента наземного обеспечения перевозок имеет право и обязан:
- осуществлять руководство структурными единицами департамента с целью реализации задач и функций, предусмотренных положением о департаменте;
 - разрабатывать и осуществлять мероприятия по повышению производительности труда работников и эффективности производственной деятельности департамента;
 - контролировать соблюдение в департаменте финансовой, договорной, плановой и отчетной дисциплины, рациональное использование выделенных департаменту финансовых и материальных ресурсов;
 - представлять в установленном порядке предложения по совершенствованию организационной структуры, штатного расписания должностей и оплаты труда работников департамента;
 - принимать участие в подборе кадров и расстановке работников департамента;
 - планировать деятельность департамента и проводить мероприятия по совершенствованию работы структурных единиц департамента;
 - представлять в установленном порядке проекты сметы расходов, бюджетного задания департамента и осуществлять контроль их исполнения;
 - организовывать и контролировать своевременное направление работников департамента на курсы подготовки, переподготовки и повышения квалификации;
 - осуществлять мероприятия по обеспечению безопасности наземных операций и регулярности выполнения рейсов в части, касающейся задач и функций департамента;
 - организовывать и контролировать работу подчиненных работников в системе управления предприятием SAP ERP;
 - осуществлять в рамках статей расходов, подготовку проектов договоров, организовывать согласование договоров в КАСУД, осуществлять оформление и учет с применением SAP ERP финансовых документов по расходованию средств, предусмотренных бюджетом;
 - осуществлять контроль выполнения контрагентами работ по договорам, при необходимости – вести претензионную работу и работу с дебиторской задолженностью в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
 - соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РД-ГД-327Х);

- организовывать работу по созданию и изменению графиков работы персонала в соответствии с установленным в департаменте режимом труда и отдыха и контролировать его соблюдение, утверждать в установленном порядке графики отпусков работников департамента и контролировать его соблюдение;
- организовывать табельный учет рабочего времени в департаменте;
- организовывать ознакомление работников департамента (под роспись) с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с их трудовой деятельностью;
- организовывать выполнение и осуществлять контроль мероприятий по обеспечению безопасности пассажиров, воздушных судов и регулярности полетов в аэропорту Шереметьево в пределах своей компетенции;
- обеспечивать развитие системы менеджмента качества в департаменте;
- определять основные/коренные причины несоответствий, выявленных в результате внутренних или внешних аудитов и иных проверок;
- эффективно и своевременно выполнять необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий;
- соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
- организовывать производственную деятельность в департаменте в соответствии с требованиями природоохранного законодательства и другими организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента, для поддержания и развития системы экологического менеджмента;
- не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но, не ограничиваясь, в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но, не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- организовывать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в департаменте;
- обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в департаменте;
- обеспечивать внедрение, функционирование и развитие системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
- вести и осуществлять действия, требуемые, необходимые и имеющие отношение к деятельности департамента, и с этой целью совершать сделки, подписывать, исполнять, изменять или расторгать договоры по вопросам деятельности департамента, в том числе договоры на обслуживание ВС в аэропортах Российской Федерации и аэропортах иностранных государств в пределах прав, определенных доверенностью генерального директора ПАО «Аэрофлот» и положением о департаменте;
- утверждать график работы работников департамента в соответствии с установленным в ПАО «Аэрофлот» режимом труда и отдыха, контролировать его соблюдение;

- распоряжаться финансовыми и материальными ресурсами в пределах выделенных департаменту бюджетных средств, подписывать все документы по расчетно-платежным операциям;
- издавать организационно-распорядительные документы по вопросам, относящимся к компетенции директора департамента, в соответствии с доверенностью генерального директора;
- требовать от работников департамента выполнения своих должностных обязанностей, соблюдения ими требований принятых в ПАО «Аэрофлот» стандартов, локальных нормативных актов в части наземного обеспечения перевозок, контролировать их исполнение;
- применять к работникам департамента меры дисциплинарных взысканий (кроме увольнения) и поощрений в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
- вносить в установленном ПАО «Аэрофлот» порядке предложения о приеме, перемещении и увольнении работников, назначать ответственных лиц за выполнение мероприятий по охране труда и окружающей среды в департаменте;
- производить премирование (текущее и по итогам года) работников департамента в пределах выделенных для этих целей сумм. Устанавливать в пределах фонда заработной платы департамента по каждой категории работников надбавки к должностным окладам в соответствии с локальными документами ПАО «Аэрофлот»;
- представлять ПАО «Аэрофлот» во взаимоотношениях с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными и иными организациями по вопросам, относящимся к работе департамента, в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
- осуществлять взаимодействие в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке с федеральными органами исполнительной власти, ассоциациями, предприятиями в сфере гражданской авиации, учебными, коммерческими и другими организациями, с представителями иностранных государств, зарубежными экспертами по вопросам, относящимся к работе департамента;
- от имени ПАО «Аэрофлот» заключать договоры с работниками департамента о полной индивидуальной и коллективной материальной ответственности в соответствии с доверенностью генерального директора;
- подписывать, составлять и представлять от имени ПАО «Аэрофлот» документы, необходимые или целесообразные в рамках компетенции директора департамента для управления, развития и обеспечения организации работ, направленных на решение вопросов, связанных с полноценной работой департамента;
- утверждать заключения по претензиям, рассматриваемым в департаменте, подписывать ответы на письма заявителей в претензионную комиссию ПАО «Аэрофлот»;
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;

- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
 - выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
 - проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.
- (2) Директор департамента наземного обеспечения перевозок несет ответственность за:
- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных положением о департаменте, приказами и указаниями генерального директора, иными организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот»;
 - невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками;
 - несвоевременное и некачественное исполнение обязательств по вопросам, отнесенным к компетенции директора департамента;
 - неудовлетворительное состояние условий и охраны труда в департаменте, несоблюдение природоохранного законодательства;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение подчиненными руководителями должностных обязанностей, предусмотренных положениями о структурных единицах департамента и должностными инструкциями;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль за исполнением договоров (контрактов, соглашений), заключенных ПАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента;
 - недостоверность и несвоевременность предоставления руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение законов и нормативных актов Российской Федерации, организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей или работниками департамента;
 - неисполнение бюджета в отношении закрепленных за департаментом статей расходов;

- необеспечение сохранности помещений, оборудования и другого имущества ПАО «Аэрофлот», закрепленного за департаментом;
- необеспечение внедрения, функционирования и развития системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
- персональная ответственность работников департамента устанавливается в их должностных инструкциях.

(3) Директору департамента наземного обеспечения перевозок непосредственно подчинен департамент наземного обеспечения перевозок.

1.2.12. Директор департамента управления авиационной безопасностью

Директор департамента управления авиационной безопасностью должен:

- иметь практический опыт работы в организациях, обеспечивающих авиационную безопасность, не менее трех лет;
- знать воздушное законодательство Российской Федерации в области авиационной безопасности, требований к авиационному персоналу, обеспечивающему авиационную безопасность, методы оценки рисков и выявления факторов опасности авиационной безопасности, а также должен быть знаком с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых ПАО «Аэрофлот» осуществляет деятельность.

(1) Директор департамента управления авиационной безопасностью имеет право и обязан:

- проводить анализ эффективности системы мер по обеспечению авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот» и разрабатывать предложения по ее совершенствованию;
- разрабатывать и вносить на рассмотрение руководству ПАО «Аэрофлот» предложения по повышению уровня авиационной безопасности воздушных перевозок, внедрению эффективных технологий обслуживания пассажиров и обработки багажа и грузов;
- принимать непосредственное участие в подготовке проектов приказов и указаний генерального директора, других нормативных документов по вопросам совершенствования и укрепления авиационной безопасности;
- планировать и организовывать выполнение возложенных на департамент задач и функций;
- распределять задачи и функции между структурными единицами, входящими в состав департамента и организовывать контроль их работы;
- организовывать разработку и утверждать положения о структурных единицах и должностные инструкции работников департамента;
- систематически подводить итоги работы департамента, совершенствовать его работу;
- утверждать планы и объемы работ департамента;
- организовывать взаимодействие со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» по вопросам обеспечения авиационной безопасности и ее совершенствования;
- осуществлять в установленном порядке подбор и расстановку кадров в департаменте;

- принимать участие в учебно-воспитательной работе по повышению уровня специальной подготовки членов летных и кабинных экипажей и наземного персонала ПАО «Аэрофлот» в части обеспечения авиационной безопасности;
- организовывать проведение профилактических мероприятий с целью обеспечения авиационной безопасности и сохранности материальных ценностей ПАО «Аэрофлот»;
- вносить предложения о командировании работников департамента по служебным делам в пределах Российской Федерации и за границу;
- принимать необходимые меры по материально-техническому обеспечению деятельности департамента;
- организовывать выдачу удостоверений членам экипажей ВС и соответствующих пропусков работникам ПАО «Аэрофлот»;
- организовывать регулярные проверки служебной деятельности работников ПАО «Аэрофлот» и технических средств, обеспечивающих авиационную безопасность;
- выполнять функции руководителя рабочей группы оперативного штаба при возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в деятельность ПАО «Аэрофлот», участвовать в составе оперативного штаба по плану проведения операции «Набат»;
- обеспечивать и развивать систему менеджмента качества в департаменте;
- определять причину несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок. Эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий;
- организовывать проведение ознакомления работников (под роспись) с нормативными актами, непосредственно связанными с их трудовой деятельностью;
- соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
- не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но, не ограничиваясь, в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но, не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- организовывать работу по предоставлению компенсаций за неблагоприятные условия труда, контролировать соблюдение установленных норм продолжительности рабочего времени и времени отдыха;
- участвовать в разработке графика работы в соответствии с установленным в департаменте режимом труда и отдыха, контролировать его соблюдение;
- утверждать график отпусков работников департамента и осуществлять контроль его исполнения;
- организовывать и контролировать работу подчиненных работников в системе управления предприятием SAP ERP;

- осуществлять в рамках статей расходов подготовку проектов договоров, организовывать согласование договоров в КАСУД, осуществлять оформление и учет с применением SAP ERP финансовых документов по расходованию средств, предусмотренных бюджетом;
- осуществлять контроль выполнения контрагентами работ по договорам, при необходимости – вести претензионную работу и работу с дебиторской задолженностью в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
- вносить предложения по изменению структуры, штатного расписания и функциональных обязанностей работников департамента;
- проводить отбор кандидатов на замещение вакантных должностей в департаменте в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
- требовать от работников департамента точного исполнения приказов и указаний федеральных органов исполнительной власти в сфере воздушного транспорта, а также нормативных документов ПАО «Аэрофлот» по вопросам обеспечения авиационной безопасности;
- проверять состояние и организацию работы по обеспечению авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот» и в пределах своей компетенции давать указания об устранении выявленных недостатков;
- назначать проведение служебных расследований по фактам нарушения норм авиационной безопасности;
- по согласованию с руководством принимать решение об отказе в перевозке пассажира, багажа или груза, если такая перевозка угрожает безопасности полета и авиационной безопасности;
- привлекать к дисциплинарной ответственности работников департамента за допущенные нарушения трудовой и технологической дисциплины, а также временно отстранять работников департамента от исполнения служебных обязанностей, если их действия могут нанести ущерб авиационной безопасности или престижу ПАО «Аэрофлот»;
- запрашивать и получать от руководства структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» документы и информацию, связанные с выполнением задач и функций департамента;
- проводить в установленном порядке совещания, участвовать в совещаниях, проводимых руководством ПАО «Аэрофлот» и руководителями структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
- представлять ПАО «Аэрофлот» по вопросам, относящимся к компетенции департамента, при взаимоотношениях с государственными, общественными и муниципальными организациями, а также другими сторонними организациями и учреждениями;
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
- выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;

- проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.
- (2) Директор департамента управления авиационной безопасностью несет ответственность за:
- разработку, практическое внедрение и поддержание Программы обеспечения авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот»;
 - несоблюдение установленного порядка работы с документами;
 - невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных положением о департаменте, а также неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками департамента своих должностных обязанностей, как они предусмотрены их должностными инструкциями;
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений), заключенных ПАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение законов и нормативных актов Российской Федерации, относящихся к компетенции департамента;
 - необеспечение сохранности помещений, оборудования и другого имущества ПАО «Аэрофлот», закрепленного за департаментом.
- (3) Директору департамента управления авиационной безопасностью непосредственно подчинен департамент управления авиационной безопасностью.

1.2.13. Директор департамента подготовки авиационного персонала

- (1) Директор департамента подготовки авиационного персонала имеет право и обязан:
- обеспечивать выполнение возложенных на департамент задач и функций;
 - организовывать работу и эффективное взаимодействие всех структурных единиц департамента, направленное на обеспечение учебного процесса;
 - определять политику в области качества обучения персонала ПАО «Аэрофлот»;
 - организовывать выполнение плана профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала ПАО «Аэрофлот»;
 - поддерживать на высоком уровне трудовую и исполнительскую дисциплину работников департамента;
 - организовывать контроль качества учебной и лётно-методической работы персонала структурных единиц департамента;

- знать личные и деловые качества своего заместителя и начальников отделов;
- организовывать работу по повышению квалификации руководящего, преподавательского, инструкторского состава и профессионального мастерства работников департамента;
- оказывать всестороннюю помощь и содействие преподавательскому составу, членам летных экипажей в их творческой инициативе, направленной на улучшение учебного процесса;
- проявлять высокую требовательность к подчиненным, объективно оценивать их возможности, вести трудовые отношения в строгом соответствии с трудовым договором;
- определять основные направления повышения профессионального уровня работников департамента в области системы управления безопасностью полетов, педагогики, психологии, экономики;
- обеспечивать и развивать систему менеджмента качества в департаменте. Контролировать осуществление мероприятий по управлению качеством и оценивать их эффективность;
- определять основную/коренную причину несоответствий, выявленных в результате внутренних и/или внешних аудитов и инспекционных проверок. Эффективно и своевременно выполнять все необходимые корректирующие и предупреждающие действия по устранению выявленных несоответствий;
- вносить предложения по улучшению деятельности департамента, создавать благоприятную обстановку и моральный климат в коллективе для плодотворной работы работников департамента;
- осуществлять в установленном порядке подбор и расстановку кадров в департаменте;
- знать и соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот» подчиненными работниками.
- обеспечивать сохранность имущества и оборудования, закрепленного за департаментом;
- соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
- не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но, не ограничиваясь в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но, не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- организовывать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в департаменте;
- проводить ознакомление работников департамента (под роспись) с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с их трудовой деятельностью;
- систематически подводить итоги работы департамента, совершенствовать его работу;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);

- участвовать в разработке графика работы в соответствии с установленным в департаменте режимом труда и отдыха, контролировать его соблюдение;
- утверждать положения о структурных единицах департамента и должностные инструкции работников департамента;
- утверждать график отпусков работников департамента и осуществлять контроль выполнения графика;
- представлять заместителю генерального директора – летному директору предложения о приеме на работу, увольнении, переводе и перемещении в должности работников департамента;
- выходить с предложениями к руководству о поощрении работников департамента за успешную работу, а также вносить предложения о наложении дисциплинарных взысканий за неисполнение или ненадлежащее исполнение работником возложенных на него трудовых обязанностей;
- прекращать обучение работника в случае грубых нарушений, допущенных им в период прохождения обучения (непосещение занятий, неуспеваемость, недостойное поведение и т.п.), с представлением документов о принятых мерах руководству ПАО «Аэрофлот» и руководителям, направившим работника на обучение;
- издавать распорядительные акты о зачислении на учебу, об окончании учебы и другие, имеющие отношение к учебной деятельности департамента, в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;
- при наличии действующего пилотского свидетельства, допусков к конкретным типам ВС, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот», и полномочий, предоставленных доверенностью генерального директора:
 - проверять технику пилотирования экипажей и командно-летного состава ВС, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот»;
 - выполнять тренировочные полеты на ВС;
 - проверять соблюдение технологии, требований нормативных документов в рейсовых условиях экипажей ВС.
- согласовывать технические задания на модернизацию, разработку, доработку, поставку обучающих технических средств для департамента;
- подписывать, исполнять, изменять, вносить поправки или расторгать договоры по вопросам, относящимся к компетенции департамента;
- представлять интересы ПАО «Аэрофлот» в предприятиях различных форм собственности, общественных организациях, государственных учреждениях в рамках прав, оговоренных в доверенности, ежегодно выдаваемой директору департамента генеральным директором;
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
- выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;

- проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.
- (2) Директор департамента подготовки авиационного персонала несет ответственность за:
- невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), а также невыполнение закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности между руководителями ПАО «Аэрофлот», Уставом, решениями Правления, положением о департаменте, а также приказами и указаниями генерального директора;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений), заключенных ПАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
 - несоблюдение работниками подчиненных структурных единиц требований по охране труда, производственной санитарии и противопожарной защите;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненных структурных единиц своих должностных обязанностей, предусмотренных положениями о таких структурных единицах и должностными инструкциями работников;
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ПАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - несоблюдение установленного порядка работы с документами, необеспечение сохранности служебной и коммерческой тайны;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение законов и нормативных актов Российской Федерации, организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента;
 - неэффективное использование финансовых средств путем внедрения передовых методов организации учебного процесса по сокращению расходов;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных на департамент задач и функций, определенных положением о департаменте;
 - непринятие мер по обеспечению сохранности помещений, оборудования и другого имущества, закрепленного за департаментом;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей.
 - несоблюдение требований по информационной безопасности.
- (3) Директору департамента подготовки авиационного персонала непосредственно подчинен департамент подготовки авиационного персонала.

1.2.14. Начальник отдела управления СМК

Начальник отдела управления СМК должен:

- иметь опыт работы в авиапредприятиях не менее пяти лет;
- иметь соответствующую подготовку в вопросах управления качеством; а также
- быть знаком с требованиями к системам управления качеством.

(1) Начальник отдела управления СМК имеет право и обязан:

- осуществлять методическое руководство и совершать действия по сопровождению деятельности ПАО «Аэрофлот» и авиакомпаний Группы Аэрофлот в области обеспечения функционирования и совершенствования СМК;
- на основе сбора и анализа данных о качестве разрабатывать предложения по корректировке целей и политики ПАО «Аэрофлот» и авиакомпаний Группы Аэрофлот в области качества и улучшению процессов;
- организовывать, координировать мероприятия и осуществлять консультативную помощь по внедрению требований стандартов серии ISO и/или IOSA/ISAGO в авиакомпаниях Группы Аэрофлот;
- координировать мероприятия ПАО «Аэрофлот» и авиакомпаний Группы Аэрофлот по выполнению требований Директивы ЕС № 2008/101/ЕС относительно включения авиации в торговлю квотами на выбросы парниковых газов (CO₂);
- формировать предложения и участвовать в реализации стратегии развития ПАО «Аэрофлот» и авиакомпаний Группы Аэрофлот и концепции корпоративного развития в части, касающейся деятельности отдела управления СМК;
- организовывать и выполнять мероприятия для развития СМК ПАО «Аэрофлот» и соответствия ее требованиям стандартов серии ISO 9000;
- разрабатывать и поддерживать в актуальном состоянии Руководство по качеству деятельности ПАО «Аэрофлот», Руководство по управлению поставщиками, Руководство по учету и контролю выбросов парниковых газов и тонно-километров, Руководство по экологическому менеджменту;
- представлять систему менеджмента качества ПАО «Аэрофлот» авиационным властям, потребителям, партнерам, международным организациям;
- организовывать и выполнять мероприятия по поддержанию соответствия производственной деятельности ПАО «Аэрофлот» требованиям стандарта IOSA (IATA Operational Safety Audit);
- организовывать сбор данных по выбросам парниковых газов и тонно-километров ПАО «Аэрофлот», готовить отчет по выбросам парниковых газов и тонно-километров и организовывать прохождение независимого аудита отчета;
- заверять с использованием ЭЦП годовые отчеты ПАО «Аэрофлот» по выбросам парниковых газов и тонно-километрам, направляемые в Управление учета в сфере эмиссии Федерального агентства по защите окружающей среды в Германии (DENSt);

- организовывать и контролировать внедрение и поддержание в ПАО «Аэрофлот» подсистем интегрированной системы управления, включающей систему управления рисками, систему управления поставщиками, систему экологического управления, систему управления безопасности полетов, систему авиационной безопасности, систему менеджмента качества;
- организовывать и координировать работу представителей руководителей структурных подразделений по качеству;
- организовывать и проводить обучение персонала авиакомпаний Группы Аэрофлот в области качества;
- совершенствовать и поддерживать в актуальном состоянии сайт СМК ПАО «Аэрофлот»;
- совершенствовать и поддерживать в актуальном состоянии базу данных по проверкам (внутренним и внешним) ПАО «Аэрофлот» (база данных «Аккорд-аудит»);
- планировать и осуществлять систематический аудит в рамках системы менеджмента качества авиакомпаний Группы Аэрофлот, определять проблемы, недостатки и представлять генеральному директору ПАО «Аэрофлот», а также его заместителям, руководителям авиакомпаний Группы Аэрофлот и руководителям структурных подразделений авиакомпаний Группы Аэрофлот предложения, направленные на устранение выявленных недостатков и условий их возникновения, а также об изменении (дополнении) локальных нормативных актов ПАО «Аэрофлот»;
- осуществлять мониторинг и систематический контроль устранения обнаруженных недостатков и выполнения корректирующих действий ответственными руководителями авиакомпаний Группы Аэрофлот и руководителями структурных подразделений;
- в рамках своей компетенции проводит аудиты поставщиков и партнеров ПАО «Аэрофлот» с целью оценки соответствия их деятельности требованиям, предъявляемым ПАО «Аэрофлот»;
- осуществлять запланированные мероприятия в рамках функционирования системы управления рисками ПАО «Аэрофлот» для выявления и контроля существующих рисков в отношении качества производственной деятельности ПАО «Аэрофлот»;
- осуществлять взаимодействие с авиационными властями и авиакомпаниями Российской Федерации и иностранных государств, глобальным альянсом авиаперевозчиков SkyTeam путем проведения встреч, переговоров, разработки и заключения договоров (контрактов, соглашений) по текущим и перспективным вопросам, входящим в компетенцию отдела управления СМК, в пределах доверенности, выдаваемой генеральным директором;
- осуществлять организацию работы по выполнению обязательств ПАО «Аэрофлот» в ПУЛах ИАТА: ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations), IFQP (IATA Fuel Quality Pool), DAQCP (De-icing/anti-icing Quality Control Pool);
- контролировать и обеспечивать соблюдение работниками подчиненного структурного подразделения требований российского законодательства, а также Устава, решений общего собрания акционеров, Совета директоров, Правления, приказов и указаний генерального директора, положения о подчиненном структурном подразделении, локальных нормативных актов;

- осуществлять контроль соблюдения подчиненным структурным подразделением требований организационно-распорядительных документов ПАО «Аэрофлот» по раскрытию информации о всей цепочке собственников контрагентов по договорам, включая бенефициаров (в том числе конечных), а также о составе исполнительных органов с подтверждением соответствующими документами;
- осуществлять управление и контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлениям деятельности подчиненного структурного подразделения;
- осуществлять контроль соблюдения сроков и качества рассмотрения подчиненным структурным подразделением материалов советов директоров и общих собраний акционеров дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненным структурным подразделением порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями требований стандартов организации, распространяющихся на Группу Аэрофлот, по направлениям деятельности подчиненного структурного подразделения;
- организовывать ресурсное обеспечение (трудовые ресурсы, базы данных, инфраструктурное обеспечение, межфункциональное взаимодействие) подчиненного структурного подразделения, необходимое для эффективной реализации возложенных функций;
- применять к работникам подчиненного структурного подразделения меры дисциплинарных взысканий (кроме увольнения) и поощрений в порядке и на условиях, определенных трудовым законодательством Российской Федерации, организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот», а также настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности;
- обеспечивать контроль за выполнением подчиненным структурным подразделением требований по защите информации, составляющей коммерческую и служебную тайну;
- отвечать за полноту и качество принимаемых мер по обеспечению режима конфиденциальности в подчиненном структурном подразделении;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению работниками департамента Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- организовывать и координировать деятельность структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» в рамках функционирования СМК;
- организовывать совместно с заместителем генерального директора по административному управлению разработку нормативно-распорядительных документов по охране труда в пределах установленных полномочий и мероприятий по улучшению условий и охраны труда;
- обеспечивать ежеквартальное представление подчиненным структурным подразделением в департамент финансового планирования и анализа информации, необходимой для расчета КПЭ ПАО «Аэрофлот»;

- обеспечивать предварительное согласование вопросов, выносимых на рассмотрение органов управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- определять позиции представителей ПАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлению деятельности;
- организовывать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в подчиненном структурном подразделении;
- обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
- обеспечивать наличие в ПАО «Аэрофлот» предусмотренной законодательством разрешительной документации (сертификаты, свидетельства, лицензии и пр.), необходимой для осуществления деятельности подчиненного структурного подразделения, осуществлять учет и хранение указанной документации, своевременное внесение в нее изменений и продление сроков действия в рамках своей компетенции;
- в соответствии с доверенностью, выданной генеральным директором, вести и осуществлять от имени ПАО «Аэрофлот» действия, требуемые, необходимые или имеющие отношение к вопросам реализации Указа Президента Российской Федерации от 30.09.2013 № 752 «О сокращении выбросов парниковых газов», выполнять мероприятия в рамках разработки и реализации национальной системы мониторинга, отчетности и проверки объемов выбросов парниковых газов в Российской Федерации;
- координировать мероприятия авиакомпаний Группы Аэрофлот, реализуемые в рамках национальной системы мониторинга, отчетности и проверки объемов выбросов парниковых газов в Российской Федерации;
- осуществлять деятельность по проектам участия ПАО «Аэрофлот» в добровольных программах по ограничению и сокращению выбросов парниковых газов;
- организовывать работу по разъяснению подчинённым работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- соблюдать, организовывать и осуществлять контроль соблюдения подчинёнными работниками положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- соблюдать и принимать меры по соблюдению подчинёнными работниками запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
- осуществлять выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принимать меры по их устранению/минимизации;
- разрабатывать и совершенствовать мероприятия, направленные на предупреждение и противодействие коррупции, в том числе разрабатывать и своевременно обновлять внутренние документы ПАО «Аэрофлот» по предупреждению и противодействию коррупции;

- обеспечивать при проведении служебных расследований/проверок содействие и предоставление необходимой информации структурным подразделениям/работникам, проводящим служебные расследования/проверки;
- проводить разъяснительную работу/информировать подчинённых работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции;
- организовывать совместно с медицинским центром ДУД и контролировать прохождение работниками департамента обязательных медицинских осмотров и психиатрических освидетельствований;
- не допускать к работе лиц, не прошедших обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры либо отстраненных от работы по медицинским показаниям в соответствии с медицинским заключением;
- выявлять случаи нахождения работников департамента в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), отстранять таких работников от работы и направлять их в установленном порядке на медицинское освидетельствование;
- проводить расследования нарушений трудовой дисциплины, выразившихся в нахождении подчиненных работников на работе в состоянии опьянения (наркотического, алкогольного или иного токсического), готовить предложения по привлечению виновных к ответственности за указанный проступок.

(2) Начальник отдела управления СМК несет ответственность за:

- невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ);
- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, личных контрольных показателей результативности, предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности, иными организационно-распорядительными документами ПАО «Аэрофлот»;
- несвоевременное и некачественное исполнение и контроль за исполнением договоров (контрактов, соглашений) с ПАО «Аэрофлот» и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
- несоблюдение работниками подчиненной структурной единицы своих должностных обязанностей, как они предусмотрены положениями о структурных подразделениях и должностными инструкциями работников;
- несоблюдение требований по информационной безопасности;
- несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчинёнными работниками положений Антикоррупционной политики Группы Аэрофлот и Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- ненадлежащую организацию работы по разъяснению подчинённым работникам, исполнению требований и положений Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
- несоблюдение, непринятие или принятие ненадлежащих мер по соблюдению подчинёнными работниками запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции;
- несвоевременные и ненадлежащие выявление, оценку и переоценку коррупционных рисков и принятие мер по их устранению/минимизации;

- несвоевременные и ненадлежащие разработку и совершенствование мероприятий, направленных на предупреждение и противодействие коррупции;
 - несвоевременное и ненадлежащее проведение разъяснительной работы/информирование подчинённых работников о запретах, ограничениях, требованиях и мероприятиях в области предупреждения и противодействия коррупции.
 - несоблюдение, ненадлежащие организацию и контроль соблюдения подчиненными работниками департамента требований Положения о функциональных обязанностях работников по обеспечению охраны труда (РИ-ГД-327Х);
- (3) Начальнику отдела управления СМК непосредственно подчинен отдел управления СМК.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 1. Организация и ответственность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

1.3. ОБЯЗАННОСТИ, ПОЛНОМОЧИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОМАНДНО-ЛЕТНОГО СОСТАВА ДПП

1.3.1. Заместитель директора департамента производства полетов – главный пилот

- (1) Заместитель директора департамента производства полетов – главный пилот обязан:
- руководить внедрением норм и стандартов в организацию летной работы;
 - руководить организацией и участвовать лично в проведении разборов, конференций, методических советов в ДПП;
 - лично руководить отбором летного состава для переподготовки на новые типы воздушных судов;
 - обеспечивать организацию процессов подготовки и выполнения полетов;
 - планировать и проводить мероприятия по обеспечению безопасности полетов;
 - разрабатывать и реализовывать профилактические мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов;
 - осуществлять взаимодействие летных подразделений с ДУБП, ДПАП, ДПИКОД (ОСС) в вопросах организации и производства полетов;
 - руководить разработкой норм и стандартов ПАО «Аэрофлот» в области организации летной работы и производства полетов;
 - контролировать процессы подготовки, переподготовки и повышения квалификации летного состава, уровень квалификации летных экипажей ВС и точность выполнения ими технологических инструкций;
 - обеспечивать функционирование системы доведения срочной информации экипажам ВС и системы добровольных сообщений;
 - обеспечивать соответствие Руководства по производству полетов ПАО «Аэрофлот» требованиям нормативных документов в области гражданской авиации и законодательству Российской Федерации;
 - проводить анализ состояния организации летной работы и безопасности полетов в ДПП;
 - проводить мероприятия по повышению экономической эффективности полетов;
 - обеспечивать реализацию политики ПАО «Аэрофлот» в области обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и регулярности воздушных перевозок на внутренних и международных воздушных линиях.
- (2) Заместитель директора департамента производства полетов – главный пилот имеет право:
- давать распоряжения по вопросам, относящимся к его компетенции;
 - требовать соблюдения положений стандартов по летным характеристикам воздушных судов и квалификации летного состава при производстве полетов;
 - определять политику ПАО «Аэрофлот» в отношении подготовки ЛС и организации летной работы;
 - принимать окончательное решение по уровню профессиональной подготовки КРС и ЛС ДПП ПАО «Аэрофлот»;
 - принимать решения о возможности допуска к полетам специалистов ДПП;
 - по поручению директора ДПП представлять ПАО «Аэрофлот» в отношениях

- с российскими и иностранными юридическими и физическими лицами по вопросам ОЛР и производства полетов;
- делать заключение о безопасности выполнения полетов ВС ПАО «Аэрофлот» по вновь осваиваемым авиатрассам и аэропортам по вопросам, касающимся выполнения полетов;
 - участвовать в отборе летного состава для работы в ПАО «Аэрофлот».
- (3) Заместитель директора департамента производства полетов – главный пилот несет ответственность за:
- несоответствие организации производства полетов требованиям нормативных актов полномочных органов в области гражданской авиации Российской Федерации, международным стандартам и стандартам ПАО «Аэрофлот»;
 - полноту и качество проводимых мероприятий по обеспечению безопасности и регулярности полетов в ДПП;
 - несоответствие квалификации персонала требованиям обеспечения безопасности полетов;
 - несвоевременное проведение профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов;
 - ненадлежащее исполнение служебных обязанностей, предусмотренных должностной инструкцией, положением о ДПП, приказами и указаниями вышестоящих руководителей ПАО «Аэрофлот»;
 - не обеспечение безопасной летной эксплуатации воздушных судов в соответствии с условиями и ограничениями Сертификата эксплуатанта № 1 и в соответствии с действующими нормами и стандартами ПАО «Аэрофлот».
- (4) Заместителю директора департамента производства полетов – главному пилоту непосредственно подчиняются командиры летных отрядов.

1.3.2. Заместитель директора департамента производства полетов по летно-техническим стандартам

- (1) Заместитель директора департамента производства полетов по летно-техническим стандартам обязан:
- обеспечивать разработку, внедрение в практику и контроль соблюдения стандартов летно-технической эксплуатации ВС;
 - руководствоваться в своей деятельности действующим законодательством Российской Федерации, нормативно-правовой документацией специально уполномоченных органов в области гражданской авиации, приказами и указаниями руководства ПАО «Аэрофлот» и ДПП;
 - организовывать разработку и проведение профилактических мероприятий, направленных на повышение уровня профессиональной подготовки летного персонала, обеспечение безопасности полетов;
 - разрабатывать критерии отбора летного состава при переучивании на новые типы ВС;
 - участвовать в разработке, планировании и проведении мероприятий по переподготовке летного состава при внедрении в эксплуатацию новых типов ВС;
 - обобщать и внедрять в практику организации летной работы передовой опыт и новые методы эксплуатации ВС;
 - участвовать в отборе летного состава для переподготовки на новые типы ВС;

- обеспечивать подготовку командно-инструкторского состава в соответствии с задачами, стоящими перед ДПП;
 - контролировать исполнение принятых решений по вопросам организации летной работы и подготовки экипажей.
- (2) Заместитель директора департамента производства полетов по летно-техническим стандартам имеет право:
- давать указания и распоряжения командно-летному составу летных подразделений ДПП по вопросам организации летной работы и соблюдения стандартов ПАО «Аэрофлот»;
 - контролировать в структурных единицах ДПП выполнение мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов;
 - проводить квалификационные проверки летного состава;
 - давать заключения по уровню профессиональной подготовки летного состава;
 - представлять по поручению руководства ПАО «Аэрофлот» в государственных органах при решении вопросов летной эксплуатации;
 - участвовать в подборе, подготовке и расстановке кадров;
 - не допускать к полету лиц командно-летного, инструкторского и летного состава в случае обнаружения несоответствия уровня их подготовки требованиям безопасности полетов;
 - проверять соблюдение требований руководящих документов, регламентирующих летную работу, экипажами ДПП на всех типах ВС, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот».
- (3) Заместитель директора департамента производства полетов по летно-техническим стандартам несет ответственность за:
- некачественное выполнение задач и функций, определенных РПП;
 - несвоевременную и некачественную разработку летно-методических мероприятий, направленных на повышение уровня профессиональной подготовки летного состава ДПП;
 - несоблюдение действующего воздушного законодательства и нормативных документов;
 - несвоевременное выполнение, приказов и распоряжений директора ДПП и вышестоящих руководителей ПАО «Аэрофлот»;
 - недостаточный контроль и необъективность оценки состояния летной работы и уровня подготовки летно-инструкторского состава подразделений ДПП с использованием средств сбора полетной информации (далее – ССПИ);
 - необоснованность выдаваемых указаний, распоряжений и принимаемых решений.

1.3.3. Заместитель директора департамента производства полетов по летно-методической работе

- (1) Заместитель директора департамента производства полетов по летно-методической работе обязан:
- обеспечивать эффективность процесса летно-методического обеспечения потребностей департамента производства полетов;
 - обеспечивать организацию профессиональной подготовки летного состава департамента производства полетов;
 - контролировать процессы подготовки, переподготовки и повышения квалификации летного состава;

- обеспечивать организацию подготовки инструкторского состава департамента производства полетов;
 - руководить организацией и участвовать лично в проведении методической части разборов, конференций, методических советов;
 - обеспечивать эффективное функционирование летно-методического совета департамента производства полетов;
 - принимать участие в организации процесса отбора летного состава для переподготовки на новые типы воздушных судов;
 - регулярно проводить анализ состояния летно-методической работы в департаменте производства полетов;
 - обеспечивать разработку профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов;
 - обеспечивать разработку норм и стандартов ПАО «Аэрофлот» в вопросах летно-методической работы;
 - обеспечивать взаимодействие структурных единиц департамента производства полетов со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» и внешними организациями в вопросах ЛМР;
 - определять основные принципы и стандарты для разработки политики ПАО «Аэрофлот» в области подготовки, переподготовки и повышения квалификации летного персонала;
 - обеспечивать исполнение мероприятий по менеджменту качества в подчиненных структурных единицах;
 - организовывать работу подчиненных структурных единиц по созданию безопасных и здоровых условий труда, соблюдению требований правовых актов и нормативных документов по охране труда.
- (2) Заместитель директора департамента производства полетов по летно-методической работе имеет право:
- давать распоряжения по вопросам, относящимся к его компетенции;
 - вносить предложения по совершенствованию политики ПАО «Аэрофлот» в отношении профессиональной подготовки ЛС;
 - делать заключение об уровне профессиональной подготовки инструкторского и летного состава подразделений ДПП;
 - по поручению директора департамента производства полетов представлять ПАО «Аэрофлот» в отношениях с российскими и иностранными юридическими и физическими лицами по вопросам летно-методической работы;
 - вносить предложения:
 - об отстранении/допуске летного состава к полетам;
 - о прекращении действия допусков к определенным видам тренировки летного состава лиц, допускающих отступления от установленных стандартов подготовки;
 - об отмене/введении в действие распоряжений и рекомендаций летному составу;
 - о проведении мероприятий, направленных на повышение летно-методической работы.
- (3) Заместитель директора департамента производства полетов по летно-методической работе несет персональную ответственность за:

- неэффективность процесса летно-методического обеспечения потребностей департамента производства полетов;
- не создание в департаменте производства полетов условий единой концепции профессиональной годности ЛС и поддержания профессионального уровня ЛС по состоянию;
- неполное и некачественное выполнение летно-методических мероприятий;
- неудовлетворительный профессиональный уровень командно-летного и инструкторского состава;
- необъективность анализа состояния летно-методической работы;
- несвоевременную и некачественную организацию проведения профилактических летно-методических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов;
- ненадлежащее исполнение служебных обязанностей, предусмотренных должностной инструкцией, положением о департаменте производства полетов, приказами и указаниями вышестоящих руководителей ПАО «Аэрофлот»;
- необеспечение исполнения мероприятий по менеджменту качества в подчиненных структурных единицах;
- неудовлетворительное состояние условий и охраны труда в подчиненных структурных единицах.

1.3.4. Заместитель директора департамента производства полетов по аэронавигационному обеспечению полетов – главный штурман

- (1) Заместитель директора департамента производства полетов по аэронавигационному обеспечению – главный штурман обязан:
- знать состояние навигации и аэронавигационного обеспечения полетов в ПАО «Аэрофлот»;
 - планировать, организовывать и контролировать работу отделов аэронавигационного обеспечения ДПП в соответствии с их задачами и функциями;
 - участвовать в разработке, планировании и проведении мероприятий по переподготовке летного состава при внедрении в эксплуатацию новых типов воздушных судов;
 - организовывать навигационную подготовку командно-летного, инструкторского и летного состава ПАО «Аэрофлот»;
 - организовывать штурманское обеспечение летной работы в соответствии с действующими нормативными документами и правилами ПАО «Аэрофлот»;
 - готовить материалы к разборам с руководящим и командно-летным составом ДПП с анализом состояния навигации и аэронавигационного обеспечения полетов;
 - изучать и внедрять передовые технологии в области навигации и аэронавигационного обеспечения полетов, действующие в гражданской авиации Российской Федерации и за рубежом.

- (2) Заместитель директора департамента производства полетов по аэронавигационному обеспечению – главный штурман имеет право:
- давать в установленном порядке указания по вопросам навигации и аэронавигационного обеспечения полетов и подготовки летного состава и требовать их выполнения;
 - выполнять все виды летных проверок, определенных нормативными документами, командно-летного, инспекторского, инструкторского и летного состава ПАО «Аэрофлот» и давать указания по устранению имеющихся недостатков;
 - проверять соблюдение требований руководящих документов, регламентирующих летную работу;
 - участвовать в расследованиях авиационных инцидентов и нарушений в области навигации и аэронавигационного обеспечения полетов;
 - по поручению руководства ПАО «Аэрофлот» представлять ПАО «Аэрофлот» в государственных, международных, общественных и коммерческих организациях по вопросам навигации и аэронавигационному обеспечению.
- (3) Заместитель директора департамента производства полетов по аэронавигационному обеспечению – главный штурман несет ответственность за:
- несвоевременное и некачественное выполнение возложенных на него задач и функций;
 - ненадлежащую организацию и выполнение аэронавигационного обеспечения полетов в соответствии с требованиями регламентирующих документов;
 - ненадлежащую организацию контроля работы летных подразделений ПАО «Аэрофлот» в части выполнения наставлений, приказов, указаний и инструкций, регламентирующих навигацию и аэронавигационное обеспечение полетов;
 - несоблюдение подчиненными работниками требований трудовой дисциплины, правил и норм охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты;
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемых отчетных данных и сведений;
 - действия, которые привели к нанесению материального и морального ущерба ПАО «Аэрофлот».

1.3.5. Командир летного отряда

Командир летного отряда руководствуется в своей деятельности законами Российской Федерации, нормативными документами уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, приказами, распоряжениями и указаниями руководящих органов и должностных лиц ПАО «Аэрофлот».

Командир летного отряда организывает и обеспечивает выполнение летным отрядом задач и функций, определенных положением о летном отряде, руководит его деятельностью.

- (1) Командир летного отряда обязан:
- осуществлять руководство деятельностью летного отряда в соответствии с трудовым законодательством;
 - осуществлять руководство летной работой и постоянный контроль

за соответствием уровня организации летной работы в летном отряде требованиям существующих норм и стандартов, установленных ПАО «Аэрофлот» и федеральными органами исполнительной власти, являющимися специально уполномоченными органами в области воздушного транспорта;

- организовывать взаимодействие подразделений летного отряда с другими структурными единицами департамента и структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» при производстве полетов;
- разрабатывать мероприятия, направленные на повышение уровня безопасности и регулярности полетов, и организовывать их проведение в летном отряде;
- принимать непосредственное участие в отборе специалистов для работы в летном отряде;
- осуществлять контроль за работой командно-летного и инструкторского состава, качеством проведения летно-методической работы в летном отряде и уровнем профессиональной подготовки летного состава;
- организовывать проведение разборов полетов и совещаний с командно-летным, инструкторским составом по состоянию безопасности полетов, организации летной работы, дисциплины и производственной деятельности летного отряда;
- контролировать ход подготовки и ввода в строй командиров воздушных судов и представлять их на утверждение в должности;
- производить проверку техники пилотирования и самолетовождения у командно-инструкторского и летного состава на освоенных типах ВС, а также выполнения членами летных экипажей нормативных актов, регламентирующих подготовку и выполнение полетов;
- утверждать суточный план полетов экипажей летного отряда;
- контролировать ведение летной и штабной документации в летном отряде;
- осуществлять организацию планирования летной работы в соответствии с производственными планами, с соблюдением законов Российской Федерации и других нормативных актов, регламентирующих труд и отдых членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот»;
- контролировать разработку и обеспечивать соблюдение графиков работы и отдыха летного состава отряда в соответствии с установленными нормами продолжительности рабочего времени и времени отдыха, правил внутреннего трудового распорядка;
- обеспечить ведение достоверного учета рабочего времени, фактически отработанного каждым работником.
- организовывать и контролировать работу группы планирования, способствовать внедрению в летном отряде прогрессивных (автоматизированных) методов планирования летной работы и отдыха экипажей ВС;
- участвовать в аттестации личного состава и заседаниях МКК ПАО «Аэрофлот»;
- представлять материалы на летный состав для подтверждения квалификации, допуска к полетам и утверждения в должности;
- выполнять полеты в качестве проверяющего или члена летного экипажа

в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке;

- точно и своевременно исполнять приказы, указания, распоряжения федеральных органов исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации и ПАО «Аэрофлот»;
- обеспечивать функционирование и развитие системы менеджмента качества в летном отряде, исполнение мероприятий по менеджменту качества по направлениям своей деятельности;
- организовывать работу летного отряда по созданию безопасных и здоровых условий труда, соблюдению требований правовых актов и нормативных документов по охране труда;
- не предпринимать действий, наносящих материальный ущерб и ущерб имиджу ПАО «Аэрофлот», хранить служебную и коммерческую тайну.

(2) Командир летного отряда имеет право:

- по поручению руководства департамента по производству полетов и ПАО «Аэрофлот» взаимодействовать с государственными и общественными организациями по вопросам организации, обеспечения и выполнения полетов;
- принимать участие в разработке и согласовании договоров, касающихся вопросов организации летной работы в департаменте производства полетов;
- совместно с заинтересованными службами ПАО «Аэрофлот» решать вопросы размещения экипажей на эстафетах и организации их отдыха. Контролировать качество организации послеполетного и предполетного отдыха экипажей летного отряда;
- не допускать к полетам лиц командно-летного, инструкторского и летного состава в случае обнаружения несоответствия уровня их подготовки установленным требованиям или моральное состояние которых не обеспечивает безопасность полётов с докладом руководству департамента;
- представлять руководству департамента документы и предложения по приему, перемещению и увольнению непосредственно подчиненных ему работников в установленном порядке.
- представлять на поощрение работников за высокоэффективную безаварийную работу. Распределять премию в пределах выделенной сметы;
- представлять предложения о применении к работникам дисциплинарных взысканий за неисполнение или ненадлежащее исполнение ими должностных обязанностей;
- вносить предложения по совершенствованию функционирующих в подразделениях процессов и организации производственной деятельности.

(3) Командир летного отряда несет ответственность за:

- невыполнение летным отрядом задач и функций, предусмотренных положением о летном отряде;
- ненадлежащее и/или несвоевременное выполнение своих должностных обязанностей;
- не обеспечение безопасности и регулярности полетов экипажами летного отряда;
- несоблюдение стандартов, норм и правил при организации и производстве полетов;

- несоблюдение режима работы и отдыха летного состава в соответствии с требованиями Положения о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей ВС ПАО «Аэрофлот»,
- непредоставление или предоставление не в полном объеме отпусков летному составу, несоблюдение графиков отпусков работников;
- несвоевременность и неудовлетворительное качество проведения летно-методических мероприятий, направленных на повышение уровня профессиональной подготовки командного, инструкторского и летного состава;
- необоснованность принимаемых решений и выдаваемых указаний и распоряжений;
- несвоевременную и некачественную подготовку, тренировку и проверку летных специалистов;
- неисполнение законов, приказов, инструкций и других нормативных документов, регламентирующих летную работу;
- не обеспечение должного уровня функционирования системы менеджмента качества в подразделении;
- неудовлетворительное состояния трудовой дисциплины в летном отряде;
- несоблюдение работниками летного отряда норм, правил и инструкций по охране труда, производственной санитарии и пожарной защиты, требований трудового законодательства;
- действия, которые привели к нанесению материального ущерба и ущерба имиджу ПАО «Аэрофлот».

1.3.6. Командир авиационной эскадрильи

(1) Командир авиационной эскадрильи обязан:

- планировать работу АЭ, обеспечивать своевременное доведение утвержденных планов и мероприятий до экипажей, организовывать и контролировать деятельность командиров воздушных судов и инструкторского состава АЭ;
- организовывать все виды работ в АЭ в соответствии с установленными нормами, правилами и порядком, обеспечивать выполнение производственного плана по всем показателям и с высоким качеством;
- анализировать состояние летной работы в АЭ, разрабатывать и обеспечивать выполнение мероприятий, направленных на улучшение организации, повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов;
- знать уровень профессиональной подготовки и личные качества подчиненных, комплектовать состав экипажей;
- организовывать и обеспечивать планирование тренировок и проверок летного состава;
- лично проводить проверки теоретических знаний, техники пилотирования и самолетовождения экипажей согласно РПП и Программе подготовки летного состава;
- представлять летный состав на допуск к самостоятельным полетам в составе экипажа по установленным минимумам погоды, переподготовку на новую технику;

- обеспечивать максимальное использование данных ССПИ для анализа оценки качества выполнения полета;
 - проводить в установленные сроки разборы в АЭ, принимать меры для устранения выявленных недостатков;
 - лично и через пилотов-инструкторов осуществлять плановый контроль за полнотой и качеством предварительной подготовки экипажей АЭ;
 - обеспечить выполнение в АЭ мероприятий, работ и соблюдение личным составом норм и требований по охране труда и технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной защите;
 - разрабатывать график работы и отдыха членов экипажей ВС, контролировать его соблюдение;
 - точно и своевременно исполнять приказы, распоряжения и указания вышестоящих командиров.
- (2) Командир АЭ имеет право:
- отстранять от полета члена экипажа (экипаж), задерживать или отменять вылет ВС, если не обеспечиваются требования безопасности, с немедленным сообщением об этом командиру ЛО (или его заместителю по организации летной работы);
 - комплектовать состав экипажей АЭ;
 - принимать участие в обсуждении кандидатов для переучивания на новую авиационную технику.
- (3) Командир АЭ филиала ПАО «Аэрофлот» имеет право и обязан:
- утверждать план-наряд и состав экипажей, подписывать задание на полет и давать заключение о качестве выполнения полетного задания.
- (4) Командир АЭ несет ответственность за:
- не обеспечение безопасности полетов экипажами АЭ;
 - невыполнение задач и функций, возложенных на АЭ;
 - несоблюдение стандартов, норм и правил при организации, обеспечении и производстве полетов;
 - несвоевременность, качество разработки и эффективность проведения летно-методических мероприятий, направленных на повышение уровня организации летной работы, профессиональной подготовки и предотвращение инцидентов по вине летного состава, а также отклонений и нарушений при производстве полетов;
 - необъективность оценки подготовленности, обоснованность допуска к вводу в строй и самостоятельной работе специалистов АЭ;
 - несоблюдение режима работы и отдыха летного состава в соответствии с требованиями Положения о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей ВС ПАО «Аэрофлот»;
 - несоблюдение работниками АЭ требований по охране труда, технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты;
 - недостоверность и несвоевременность представляемых отчетных данных и сведений, объективность представляемых характеристик и заключений.

1.3.7. Ведущий пилот (бортинженер, штурман) – инспектор

(1) Ведущий пилот (бортинженер, штурман) – инспектор обязан:

- выполнять летную работу в соответствии с утвержденным планом-графиком полетов специалистов отдела, а также по указаниям руководства департамента;
- принимать участие и контролировать процессы:
 - допуска летного состава к самостоятельным полетам и инструкторской работе;
 - продления срока действия свидетельства и подтверждение квалификации;
 - поддержания, повышения и совершенствования уровня профессиональной подготовки инструкторского и летного состава;
 - переподготовки летного состава на новый тип ВС;
 - всех видов профессиональной подготовки летного состава по закрепленному типу ВС;
- разрабатывать и поддерживать в соответствии со стандартом ПАО «Аэрофлот» инструкцию по взаимодействию и технологию работы экипажа закрепленного типа ВС (часть В и С РПП);
- разрабатывать предложения по совершенствованию РПП, участвовать в разработке программ и методических пособий для всех видов подготовки и переподготовки летного состава по закрепленному типу ВС;
- по указаниям руководства департамента участвовать в расследовании АП и инцидентов и выработке профилактических мероприятий по их предупреждению;
- проводить экспертную оценку и сопровождение обучающих программ, разрабатываемых или приобретаемых ПАО «Аэрофлот», а также программ, применяемых на процедурных и комплексных тренажерах;
- анализировать замечания наземных и летных инструкторов и материалы ССПИ с целью выработки профилактических мероприятий и рекомендаций по совершенствованию системы подготовки летного состава;
- осуществлять проверку организации летной работы, состояния и качества ведения документации в закрепленном подразделении;
- осуществлять организационное руководство за внедрением в практику летной работы:
 - новых способов пилотирования и самолетовождения;
 - единых методик обучения членов экипажей;
 - передового опыта летной эксплуатации воздушных судов и организации летной работы в гражданской авиации Российской Федерации, международных авиационных организаций и зарубежных авиакомпаний;
- участвовать в работе летно-методического совета департамента;
- взаимодействовать с руководством закрепленного подразделения по вопросам организации и совершенствования летной работы, участвовать в разборах и совещаниях командного и инструкторского состава;
- по указанию руководства департамента принимать участие в мероприятиях по освоению новых типов ВС;

- постоянно контролировать уровень подготовки специалистов и качество их тренировок на КТС, проводимых инструкторским составом летного подразделения;
 - контролировать соблюдение инструкторским составом закрепленного подразделения единой методики подготовки летного состава и правил выполнения полетов, наличие и качество методического материала;
 - использовать свои права в целях пресечения нарушений летной, технологической и трудовой дисциплины.
- (2) Ведущий пилот (бортинженер, штурман) - инспектор имеет право:
- выполнять все виды летных проверок командно-летного, инструкторского и летного состава ПАО «Аэрофлот», определенных статусом члена МКК или уполномоченного ВКК, на закрепленном и освоенных типах ВС;
 - выдавать указания и предписания должностным лицам командно-летного и инструкторского состава в случае выявленных нарушений в организации летной работы и обеспечении безопасности полетов;
 - для контроля выполнения требований документов, регламентирующих летную работу, в установленном порядке включаться в задание на полет на ВС, эксплуатирующихся в ПАО «Аэрофлот»;
 - по результатам проверочных полетов и работы на КТС делать заключения о соответствии уровня подготовки инструктора (инструктора-экзаменатора) предоставленным полномочиям;
 - принимать участие в отборе летного состава для работы в ПАО «Аэрофлот», кандидатов на ввод в строй в качестве КВС, на переучивание и для работы на командно-летных и инструкторских должностях.
- (3) Ведущий пилот (бортинженер, штурман) - инспектор несет ответственность за:
- ненадлежащую организацию контроля состояния ОЛР в закрепленном летном подразделении;
 - необъективность оценки уровня профессиональной подготовки проверяемого специалиста при выполнении квалификационных проверок;
 - несоответствие стандарту ПАО «Аэрофлот» содержания инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа на закрепленном типе ВС;
 - несвоевременное и некачественное выполнение своих должностных обязанностей, а также указаний и распоряжений непосредственных руководителей ДПП и вышестоящих руководителей ПАО «Аэрофлот»;
 - некачественную организацию мероприятий, направленных на предотвращение отклонений в технике пилотирования и нарушений экипажами установленных правил полетов и норм, регламентирующих летную работу;
 - ненадлежащий уровень профессиональной подготовки инструкторского состава закрепленного за ним подразделения.

1.3.8. Инструктор тренажера группы инструкторов комплексной летной подготовки

- (1) Инструктор тренажера обязан:
- знать и точно выполнять требования документов, регламентирующих летную деятельность в части, его касающейся;

- поддерживать высокий уровень профессиональных навыков у летного состава;
 - соблюдать стандарты в вопросах профессиональной подготовки летного состава;
 - проводить летно-методическую работу в объеме предварительной, наземной и летной тренировки на комплексном тренажере (далее – КТС) по программам подготовки летного состава (далее – ППЛС);
 - в процессе тренировок на тренажере уделять особое внимание отработке у летного состава умения грамотно оценивать обстановку, правильно и своевременно принимать решения, четко действовать в усложнившихся условиях полета, своевременно исправлять допущенные ошибки;
 - проводить ежемесячно анализ качества проведенных тренажерных подготовок и при необходимости давать предложения по их улучшению;
 - при выполнении тренировок летного состава обучать применению и объективно оценивать умение членов экипажа использовать принципы взаимодействия, коммуникации, принятия решений и управления угрозами и ошибками в соответствии со стандартом CRM авиакомпании;
 - в течение 12 последовательных месяцев принять участие:
 - в проведении тренировки на комплексном пилотажном тренажере по программе регулярной тренировки и проверки пилотов, выполняемой летным инструктором в объеме не менее 2 тренажерных сессий; и
 - тренажерной подготовки по сценарию имитации обстановки реального полета (LOS) в объеме не менее 2 тренажерных сессий или выполнить в качестве наблюдателя (observer) 4 полета в реальных производственных условиях на соответствующем типе ВС;
 - участвовать в подготовке и проведении разборов полетов;
 - в своей практической деятельности главное внимание уделять повышению персональной ответственности летного состава за обеспечение безопасности полетов, сознательное и безупречное выполнение своего служебного долга, укрепление дисциплины, соблюдение порядка и правил, установленных в ПАО «Аэрофлот» и гражданской авиации;
 - исполнять мероприятия по менеджменту качества в летном отряде по направлениям своей деятельности.
- (2) Инструктор тренажера имеет право:
- проводить тренировки летного состава ДПП на тренажерах согласно ППЛС в соответствие со своим допуском;
 - иметь допуск для выполнения тренировок летного состава не более чем на двух типах ВС;
 - определять необходимость увеличения объема тренажерных тренировок летного состава;
 - давать рекомендации о допуске вторых пилотов к вводу в строй в качестве КВС;
 - участвовать в выработке рекомендаций по вопросам обеспечения безопасности полетов;
 - прекращать тренировку с соответствующим оформлением необходимой документации членов экипажа, чей уровень профессиональной подготовки не гарантирует обеспечение требуемого уровня безопасности полетов;
 - вносить предложения по совершенствованию процессов подготовки членов экипажей ВС и стандартизации технологических процедур.

- (3) Инструктор тренажера несет ответственность за:
- недостаточный уровень профессиональной подготовки тренируемого им летного состава (по элементам тренировки);
 - низкий уровень проведения предварительной и тренажерной подготовки летного состава;
 - несвоевременность и неправильность оформления необходимой документации;
 - необъективное определение результатов тренировки;
 - несоблюдение правил и стандартов, принятых в ПАО «Аэрофлот», при проведении тренировок и проверок;
 - неисполнение и/или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей.

1.3.9. Ответственность командно-летного, инструкторского, инспекторского состава

Ответственность командно-летного, инструкторского, инспекторского состава, связанная с профессиональной подготовкой экипажей (членов экипажей) ВС, наступает в случае:

- инцидента (авиационного происшествия) по вине летного состава;
- нарушения стандартных эксплуатационных процедур, приведших к нанесению материального и/или морального ущерба ПАО «Аэрофлот»;
- систематических отклонений в технике пилотирования, технологии работы при выполнении стандартных эксплуатационных процедур по одному и тому же элементу.

1.4. ОБЯЗАННОСТИ, ПОЛНОМОЧИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ВС

Каждый член летного экипажа обязан:

- своевременно и гласно предупреждать экипаж о возникших в полете отклонениях от установленных норм эксплуатации ВС, его систем и оборудования, техники пилотирования или об их нарушении или несоблюдении;
- доложить командиру летного подразделения (дежурному командиру, инспектору ДУБП) после завершения полета об имевших место отклонениях или нарушениях, допущенных в полете кем-либо из членов экипажа;
- дать команду пилотирующему пилоту о выполнении маневра по уходу на второй круг, если по его мнению продолжение захода на посадку не обеспечивает безопасный исход полета;

ВНИМАНИЕ: уход на второй круг должен расцениваться как грамотное решение экипажа. Независимо от того, по чьей команде был выполнен маневр ухода на второй круг, к экипажу не могут быть применены меры дисциплинарного взыскания.

1.4.1. Командир воздушного судна

(1) Командир воздушного судна обязан:

- владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета;
- знать и соблюдать имеющие отношение к исполнению его обязанностей законы, правила и процедуры Российской Федерации, а также тех государств, в воздушном пространстве которых он выполняет полеты, а также государства регистрации воздушного судна;
- руководить работой экипажа воздушного судна в соответствии с трудовым законодательством, государственными нормативными актами и локальными актами ПАО «Аэрофлот» по охране труда по направлениям своей деятельности, обеспечивать дисциплину и порядок на ВС, проявлять заботу о пассажирах;
- принимать необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту ВС людей, сохранности ВС и находящегося на нем имущества, специального оборудования и полетной документации после закрытия входной двери с целью выполнения полета;
- обеспечивать выполнение членами экипажа ВС предписаний карт контрольных проверок («чек-листов»);
- соблюдать предполетный отдых и контролировать режим работы и отдыха членов экипажа (в том числе кабинного экипажа через старшего бортпроводника экипажа) при выполнении задания на полет;
- в полном объеме готовиться к полету и руководить предполетной подготовкой летного экипажа;
- не начинать полет, если любой член летного экипажа ВС имеет признаки неспособности выполнять свои обязанности вследствие телесного повреждения, болезни, утомления, признаков алкогольного, наркотического или токсического опьянения, воздействия какого-либо психоактивного вещества или по другим причинам;

- не продолжать полет далее ближайшего подходящего для безопасной посадки аэродрома в том случае, когда возможности членов летного экипажа ВС выполнять свои функции значительно снижаются вследствие ухудшения физиологических способностей из-за утомления, болезни, недостатка кислорода и другое;
- отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя и экипажа или не уверен в безопасности его выполнения;
- уметь правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при принятии решения на вылет и в полете, принимать решение на вылет в соответствии с РПП;
- контролировать в соответствии с РЛЭ и Технологией работы экипажа состояние и готовность воздушного судна, правильность его загрузки по перевозочной документации;
- принимать меры по обеспечению транспортной, авиационной безопасности на борту воздушного судна с момента закрытия всех входных дверей (люков) с целью выполнения полета и до открытия хотя бы одной из них после завершения полета и остановки воздушного судна на месте стоянки;
- при отсутствии подразделений транспортной безопасности, служб авиационной безопасности проводить предполетный досмотр воздушного судна, его бортовых запасов, членов экипажа воздушного судна, перевозимых лиц и их имущества, а также груза и почты;
- в случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность воздушного судна, информировать о нем орган обслуживания воздушного движения, а при отсутствии связи с ним по возможности - территориальные органы МВД России или ФСБ России;
- выполнять полет в соответствии с заданием, планом полета и требованиями РПП, эксплуатировать воздушное судно в соответствии с РЛЭ;
- знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи;
- оказывать, если это можно сделать без опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа, помощь воздушным, морским и речным судам, а также людям, попавшим в опасность, терпящим или потерпевшим бедствие, при получении сигнала бедствия или при обнаружении их с немедленным сообщением органу управления воздушным движением (далее – УВД) о месте и характере опасности или бедствия и оказываемой или возможной помощи;
- принимать все необходимые меры по обеспечению безопасного завершения полета ВС;
- после вынужденной посадки руководить действиями лиц, находящихся на борту ВС, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания;
- провести разбор полета (полетов) в экипаже;
- в целях обеспечения сохранности воздушного судна, потерпевшего бедствие, и находящегося на нем имущества командир обязан принять соответствующие меры по охране ВС, багажа, груза и почты в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации;
- отстранить от выполнения полетного задания любого члена экипажа, если по его мнению имеются признаки утомления или болезни, препятствующие выполнению им своих должностных обязанностей, или член экипажа находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

- безотлагательно уведомлять ближайшие органы государственной власти с использованием средств, обеспечивающих кратчайшее время такого уведомления, обо всех авариях или серьезных происшествиях, приведших к травмам или человеческим жертвам, или серьезным повреждениям воздушного судна;
- соблюдать требования охраны труда, содержащихся в государственных нормативных правовых актах по охране труда, и локальных актах ПАО «Аэрофлот» по охране труда;
- правильно применять средства индивидуальной защиты (сигнальный жилет и др.), осуществлять контроль за применением этих средств другими членами экипажа;
- незамедлительно извещать вышестоящего руководителя или администрацию ПАО «Аэрофлот» о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем в полете или на эстафете, или об ухудшении состояния своего здоровья;
- участвовать в расследовании каждого несчастного случая при выполнении задания на полет, а также в организации доставки членов экипажа, заболевших на рабочем месте, в медицинскую организацию в случае необходимости оказания им неотложной медицинской помощи;
- проходить обучение безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи, пострадавшим на производстве, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте, проверку знаний требований охраны труда;
- проходить в установленном порядке медицинские освидетельствования для определения годности по состоянию здоровья к выполнению летной работы;
- создавать и поддерживать в экипаже позитивную атмосферу делового сотрудничества и открытого обмена информацией, способствующую активному участию всех членов экипажа в принятии решений в целях обеспечения безопасности и эффективности выполнения полета. Использовать соответствующие стандарту авиакомпании принципы управления ресурсами экипажа (CRM) при организации взаимодействия, коммуникации, принятии решений и управления угрозами и ошибками (TEM);
- не допускать публичные высказывания, суждения и/или оценки, в том числе в средствах массовой информации (включая, но не ограничиваясь, в сети Интернет), в отношении деятельности структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но не ограничиваясь, решения и /или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- исполнять мероприятия по менеджменту качества в ЛО, относящиеся к его компетенции;
- с помощью последовательной реализации описанных в системе менеджмента качества методов воздействовать на обнаружение и устранение обстоятельств, ухудшающих качество производства полетов, взаимосвязей и своей деятельности.
- соблюдать нормы и инструкции по охране труда, дисциплину, правила внутреннего распорядка, производственной санитарии и противопожарной защиты;

- выполнять требования транспортной, авиационной безопасности и соблюдать правила пропускного и внутри объектового режима;
 - знать и соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ПАО «Аэрофлот»;
 - не предпринимать действий, наносящих материальный ущерб и ущерб имиджу ПАО «Аэрофлот»;
 - соблюдать требования регламентирующих документов ПАО «Аэрофлот» по обеспечению конфиденциальности информации (служебной тайны, коммерческой тайны, персональных данных и пр.), ставшей ему известной при выполнении должностных обязанностей;
- (2) Командир воздушного судна имеет право:
- принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов;
 - в целях обеспечения безопасности полета ВС отдавать распоряжения любому находящемуся на борту ВС лицу и требовать их исполнения;
 - применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета ВС и/или отказываются подчиняться распоряжениям командира ВС. По прибытии ВС на ближайший аэродром удалять таких лиц с ВС, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления или нарушения Правил поведения пассажиров на борту ВС, передать их правоохранительным органам;
 - окончательно определять с учетом метеорологической и аэронавигационной обстановки необходимое количество топлива для заправки воздушного судна;
 - принимать решения и действовать в соответствии со сложившейся обстановкой независимо от указания органа ОВД в тех случаях, когда эти указания создают угрозу безопасности полета;
 - выполнять посадку при погоде ниже установленного минимума в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома (недостаток топлива, состояние авиационной техники и др.);
 - требовать в пределах своей компетенции от всех лиц, находящихся на борту воздушного судна, безоговорочного выполнения правил, связанных с обеспечением безопасности полета;
 - производить в полете при необходимости досмотр ручной клади и багажа пассажиров, а в виде исключения – личный досмотр пассажиров в порядке, установленном законодательством;
 - производить при необходимости в аэропортах вылета, промежуточном и назначения контрольное взвешивание загрузки воздушного судна;
 - командиру воздушного судна предоставлено неотъемлемое право выполнять уход на второй круг, если он считает, что безопасность посадки по каким-либо причинам не обеспечена;

- принимать самостоятельное решение на продолжение рейса в случаях задержек в аэропортах с учетом того, чтобы общее рабочее время не превышало норм, установленных РПП;
 - представлять характеристики на членов экипажа;
 - требовать от должностных лиц в аэропортах принятия своевременных мер по сокращению задержек для продолжения полета;
 - принимать необходимые меры по предотвращению и пресечению действий, угрожающих безопасности полета, используя предоставленные ему права;
 - вносить предложения по совершенствованию функционирующих в подразделениях процессов и организации производственной деятельности.
- (3) Командир воздушного судна несет ответственность за:
- неисполнение и/или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, определенных должностной инструкцией;
 - невыполнение требований РПП, РЛЭ и других нормативных документов, принимаемых руководством ПАО «Аэрофлот», а также нормативных правовых документов федеральных органов исполнительной власти, являющихся специально уполномоченными органами в области гражданской авиации в части, его касающихся;
 - ненадлежащую подготовку членов экипажа к выполнению задания на полет;
 - несоответствие фактической коммерческой загрузки количеству, указанному в перевозочных документах (при наличии в составе экипажа бортпроводника – по его докладу);
 - невыполнение перечней контрольных проверок;
 - необеспечение безопасности всех членов экипажа, пассажиров и груза, находящихся на борту, после закрытия входных дверей;
 - необеспечение безопасности полета и невыполнение задания на полет согласно плану с момента готовности ВС к движению с целью взлета до его полной остановки по окончании полета и выключения двигателей независимо от того, пилотирует ли он воздушное судно или передал управление второму пилоту;
 - невыполнение диспетчерских решений и/или указаний органа ОВД за исключением случаев возникновения аварийных ситуаций, требующих от экипажа незамедлительных действий по обеспечению безопасности полета, включая действия на команды бортовых систем предупреждения столкновения ВС в воздухе (TCAS) и предупреждения опасного сближения с землей (EGPWS);
 - невыдерживание установленного режима полета и необеспечение точности самолетовождения;
 - несоблюдение норм предполетного отдыха экипажа (в том числе кабинного экипажа по докладу старшего бортпроводника) при работе в отрыве от базового аэродрома;
 - необоснованность принимаемых решений;
 - невнесение или несвоевременное внесение в бортовой журнал замечаний об обнаруженных неисправностях на воздушном судне на земле и в полете, об отклонениях в поведении воздушного судна или в работе его систем, несоответствие указанного в бортовом журнале остатка топлива его фактическому наличию при передаче воздушного судна;
 - необъективность представляемых на членов летного экипажа характеристик;

- невыполнение законов и правил поведения на территории иностранного государства;
- незнание и невыполнение в части, его касающейся, правил полетов и законов государства, в воздушном пространстве которого выполняется полет;
- незнание и невыполнение иммиграционных, таможенных и карантинных правил, установленных государством пребывания;
- отсутствие и/или неправильное оформление судовых, грузовых, таможенных, карантинных и иммиграционных документов;
- необеспечение вылета из иностранного аэропорта любого члена экипажа, оказавшегося неспособным выполнять свои обязанности в связи с заболеванием или по другим обстоятельствам.
- невыполнение требований транспортной, авиационной безопасности и несоблюдение пропускного и внутри объектового режима;
- неисполнение заданий, обеспечивающих функционирование системы менеджмента качества, относящихся к его компетенции;
- несоблюдение норм и инструкций по охране труда, правил противопожарной безопасности, требований трудового законодательства;
- разглашение охраняемой законом тайны (государственной, коммерческой, служебной и иной), персональных данных работников и пассажиров ПАО «Аэрофлот», ставших известными работнику в связи с исполнением им должностных обязанностей;
- действия, которые привели к нанесению материального ущерба и ущерба имиджу ПАО «Аэрофлот».

1.4.2. Второй пилот

Второй пилот при выполнении полетного задания подчиняется командиру ВС, является его основным помощником и в полном объеме исполняет обязанности КВС в случае его отсутствия на рабочем месте или неспособности выполнять свои обязанности по каким-либо причинам.

(1) Второй пилот обязан:

- владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета;
- знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи;
- соблюдать установленный режим труда и отдыха членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот»;
- в полном объеме готовиться к полету;
- уметь анализировать и правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при подготовке к полетам и в полете;
- контролировать состояние и готовность ВС к полету, правильность его загрузки в соответствии с РЛЭ и перевозочными документами;
- своевременно докладывать в полете командиру ВС обо всех отклонениях и неисправностях в работе авиатехники и оборудования ВС и давать предложения по их устранению;
- проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) КВС меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации;
- принимать решения и действовать в соответствии со сложившейся в полете обстановкой, если КВС по состоянию здоровья или другим причинам не может выполнять свои обязанности;

- выполнять в соответствии с РЛЭ уход на второй круг с высоты принятия решения, если к этому моменту командиром воздушного судна не было принято и не сообщено экипажу решение о выполнении посадки или об уходе на второй круг;
 - отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;
 - не предпринимать действия, наносящие материальный и моральный ущерб ПАО «Аэрофлот»;
 - при нахождении за границей соблюдать нормы поведения, законы и правила страны пребывания.
- (2) Второй пилот имеет право:
- управлять воздушным судном на всех этапах полета после прохождения соответствующей подготовки и с разрешения командира воздушного судна;
 - применять в полете права командира воздушного судна в случае, когда КВС по состоянию здоровья или по другим причинам не может исполнять свои обязанности.
- (3) Второй пилот несет ответственность за:
- невыполнение требований РПП, РЛЭ, других нормативных документов специально уполномоченных органов в области гражданской авиации и ПАО «Аэрофлот» в части, его касающейся;
 - недобросовестное выполнение своих должностных обязанностей, несоблюдение трудовой и технологической дисциплины;
 - невыдерживание заданных параметров полета;
 - недостаточную осмотрительности на рулении и в полете;
 - несвоевременность и неправильность действий на высоте принятия решения наравне с командиром воздушного судна;
 - необеспечение безопасности полета при пилотировании воздушного судна;
 - несоблюдение установленной центровки и полетной массы ВС при размещении загрузки на ВС согласно перевозочной документации;
 - за действия, которые привели к нанесению материального и морального ущерба ПАО «Аэрофлот».

1.4.3. Бортинженер

Бортинженер при подготовке и выполнении полетного задания подчиняется командиру воздушного судна и осуществляет эксплуатацию систем воздушного судна в соответствии с РЛЭ ВС и технологией работы экипажа.

- (1) Бортинженер ВС обязан:
- знать и выполнять правила эксплуатации воздушного судна в соответствии с руководством по летной эксплуатации, РПП и технологией работы экипажа;
 - соблюдать установленный режим труда и отдыха членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот»;
 - отказаться от выполнения задания на полет, если он считает его непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения;
 - участвовать в подготовке воздушного судна к полету и контролировать его готовность в соответствии с РЛЭ;

- проверять наличие на борту установленной судовой документации, аварийно-спасательных средств, необходимого для полета количества топлива, масла и спецжидкостей;
- своевременно и гласно предупреждать экипаж обо всех отклонениях и неисправностях ВС, возникших в полете, нарушениях норм эксплуатации и давать предложения по их устранению;
- проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) КВС меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации;
- осматривать в соответствии с РЛЭ воздушное судно перед полетом и после посадки и заруливания на стоянку и докладывать командиру воздушного судна свои замечания;
- оформлять документацию, записывать замечания по работе авиационной техники и результатам осмотра в бортжурнал, принимать и передавать воздушное судно в установленном порядке;
- не предпринимать действия, наносящие материальный и моральный ущерб ПАО «Аэрофлот»;
- при нахождении за границей соблюдать нормы поведения, законы и правила страны пребывания.

(2) Бортинженер имеет право:

- делать записи о неисправностях в бортжурнале ВС и требовать от специалистов инженерно-авиационной службы устранения обнаруженных неисправностей.

(3) Бортинженер несет ответственность за:

- невыполнение требований РПП, РЛЭ, других нормативных документов специально уполномоченных органов в области гражданской авиации и ПАО «Аэрофлот» в части, его касающейся;
- прием воздушного судна в неисправном или неподготовленном для полета состоянии;
- несоблюдение правил эксплуатации воздушного судна на земле и в полете;
- несвоевременную информацию командиру воздушного судна о неисправностях авиационной техники;
- несоблюдение дисциплины и правил внутреннего распорядка, производственной санитарии и противопожарной защиты;
- действия, которые привели к нанесению материального и морального ущерба ПАО «Аэрофлот».

1.4.4. Старший бортпроводник

Старший бортпроводник (СБ) подчиняется начальнику отделения департамента обслуживания на борту и вышестоящим начальникам, при выполнении полетов командиру ВС, руководствуется в своей деятельности нормативными документами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, Положением о департаменте обслуживания на борту, приказами и указаниями вышестоящих руководителей ПАО «Аэрофлот».

Старший бортпроводник в пределах своей компетенции обеспечивает соблюдение мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полета, сервиса и комфорта пассажиров.

- (1) Старший бортпроводник обязан:
 - организовывать обслуживание пассажиров и членов летного экипажа на борту воздушного судна;
 - определять место и круг обязанностей бортпроводников при выполнении задания на полет;
 - осуществлять контроль и оценку соблюдения стандартов ПАО «Аэрофлот» при выполнении бортпроводниками своих обязанностей;
 - организовывать спасение пассажиров в аварийной ситуации;
 - проводить предполетный и послеполетный разборы с бортпроводниками;
 - соблюдать предполетный отдых и контролировать режим работы и отдыха членов кабинного экипажа при выполнении задания на полет. В случае нарушения режима отдыха незамедлительно информировать КВС или представителя ПАО «Аэрофлот»;
 - сообщать непосредственному руководителю об инцидентах или выявленных в процессе исполнения должностных обязанностей недостатках;
 - проводить информационную работу в рейсе на одном или нескольких иностранных языках;
 - постоянно совершенствовать уровень профессиональной подготовки.
- (2) Старший бортпроводник имеет право:
 - требовать от членов кабинного экипажа строгого исполнения руководящих документов ПАО «Аэрофлот», технологии обслуживания пассажиров, инструкции по обеспечению безопасности на борту ВС;
 - требовать от пассажиров выполнения правил поведения на борту ВС, направленных на обеспечение безопасности полета;
 - отстранять членов кабинного экипажа от выполнения рейса при несоблюдении ими своих должностных обязанностей;
 - вносить предложения по совершенствованию работы, связанной с предусмотренными должностной инструкцией обязанностями.
- (3) Старший бортпроводник несет ответственность за:
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей;
 - несоблюдение правил эксплуатации аварийно-спасательного и бытового оборудования ВС;
 - несоблюдение бортпроводниками правил охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и правил противопожарной защиты;
 - недостаточный уровень собственной профессиональной подготовки;
 - за действия, которые привели к нанесению материального и морального ущерба ПАО «Аэрофлот».

1.4.5. Бортпроводник

Бортпроводник подчиняется начальнику отделения департамента обслуживания на борту, старшему бортпроводнику – инструктору отделения и вышестоящим начальникам, а при выполнении полетов - командиру ВС и старшему бортпроводнику. Руководствуется в своей деятельности нормативными документами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, Руководством для бортпроводников ПАО «Аэрофлот», приказами и указаниями вышестоящих руководителей ПАО «Аэрофлот».

Бортпроводник осуществляет мероприятия, направленные на обеспечение

безопасности полета, сервиса и комфорта пассажиров.

(1) Бортпроводник обязан:

- соблюдать предполетный отдых;
- знать и контролировать состояние аварийно-спасательного и бытового оборудования ВС и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ;
- контролировать количество и размещение загрузки и пассажиров на ВС;
- проявлять доброжелательность и заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) КВС меры по обеспечению их безопасности;
- обеспечивать соблюдение пассажирами правил поведения на борту ВС;
- своевременно информировать СБ о неисправностях оборудования и нарушениях пассажирами правил поведения на борту ВС;
- совершенствовать уровень своей профессиональной подготовки;
- принимать участие в предполетном и послеполетном разборах;
- сообщать непосредственному руководителю об инцидентах или выявленных в процессе исполнения должностных обязанностей недостатках.

(2) Бортпроводник имеет право:

- требовать от пассажиров выполнения правил поведения на борту ВС;
- требовать в пределах своей компетенции от работников смежных служб выполнения всех необходимых процедур для качественного выполнения полета;
- вносить предложения по совершенствованию работы, связанной с предусмотренными должностной инструкцией обязанностями.

(3) Бортпроводник несет ответственность за:

- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей;
- несоблюдение правил эксплуатации аварийно-спасательного и бытового оборудования ВС;
- соблюдение норм предполетного отдыха членов кабинного экипажа при работе в отрыве от базового аэропорта;
- несоблюдение правил охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и правил противопожарной защиты;
- недостаточный уровень собственной профессиональной подготовки;
- за действия, которые привели к нанесению материального и морального ущерба ПАО «Аэрофлот».

1.4.6. Стажер

При выполнении полетов в экипаж ВС могут быть включены стажеры, но не более одного стажера в составе летного экипажа и не более двух бортпроводников-стажеров. Стажеры включаются в экипаж ВС сверх установленного количества членов минимального состава летного и кабинного экипажа.

При подготовке к полету и в полете стажер выполняет функциональные обязанности члена экипажа, в должности которого он стажировка.

Стажер подчиняется командиру ВС и члену экипажа, ответственному за его стажировку.

1.4.7. Обязанности всех членов летного экипажа ВС

Члены летного экипажа обязаны:

- не позднее чем за месяц до введения плана работы в действие подтвердить ознакомление с месячным планом работы с применением простой электронной подписи в комплексной информационной системе «Аккорд» или собственноручной подписи на бумажном носителе в летном подразделении;
- еженедельно по понедельникам и четвергам с 14.00 до 17.00, а также непосредственно после завершения полетной смены в базовом аэропорту ознакомиться с планом-нарядом на полеты с отметкой о времени ознакомления любым из доступных способов:
 - (а) при авторизации пользователя по персональной ID-карте члена экипажа воздушного судна на считывающих устройствах с предоставлением доступа к «Show Info КИС «Аккорд» внутри локальной сети ПАО «Аэрофлот»;
 - (б) через «Личный кабинет Аккорда» при повторной авторизации на сайте департамента производства полетов ПАО «Аэрофлот»;
 - (с) по телефону группы планирования летного подразделения или по телефону группы оперативного планирования 8-903-256-09-38, 15-58 НЕС (круглосуточно).

ВНИМАНИЕ: В случае изменения графика работы члена экипажа по причинам производственной необходимости скорректированный план работы доводится до сведения работника специалистами отдела планирования или группы оперативного планирования ДПП.

- в случае невозможности ознакомиться с документами, связанными с трудовой деятельностью в установленные сроки (нахождения в отпуске, на листе нетрудоспособности, в командировке, прохождения ВЛЭК и т.п.), ознакомиться с планом работы, текущей информацией и другими документами, требующими визирования, в течение первого рабочего дня после периода отсутствия;
- своевременно являться согласно плану-наряду в указанное место для выполнения полетного задания или иных трудовых обязанностей;

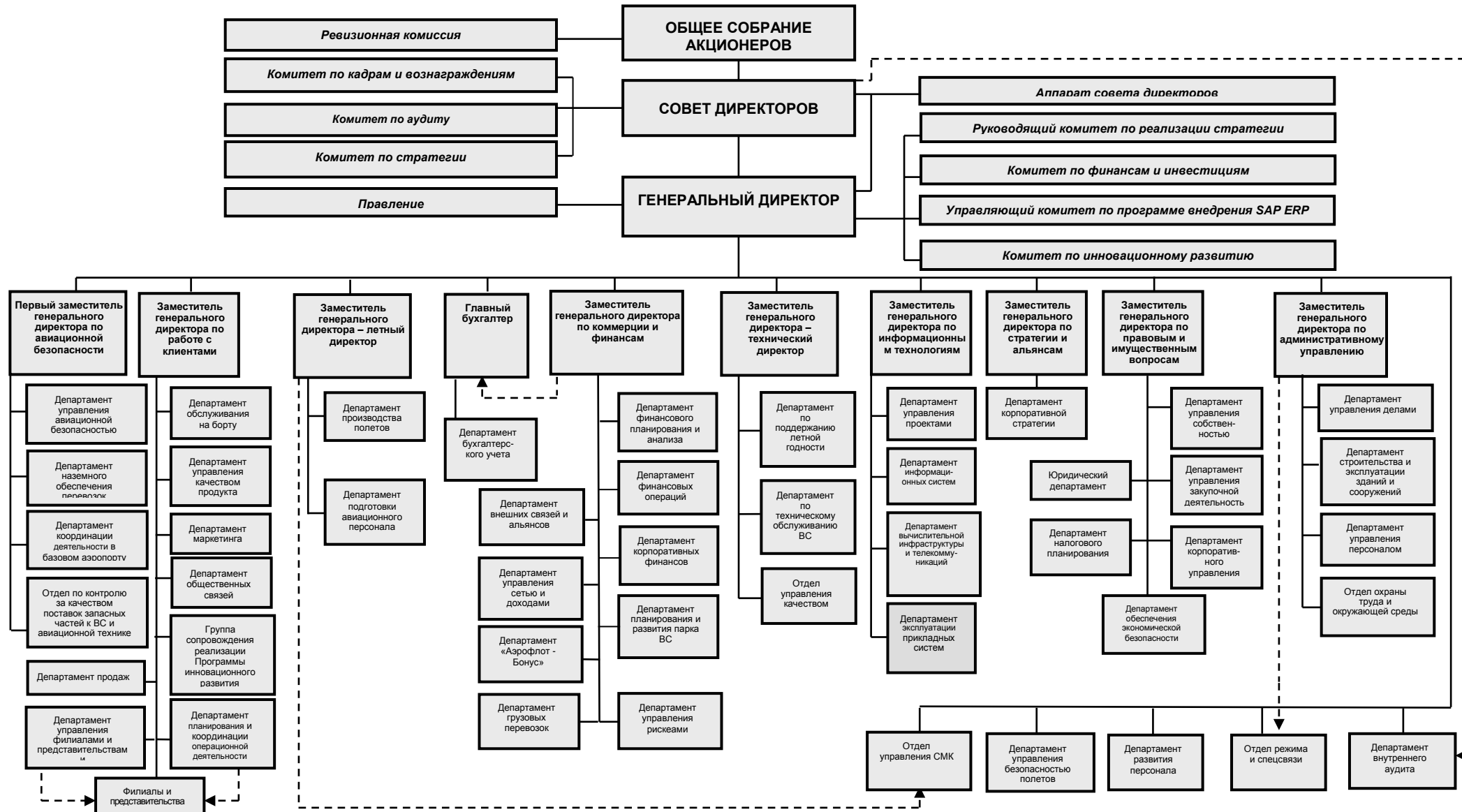
Примечание. Иные трудовые обязанности включают в себя: время прохождения предварительных подготовок к полетам, разборы полетов, профессиональную учебу, тренировки на тренажерах, проверку знаний, оформление полетной и другой служебной документации, изучение документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов.

- незамедлительно сообщать непосредственному руководителю о причинах своего отсутствия на работе и предполагаемой его продолжительности по телефону или с использованием любых других доступных средств связи;
- в случае предполагаемой задержки явки на предполетную подготовку не позднее чем за один час сорок минут до времени отправления рейса по плану сообщить в ДПиКОД (ОСС) (тел. 8-495-753-80-36, 15-58 НЕС) или в группу оперативного планирования причину задержки и возможное время прибытия для исполнения трудовых обязанностей.

Примечание: в целях своевременного принятия решения о вызове резерва и обеспечения вылета рейса по расписанию, если за 15 минут до времени явки в системе КИС «Аккорд» отсутствует отметка о регистрации член летного экипажа на вылет, ведущий инженер по организации управления производством обязан установить связь с членом экипажа по телефону, уточнить его реальное место нахождения и возможность (при его полной уверенности) прибыть для подготовки к рейсу в указанное в наряде время.

1.5. ПРИЛОЖЕНИЯ

1.5.1. Организационная структура ПАО «Аэрофлот»





РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 1. Организация и ответственность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

1.5.2. Организационная структура департамента производства полетов и департамента подготовки авиационного персонала





РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 1. Организация и ответственность

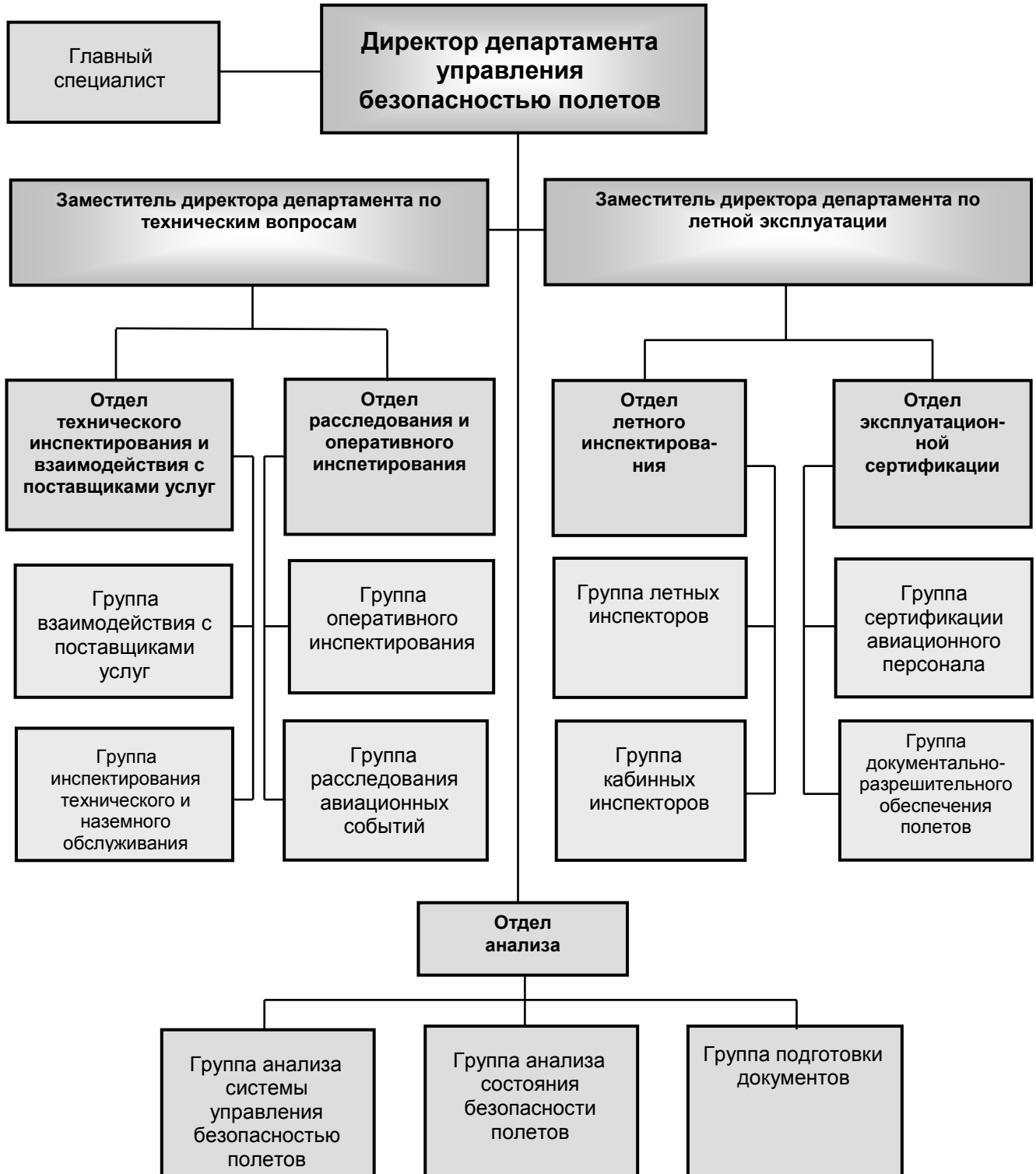
РД-ГД-001

Изд. 4

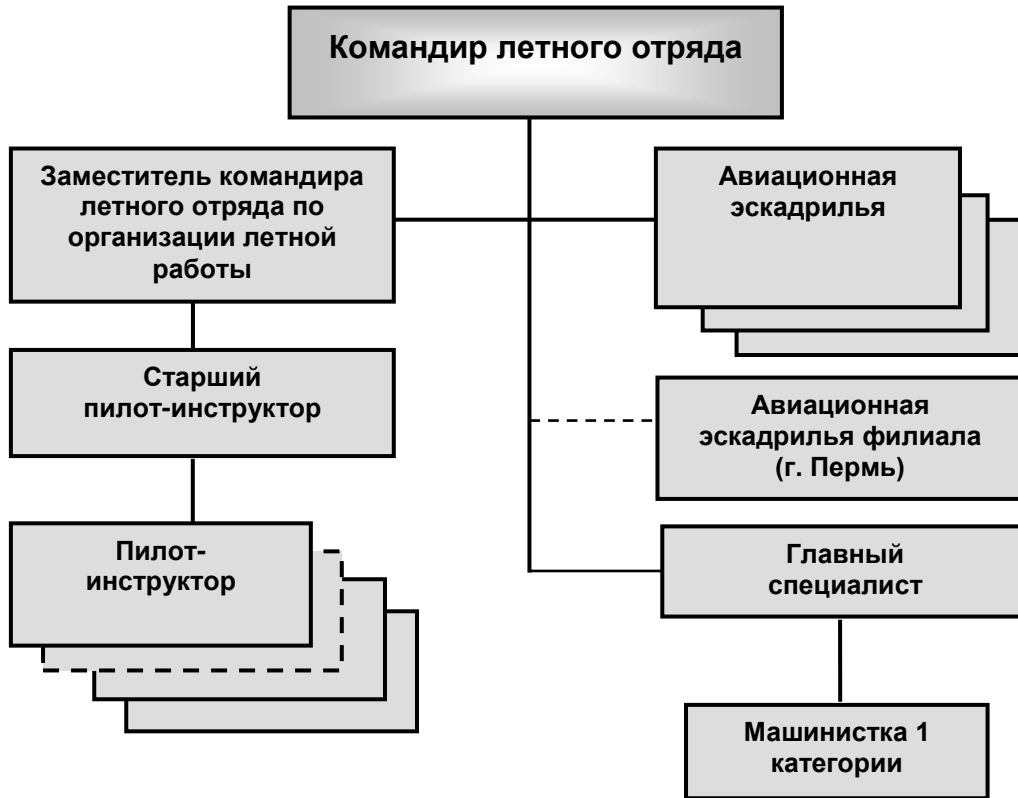
Рев. 08

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

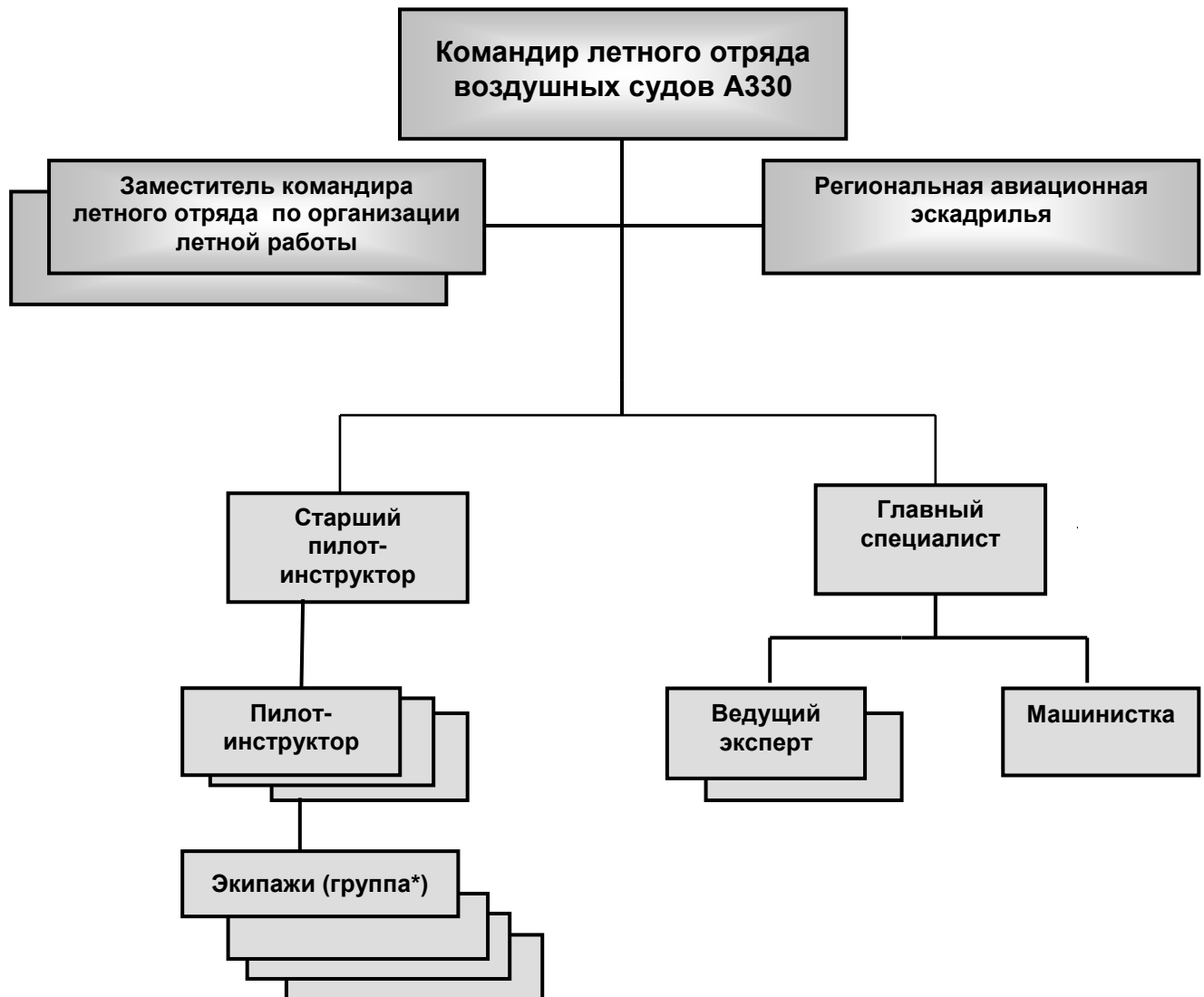
1.5.3. Организационная структура департамента управления безопасностью полетов



1.5.4. Организационная структура летного отряда воздушных судов SSJ-100

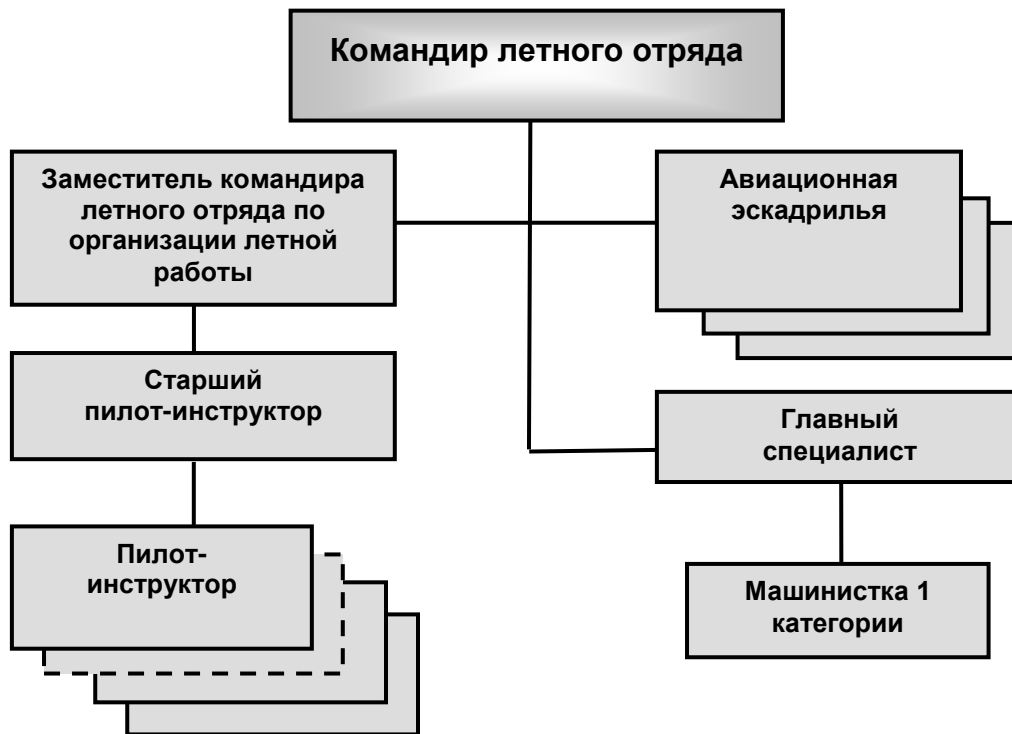


1.5.5. Организационная структура летного отряда воздушных судов А330

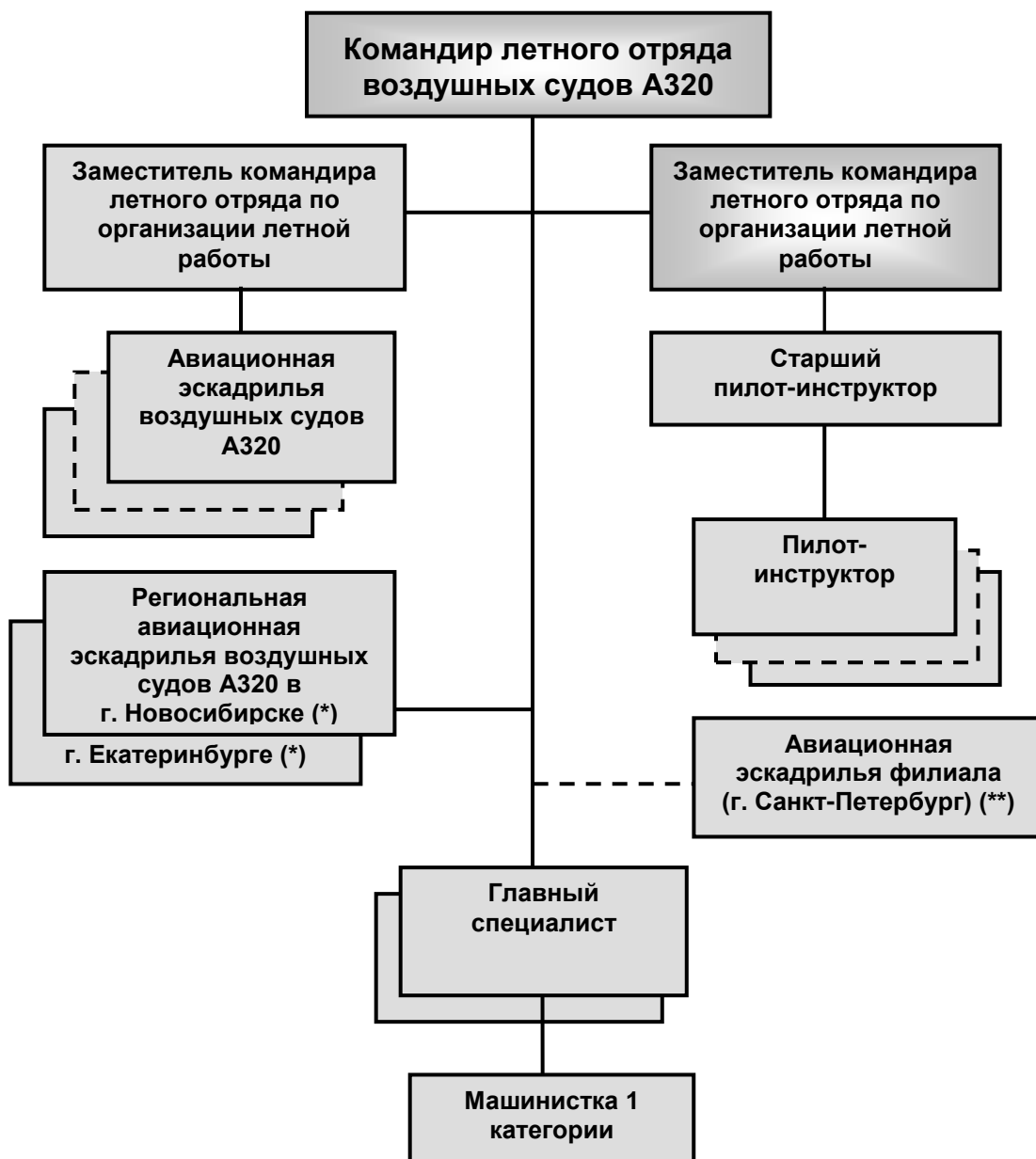


(*) летная группа формируется из 15-20 экипажей и закрепляется за пилотом-инструктором приказом по летному отряду.

1.5.6. Организационная структура летного отряда воздушных судов В777 и В737



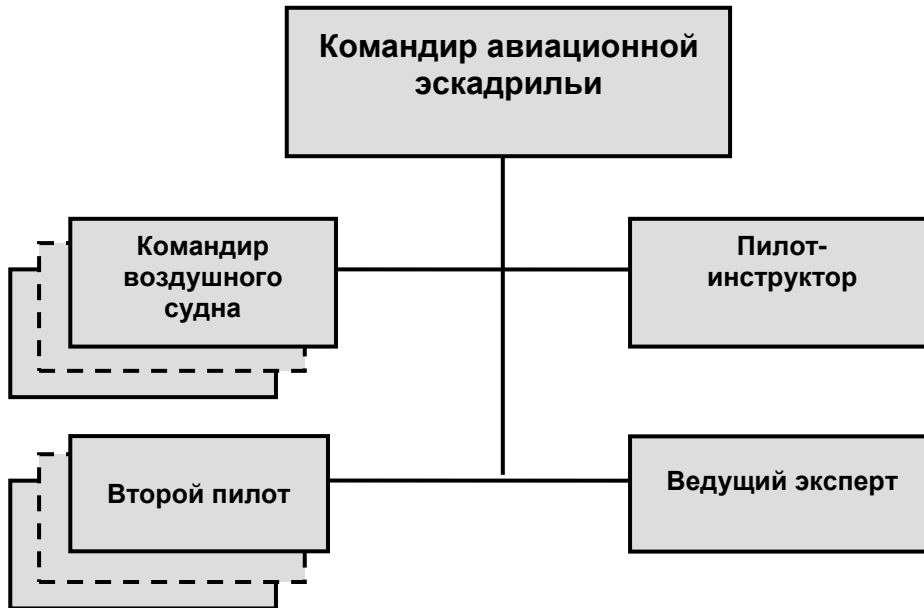
1.5.7. Организационная структура летного отряда воздушных судов А320




(*) Региональные авиационные эскадрильи закреплены в летном отряде воздушных судов А320 №2.

(**) Авиационная эскадрилья филиала в городе Санкт-Петербург функционально подчиняется командиру летного отряда воздушных судов А320 №2.

1.5.8. Организационная структура авиационной эскадрильи



| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А | РД–ГД–001 |
| | Глава 2: Контроль и надзор за выполнением полетов | Стр. 1 из 2 |

Область применения: *полномочия должностных лиц уполномоченного органа в области гражданской авиации.*

Основание: *пункт 1-ОРГ.2.1.7 акта по проверке базовых объектов ПАО «Аэрофлот» от 25.12.2017.*

1) *раздел 2.6 изложен в новой редакции:*

2.6. ПОЛНОМОЧИЯ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ УПОЛНОМОЧЕННОГО ОРГАНА В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

- (1) Государственные транспортные инспекторы Ространснадзора, специалисты Росавиации, инспекторы, выполняющие проверки по программе SAFA, беспрепятственно допускаются на объекты ПАО «Аэрофлот», подлежащие инспекционной проверке.
- (2) Государственные транспортные инспекторы Ространснадзора проводят проверки в рамках деятельности по контролю (надзору) за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации.

Перед проведением контроля (надзора) на маршруте (в полете) по прибытии в аэропорт вылета (помещение предполетного брифинга, борт ВС) Государственный транспортный инспектор представляется КВС (представителю авиапредприятия), предъявляет служебное удостоверение, инспекторское задание и информирует о целях и задачах проводимого мероприятия по контролю (надзору).

При проведении мероприятий по контролю (надзору) на маршруте (в полете) государственный инспектор включается в задание на полет в соответствующую графу, предусмотренную положениями РПП. Государственный инспектор, не имеющий действующего свидетельства авиационного специалиста, вписывается с обратной стороны задания на полет.

В ходе проведения контроля на маршруте (в полете) Государственный транспортный инспектор может занимать место в кабине экипажа, за исключением рабочих мест пилотов, или место в салоне ВС, в зависимости от вида и задач проводимой проверки. При этом общее число лиц на борту не должно превышать количества мест, оборудованных привязными ремнями.

Государственному транспортному инспектору при выполнении мероприятий контроля (надзора) в полете запрещается отвлекать экипаж от выполнения своих служебных обязанностей.

Запрещается нахождение государственного инспектора в пилотской кабине в полете, если это не указано в инспекторском задании.

Результаты мероприятий по контролю (надзору) доводятся до КВС, уполномоченного представителя авиакомпании после завершения полета путем передачи оформленного Отчета о проведенном мероприятии по контролю (надзору).

- (3) Специалисты Росавиации проводят проверки в рамках процедур подтверждения соответствия эксплуатанта. Плановые проверки проводятся в соответствии с годовым планом проведения проверок эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, утвержденным Руководителем Росавиации.



Плановые проверки на маршруте и на перроне осуществляются в соответствии с заданием на проведение проверки, подписанным начальником УЛЭ Росавиации.

При проведении проверки на маршруте (в полете) специалист Росавиации вносится в задание на полет (с записью на оборотной стороне задания).

Специалисты Росавиации, выполняющие инспекционную проверку в полете, имеют свидетельство специалиста гражданской авиации с квалификационной отметкой по типу соответствующего ВС или ВС с аналогичными эксплуатационными характеристиками или имели указанное свидетельство ранее.

В ходе проверки на маршруте специалистам Росавиации запрещается занимать рабочее место членов экипажа ВС и давать указания членам экипажа, касающиеся выполнения их обязанностей в полете.

Результаты проверки оформляются в виде отчета о проведении проверки с указанием сроков устранения замечаний/несоответствий. Оформленный отчет направляется в адрес ПАО «Аэрофлот» для учета и проведения мероприятий по устранению замечаний/несоответствий.

- (4) Рекомендации членам экипажей ВС по вопросу общения с Государственными транспортными инспекторами Ространснадзора, специалистами Росавиации, инспекторами, выполняющими проверки по программе SAFA, в ходе проведения проверки, не имеют различий и изложены в Методических рекомендациях командирам ВС и членам экипажа ВС ПАО «Аэрофлот» по процедурам проверок состояния ВС и судовой документации инспекторами SAFA. Методические рекомендации размещены на борту ВС.

Дата утверждения: 07.02.2018

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо:

Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано:

Директор департамента производства полетов

Заместитель директора по летно-техническим стандартам

Заместитель директора по летно-методической работе







Заместитель директора департамента (л)

Директор департамента управления
безопасностью полетов

Начальник ОУ СМК

Директор юридического департамента

2.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 2.1. | Надзор за выполнением полетов ПАО «Аэрофлот» | 2.1.1 |
| 2.1.1. | Общие положения..... | 2.1.1 |
| 2.1.2. | Текущий контроль организации летной работы | 2.1.3 |
| 2.1.3. | Прослушивание телефонных переговоров диспетчеров ОПДО ЭВС ДПиКОД (ОСС)..... | 2.1.4 |
| 2.2. | Система документации по безопасности полетов..... | 2.2.1 |
| 2.2.1. | Общие положения..... | 2.2.1 |
|  2.2.2. | Перечень основных документов (руководств) ПАО «Аэрофлот», входящих в систему документации по безопасности полетов..... | 2.2.2 |
|  2.2.3. | Структура документации по безопасности полетов..... | 2.2.3 |
| 2.2.4. | Основные требования к содержанию документации по безопасности полетов | 2.2.3 |
| 2.2.5. | Апробация | 2.2.5 |
|  2.2.6. | Изменения | 2.2.5 |
|  2.2.7. | Перечень основных документов департамента производства полетов, входящих в систему документации по безопасности полетов, и ответственность руководителей за разработку и поддержание их актуальности | 2.2.6 |
| 2.2.8. | Порядок внесения изменений..... | 2.2.7 |
| 2.2.9. | Организация контроля актуальности документации | 2.2.8 |
|  2.2.10. | Система доведения информации по безопасности полетов до исполнителей..... | 2.2.8 |
| 2.2.11. | Сроки хранения документации | 2.2.11 |
| 2.3. | Система управления безопасностью полетов | 2.3.1 |
| 2.3.1. | Общие положения..... | 2.3.1 |
| 2.3.2. | Политика в области обеспечения безопасности полетов..... | 2.3.1 |
| 2.3.3. | Обеспечение безопасности полетов | 2.3.3 |
| 2.3.4. | Управление авиационно-производственными рисками..... | 2.3.8 |
| 2.3.5. | Популяризация вопросов безопасности полетов..... | 2.3.8 |
|  2.3.6. | Система сообщений персонала | 2.3.9 |
| 2.3.7. | Порядок принятия мер по случаям сознательного и преднамеренного нарушения установленных норм и правил..... | 2.3.13 |
| 2.3.8. | Культура безопасности полетов..... | 2.3.14 |
| 2.4. | Оперативный контроль..... | 2.4.1 |
| 2.4.1. | Инспекторские проверки | 2.4.1 |
| 2.4.2. | Основные виды и сроки инспекторских проверок | 2.4.1 |
| 2.4.3. | Контроль деятельности ДУБП | 2.4.1 |
| 2.4.4. | Применение инспекторского бланка нарушений и отклонений..... | 2.4.1 |

| | | | |
|---|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| ✈ | 2.4.5. | Процедуры отстранения лиц авиационного персонала от исполнения должностных обязанностей | 2.4.2 |
| | 2.5. | Сбор, обработка и использование бортовых средств записи полетной информации..... | 2.5.1 |
| | 2.5.1. | Основные положения..... | 2.5.1 |
| | 2.5.2 | Задачи, решаемые программой анализа полетных данных с использованием полетной информации | 2.5.1 |
| | 2.5.3. | Виды объективного контроля..... | 2.5.2 |
| ✈ | 2.5.4. | Использование полетной информации при определении причин авиационных происшествий и инцидентов | 2.5.4 |
| ✈ | 2.5.5. | Регламент использования бортовых средств записи полетной информации..... | 2.5.4 |
| | 2.5.6. | Использование материалов анализа ПИ для управления рисками..... | 2.5.5 |
| | 2.6. | Полномочия должностных лиц уполномоченного органа в области гражданской авиации | 2.6.1 |
| ✈ | 2.7. | Инспекторские проверки на рампе (SAFA) | 2.7.1 |
| | 2.7.1 | Основные принципы инспекторских проверок гражданских воздушных судов в аэропортах Российской Федерации и за рубежом | 2.7.1 |
| | 2.7.2 | Процедура инспекционной проверки на перроне..... | 2.7.1 |
| | 2.7.3 | Категорирование несоответствий..... | 2.7.2 |
| | 2.8. | Приложения | 2.8.1 |
| | 2.8.1. | Бланки инспектирования | 2.8.1 |
| | 2.8.2. | Инспекторский бланк нарушений и отклонений | 2.8.13 |
| ✈ | 2.8.3. | Бланк «Flight Safety Report (FSR)» | 2.8.14 |
| | 2.8.4. | Бланк инспекторской проверки на перроне..... | 2.8.15 |

2.1. НАДЗОР ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ПОЛЕТОВ ПАО «АЭРОФЛОТ»

2.1.1. Общие положения

Контроль (надзора) за соблюдением воздушного законодательства Российской Федерации, действующих норм и правил по обеспечению безопасности полетов ПАО «Аэрофлот» осуществляет Управление государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Госавианадзор).

Госавианадзор не разделяет и не уменьшает ответственности ПАО «Аэрофлот» за состояние безопасности полетов.

Непосредственный и постоянный контроль за деятельностью структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», связанных с обеспечением качества и безопасности полетов, возложен на департамент управления безопасностью полетов (далее – ДУБП) ПАО «Аэрофлот».

ДУБП является структурным подразделением ПАО «Аэрофлот», осуществляющим в пределах своей компетенции функции надзора за обеспечением качества и безопасности полетов.

Договоры и/или соглашения, заключаемые со сторонними организациями на оказание услуг по выполнению и обеспечению рейсов ПАО «Аэрофлот», техническому обслуживанию или авиационной безопасности, должны содержать или предусматривать ссылки на конкретные показатели работы, которые должны контролироваться с целью выполнения требований по обеспечению безопасности полетов и/или авиационной безопасности.

ДУБП осуществляет свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации, нормативными документами в области гражданской авиации, приказами и указаниями специального уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, стандартами и рекомендациями международной организации гражданской авиации (ИКАО), Уставом, решениями органов управления ПАО «Аэрофлот», приказами и указаниями генерального директора.

Свою деятельность ДУБП строит на принципах перспективного и оперативного планирования. Перспективные планы утверждаются генеральным директором, а оперативные планы – директором департамента управления безопасностью полетов.

Уполномоченные должностные лица ДУБП имеют право:

- представлять интересы ПАО «Аэрофлот» во взаимоотношениях с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, ассоциациями, предприятиями, научными, учебными, общественными и другими организациями, представителями иностранных государств, а также с зарубежными экспертами по вопросам обеспечения безопасности полетов.
- выполнять полеты в составе экипажей ПАО «Аэрофлот» (при отсутствии допуска к выполнению полетов на ВС данного типа или свидетельства летного специалиста вписываться с обратной стороны полетного задания) для контроля техники пилотирования, практической работы в воздухе, выполнения

стандартов авиапредприятия, заявленных в Сертификате эксплуатанта, а также для проверки обеспечения полетов наземными службами, независимо от наличия других работников и проверяющих на борту ВС.

- направлять обязательные для исполнения работниками ПАО «Аэрофлот» предписания об устранении нарушений и недостатков в обеспечении безопасности полетов с установлением сроков предоставления информации о принятых мерах.
- отменять и приостанавливать действия распорядительных документов структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», противоречащих требованиям обеспечения безопасности полетов, с последующим докладом генеральному директору.
- приостанавливать эксплуатацию ВС ПАО «Аэрофлот» при обнаружении недостатков, угрожающих безопасности полетов.
- издавать распоряжения о расследовании инцидентов, повреждений ВС и других нарушений стандартов авиакомпании ПАО «Аэрофлот» по эксплуатации и техническому обслуживанию ВС с последующим утверждением отчетов о проведенных расследованиях.
- разрабатывать проекты приказов и указаний генерального директора по вопросам безопасности полетов.
- иметь доступ к любым документам и информации, необходимой для качественной аналитической работы Департамента в установленном в ПАО «Аэрофлот» порядке.
- запрашивать и получать от руководителей структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» информацию по вопросам обеспечения безопасности полетов.
- отстранять от выполнения полетов, а также работ по эксплуатации ВС работников ПАО «Аэрофлот», не выполняющих требования безопасности полетов.
- выполнять проверку исполнения требований Сертификата эксплуатанта, руководящих документов по безопасности полетов, осуществлять контроль обеспечения безопасности полетов, стандартов авиакомпании ПАО «Аэрофлот» по выполнению процедур летного, наземного и технического обслуживания ВС как на территории Российской Федерации, так и в представительствах ПАО «Аэрофлота» за границей.
- согласовывать и подписывать документы, связанные с обеспечением безопасности полетов.
- участвовать в подборе кандидатов на должности руководящего и командно-летного состава ПАО «Аэрофлот» для переучивания на новую авиационную технику, а также в решении вопросов о снятии и восстановлении на летной работе членов экипажей ВС.
- на основании задания директора ДУБП, независимо от наличия других проверяющих на борту из числа работников ПАО «Аэрофлот», участвовать в полетах в составе экипажей ПАО «Аэрофлот» и авиапредприятий, использующих товарный знак ПАО «Аэрофлот» (при отсутствии допуска к выполнению полетов на ВС данного типа или свидетельства летного специалиста вписываться с обратной стороны полетного задания) для контроля техники пилотирования, самолетовождения, практической работы в воздухе, выполнения стандартов ПАО «Аэрофлот», заявленных в

Сертификате эксплуатанта № 1, а также для проверки обеспечения полетов наземными службами. При проведении эксплуатационной инспекции при отсутствии допуска к выполнению полетов на ВС данного типа или в авиапредприятиях, связанных с ПАО «Аэрофлот» договорами и соглашениями, инспекторский состав не разделяет и не уменьшает ответственности экипажа ВС за обеспечение безопасности полетов.

2.1.2. Текущий контроль организации летной работы

Текущий контроль соблюдения параметров допуска летного состава к самостоятельным полетам осуществляется командно-летным и инспекторским составом ПАО «Аэрофлот», а также специалистами планирующих органов с использованием комплекса информационных систем (далее – КИС) «Аккорд».

- (1) В КИС «Аккорд» ведется учет параметров летной деятельности каждого летного специалиста ПАО «Аэрофлот»:
- номер летного свидетельства (свидетельства бортпроводника), дата выдачи, срок действия, срок медицинского освидетельствования;
 - тип (типы) ВС, к эксплуатации которых допущены члены экипажа ВС, дата ввода в строй, взлетный и посадочный минимум, дата присвоения;
 - допуск к полетам в качестве инструктора, дата подтверждения (присвоения) и срок действия;
 - допуск к полетам в качестве экзаменатора, дата подтверждения (присвоения) и срок действия;
 - допуск к полетам: RVSM, MNPS, RNAV, P-RNAV, ILS PRM, ETOPS;
 - допуск к полетам с соответствующим оборудованием ВС (TCAS/ACAS, GPWS/EGPWS и т.п.), дата присвоения;
 - допуск КВС к полетам с правого пилотского сидения, дата присвоения;
 - прохождение программы подготовки в области человеческого фактора;
 - допуск к перевозке опасных грузов;
 - прохождение программы подготовки по авиационной безопасности;
 - проверки по специальности, с регистрацией даты проведения проверки, лица, осуществившего проверку, и автоматизированным определением срока действия проверки;
 - прохождение тренажерной подготовки с возможностью учета различных типов заходов на посадку и взлетов, выполненных в процессе тренировок;
 - прохождение программы аварийно–спасательной подготовки;
 - допуск членов летного экипажа к полетам на аэродромы и по трассам с учетом категории сложности, сроки прохождения;
 - прохождение курсов повышения квалификации;
 - результаты прохождения подготовки по английскому языку;
 - изучение документов по безопасности полетов, приказов, указаний, распоряжений специально уполномоченных органов в области гражданской авиации Российской Федерации и ПАО «Аэрофлот», с регистрацией даты изучения;
 - взлеты и посадки, выполненные пилотами самостоятельно, с инструктором или на комплексном тренажере в целях поддержания необходимой квалификации;

- полетное и рабочее время членов экипажей ВС с учетом ограничений за учетный период.
- (2) Ввод данных в КИС «Аккорд» осуществляется должностными лицами, несущими персональную ответственность за достоверность вводимой информации, на основании:
- задания на полет;
 - заданий на тренировку согласно Программе подготовки летного состава по типам ВС и на комплексном тренажере;
 - бланков проведения предварительной подготовки экипажа;
 - листов оценок результатов экзаменов по теоретической (наземной) подготовке на подтверждение квалификации, английскому языку и т.д.;
 - актов проверки техники пилотирования/практической работы в полете (LINE CHECK);
 - актов квалификационной проверки на тренажере (SIMULATOR PROFICIENCY CHECK);
 - табеля учета рабочего и полетного времени.

КИС «Аккорд» является источником официальной информации для планирования процессов организации летной работы.

Планирование летного состава, в том числе имеющего допуск к полетам на двух типах ВС или их модификаций (при необходимости отдельного допуска для каждого из них) осуществляется в соответствии с процедурой, предусматривающей обеспечение автоматического контроля в КИС «Аккорд» допусков планируемого летного состава на соответствие квалификационным требованиям.

- (3) Информация поддержания летной годности членов летных экипажей хранится в базе данных КИС «Аккорд» постоянно.
- (4) Летные книжки членов летных и кабинных экипажей заполняются на основании данных о полете, проверках, провозках, тренировках и т.д., имеющихся в КИС «Аккорд». Ответственность за соответствие записей в летных книжках и заданиях на тренировку данным КИС «Аккорд» несут командиры летных подразделений (лица, ответственные за ведение летно-штабной документации).

2.1.3. Прослушивание телефонных переговоров диспетчеров ОПДО ЭВС ДПиКОД (ОСС)

- (1) Прослушивание телефонных переговоров диспетчеров ОПДО ЭВС ДПиКОД (ОСС) используется в целях:
- повышения уровня безопасности полетов путем систематического контроля качества выполнения полетного диспетчерского обслуживания экипажей, способствующего повышению профессиональной подготовки персонала ОПДО ЭВС ДПиКОД (ОСС);
 - определения причин сбойных ситуаций и отклонений от плана выполнения полетов;
 - расследования причин авиационных происшествий;

- своевременного выявления системных ошибок в работе подразделения, а также взаимодействия со смежными подразделениями ПАО «Аэрофлот» с целью разработки корректирующих мероприятий и необходимых изменений в технологию работы диспетчеров ОПДО ЭВС ДПиКОД (ОСС).
- (2) Прослушивание телефонных переговоров выполняются не реже одного раза в две недели руководителем группы диспетчерского обслуживания экипажей ВС ОПДО ЭВС ДПиКОД (ОСС) на автоматизированном рабочем месте «Незабудка – сеть». В случаях, не терпящих отлагательства, прослушивание переговоров выполняется начальником ОПДО ЭВС, директором ДПиКОД (ОСС) на аналогичных рабочих местах, установленных на их ПК.
В случае отклонений, выявленных по результатам прослушивания, выполняется протоколирование соответствующей части телефонных переговоров. Протокол переговоров представляется начальнику ОПДО ЭВС для принятия решения.
- (3) Записи и протоколы телефонных разговоров классифицируются как строго конфиденциальная информация, не подлежащая разглашению. Такая информация не может быть основанием для принятия мер административного воздействия. В случаях проведения расследований авиационных происшествий вышеуказанная информация может быть представлена членам комиссии исключительно на основании письменного запроса директора департамента управления безопасностью полетов, председателя комиссии по расследованиям ПАО «Аэрофлот».
- (4) Записи телефонных разговоров хранятся не менее двух месяцев.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 2. Контроль и надзор
за выполнением полетов**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

2.2. СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.2.1. Общие положения

Система документации по безопасности полетов ПАО «Аэрофлот» – комплект взаимосвязанных, установленных документов, содержащих в систематизированном виде информацию, необходимую для полетных и наземных операций.

Приведенный ниже материал содержит инструктивные указания в отношении структуры и разработки документации по безопасности полетов структурных подразделений ПАО «Аэрофлот». Положения данного раздела подготовлены в соответствии с рекомендациями ИКАО, изложенными в дополнении G, приложения 6, часть 1, «Система документации по безопасности полетов».

Вся действующая и разрабатываемая в ПАО «Аэрофлот» документация по безопасности полетов должна соответствовать нормативным требованиям международных и государственных органов, осуществляющих сертификацию и лицензирование деятельности в гражданской авиации, надзор за поддержанием летной годности эксплуатируемых ВС. Основные принципы управления документацией по безопасности полетов, регламентируемые в данном разделе, применяются как к документам, разрабатываемым в ПАО «Аэрофлот», так и к документам, поступающим из внешних источников, в том числе:

- (a) нормативным документам уполномоченного органа в области гражданской авиации РФ и документам других государств, обязательным для исполнения в ПАО «Аэрофлот»;
- (b) международным стандартам и рекомендуемым практикам ICAO;
- (c) директивам летной годности;
- (d) сборникам аэронавигационной информации (AIP), включая NOTAM;
- (e) РЛЭ (AFM) воздушных судов, утвержденным или согласованным со специальным уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации;
- (f) руководствам производителя по эксплуатации ВС, включая летно-технические характеристики, центровочные/весовые данные/инструкции, перечни контрольных проверок, Перечни допустимых отклонений от конфигурации (CDL) и Перечни минимального оборудования (MEL);
- (g) другим документам, поступающим от производителя ВС и оборудования.

При составлении документации необходимо обеспечить ее согласованность между собой и учитывать принципы управления человеческими ресурсами. Разделы одного документа должны также согласовываться и применяться последовательно.

Учет принципов человеческих факторов при разработке документации по безопасности полетов и при использовании контрольных перечней:

- (a) предусматривает:
 - применение установленного формата документации для отображения информации с учетом соответствующего уровня подготовки пользователя, требуемого уровня технической детализации и ясности изложения;
 - обеспечение пользователя необходимой и удобной для выполнения конкретных задач информацией в форме, дающей возможность ее непосредственного использования;
 - разработку технологических процедур с учетом требований простоты, последовательности и удобства применения;

(b) способствует:

- повышению эффективности работы посредством использования наглядных пояснительных надписей, символов, раскраски, терминов, аббревиатур, форматирования и расположения текста;
- охвату и пониманию оператором всех элементов текущей ситуации и умению применять полученный опыт;
- снижению потребности в специальных или особых навыках, способностях, оборудовании или характеристиках;
- оценке воздействий на физические и умственные возможности оператора и его способности к принятию решений.

Единые требования по оформлению документации содержатся в СТО УК 19.3 «Управление качеством. Порядок оформления документов СМК».

Положения данного раздела распространяются на документацию подразделений ПАО «Аэрофлот», определяющую общие принципы и правила организации тех видов деятельности, в которые они (подразделения) вовлечены и демонстрирующую способы и методы соответствия ПАО «Аэрофлот» сертификационным требованиям к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации, то есть руководства по деятельности подразделений и их аналоги.

Электронная система организации и контроля документации по безопасности полетов должна обеспечивать регулярное резервное копирование файлов с документами, непосредственно использующимися при выполнении и обеспечении полетов ВС ПАО «Аэрофлот». Запись файлов резервного копирования производится по расписанию в соответствии с требованиями процедуры ДП-024-6104Х.

2.2.2. Перечень основных документов (руководств) ПАО «Аэрофлот», входящих в систему документации по безопасности полетов

- Руководство по производству полетов эксплуатанта (РПП, часть А, В, С, D – Operations Manual – OM).
- Руководство по организации технического обслуживания ВС (POTOM/MSM – Maintenance Control Manual).
- Руководство по наземному обеспечению перевозок (организации наземного обслуживания) - РОНО (Ground Operations Manual).

Примечание: *Положения других внутренних нормативных документов не могут противоречить требованиям вышеуказанных руководств.*

- Руководство по качеству деятельности ПАО «Аэрофлот».
- Руководство по управлению безопасностью полетов (Flight Safety Management Manual);
- Программа по авиационной безопасности.
- Программа управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов.
- Руководство по процедурам ТО двух двигательных ВС для полетов увеличенной дальности (Extended range, Two engines Operations (ETOPS) Maintenance Procedure Manual).
- Руководство по деятельности ДТО ВС ПАО «Аэрофлот» (для ВС российского производства).
- Maintenance Organisation Exposition (Руководство по деятельности ДТО ВС ПАО «Аэрофлот» для ВС иностранного производства).

- Программа комплексной автоматизированной обработки полетной информации (WinArm 32, AirFase).
- Руководство по воздушным перевозкам груза и почты (Mail and Cargo Air Transportation Manual).
- Руководство для бортпроводников (Cabin Crew Manual).
- Руководство по организационному обеспечению полетов (Flight Operations Control Manual).
- План действий структурных подразделений в кризисных ситуациях (Emergency Response Plan).
- Руководство по противообледенительной защите ВС.
- Руководство по диспетчеризации и информационному обеспечению производственной деятельности.

2.2.3. Структура документации по безопасности полетов

- (1) Система документации по безопасности полетов построена согласно критериям, которые упрощают доступ к необходимой для полета и наземных операций информации, содержащейся в различных эксплуатационных документах, а также упрощают организацию распространения и пересмотра эксплуатационных документов.
- (2) Информация, содержащаяся в системе документации по безопасности полетов, формируется с учетом ее важности при использовании:
 - (a) критическая по времени информация, которая может поставить под угрозу безопасность операции, если не будет немедленно представлена;
 - (b) чувствительная ко времени информация, которая может неблагоприятно повлиять на уровень безопасности операции или задержать операцию, если не будет представлена через короткий период времени;
 - (c) часто используемая информация;
 - (d) справочная информация, которая требуется для выполнения операции, но не имеет отношения к подпунктам (a), (b), (c);
 - (e) информация, которая может быть сгруппирована на основе этапа операции, на котором она используется.
- (3) Критическая по времени информация размещается в начале документов и выделяется в системе документации по безопасности полетов.

2.2.4. Основные требования к содержанию документации по безопасности полетов

Содержание документов, используемых непосредственно при организации, производстве полетов или для их обеспечения, должно быть представлено точно, без искажений на русском или английском языке (где применяется), в доступном для использования формате, отвечающем потребностям персонала, занятого производством полетов.

- (1) Лист согласования и утверждения.
Документация по безопасности полетов утверждается генеральным директором и при необходимости согласовывается (одобряется) специально уполномоченным органом исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации. Лист согласования и утверждения должен размещаться в самом начале документа. В том случае если утверждается новая ревизия документа, предыдущий лист утверждения (согласования) изымается.

- (2) Термины, сокращения, определения и нормативные ссылки.

Документация по безопасности полетов должна включать (как правило, в нулевом разделе/главе) перечни терминов, согласованные с терминологией приложений ИКАО, Воздушного кодекса Российской Федерации, Федеральных авиационных правил и других нормативных документов, регулирующих деятельность гражданской авиации Российской Федерации, а также сокращения и их стандартные определения, обновляемые на регулярной основе для обеспечения доступа к актуальной терминологии. Нормативные ссылки должны обновляться по мере внесения изменений в документацию.

- (3) Держатели документа.

В списке держателей руководства (или его аналога) должно быть указано структурное подразделение и лицо, ответственное за ведение экземпляра документа. Данный перечень необходимо включать в один из начальных разделов документа, который в свою очередь должен содержать информацию о виде носителя (электронный или бумажный). Допускается указывать лицо, ответственное за рассылку электронной версии в структурном подразделении с перечнем номеров экземпляров.

- (4) Организационная структура структурного подразделения.

Актуальная структура структурного подразделения должна быть размещена в одном из начальных разделов документа и отражать следующее:

- вертикальную подчиненность;
- подчиненность внутри подразделения;
- функциональные связи.

- (5) Обязанности и ответственность руководства структурного подразделения.

В одном из начальных разделов документа должны быть отражены основные задачи подразделения, обязанности и ответственность высшего руководства. В зависимости от размеров и структуры подразделения данная информация должна включать как минимум обязанности и ответственность руководителя структурного подразделения.

- (6) Индексный указатель для быстрого нахождения информации.

Должен размещаться в начале документа и представлять собой систему деления на следующие уровни: часть, глава, раздел, пункт, подпункт. При необходимости возможно применение более мелких уровней, обозначаемых буквами латинского алфавита или арабскими (римскими) цифрами в круглых скобках. В случае если документ состоит из одной части, допускается опускать обозначение номера части. Страницы, содержащие информацию, используемую в нештатных и аварийных ситуациях, должны быть снабжены специальными закладками для прямого к ним доступа.

- (7) Формат.

Документация может быть выполнена в формате – А4 или А5.

- (8) Название документа и цвет обложки.

Название документа на обложке (этикетке электронного носителя) должно указываться на двух языках – русском и английском. Цвет обложки бумажной версии документа и этикетки электронного носителя должен быть выдержан в цветовой гамме корпоративного трехцветного или темно-синего (оттенка корпоративного темно-синего) либо темно-коричневого исполнения.

(9) Колонтитулы.

Документ должен содержать как минимум один колонтитул (верхний). В колонтитуле должны размещаться: эмблема ПАО «Аэрофлот», название документа (руководства), главы и/или раздела. При возможности размещения нижнего колонтитула рекомендуется включать в него информацию о дате актуализации документа и месте размещения актуальной версии. При отсутствии такой возможности данную информацию необходимо включить в нулевой раздел/главу документа. Порядковый указатель страницы может располагаться в верхнем колонтитуле или в нижней части страницы.

(10) Тиражирование.

Тиражирование и дальнейшее распространение документа должно производиться в соответствии с перечнем держателей данной документации на бумажном и электронном (CD-R дисках) носителях при минимальном использовании бумажных версий. Допускается передача держателям документации поправок/изменений и дополнений с использованием каналов корпоративной интранет-сети, электронной почты, другими безопасными и удобными для передачи информации способами при условии переиздания электронного носителя не реже одного раза в шесть месяцев.

(11) Доступ и размещение документации в корпоративной сети.

Доступ к электронным версиям документов должен обеспечиваться посредством размещения информации на внутреннем корпоративном сайте системы менеджмента качества и сайтах соответствующих структурных подразделений, являющихся держателями контрольного экземпляра документа.

2.2.5. Апробация

В тех случаях, когда вновь разрабатываемая или подвергшаяся изменениям документация способна повлиять на критические аспекты использования содержащейся в ней информации, возможно перед введением данной документации в действие провести ее апробацию в реальных условиях с тем, чтобы проверить ее эффективность.

Целью апробации является анализ эффективности:

- взаимодействия между подразделениями;
- оперативности доступа к необходимым разделам;
- возможности своевременного внесения поправок (по мере появления новых требований).

2.2.6. Изменения

- (1) Система внесения изменений, как правило, должна быть описана в нулевом разделе/главе документа. Целесообразно определить и указать конкретных должностных лиц, имеющих полномочия на внесение в документацию временных изменений/бюллетеней (критической по времени информации и чувствительной ко времени информации). Срок внесения изменений на основании действующих (временных) бюллетеней не должен превышать шести месяцев.

- (2) Перечень регистрации изменений (ревизий) должен размещаться в одной из начальных глав документа и содержать информацию о параметрах вносимых изменений (№ ревизии, дата ввода в действие, № издания и т.д.), лице, вносившем данное изменение (ревизию) в конкретный экземпляр документа, и при наличии соответствующего требования данные об одобрении изменения (ревизии) со стороны специального уполномоченного органа в области гражданской авиации. Рекомендуется при внесении изменений в документ давать краткое описание сути вносимой поправки и нормативные основания после перечня регистрации.
- (3) Документацию (руководства), входящие в систему документации по безопасности полетов ПАО «Аэрофлот», пересматривают:
- (a) на регулярной основе (периодичность проверки документа не реже одного раза в год);
 - (b) после значительных событий (слияние или поглощение предприятий, резкое увеличение или сокращение объема деятельности, изменения в сертификате эксплуатанта и пр.);
 - (c) после технологических изменений (внедрение нового оборудования или начало эксплуатации новых типов ВС);
 - (d) после изменения правил, касающихся безопасности полетов (обусловленные опытом эксплуатации или изменениях в методах и процедурах).

Данную информацию необходимо включать в документ в форме таблицы для предоставления наглядного свидетельства того, что документ поддерживается в актуальном состоянии.

- (4) Документация (руководства) по безопасности полетов подлежит постоянному сроку хранения в соответствии с п. 27а Перечня типовых управленческих документов, образующихся в деятельности организаций, с указанием сроков хранения, утвержденного руководителем Федеральной архивной службы России.

2.2.7. Перечень основных документов департамента производства полетов, входящих в систему документации по безопасности полетов, и ответственность руководителей за разработку и поддержание их актуальности

- Руководство по производству полетов ПАО «Аэрофлот» часть А – начальник ОЛС;
- Руководство по производству полетов ПАО «Аэрофлот» части В и С по типам ВС – начальник ОЛС, начальник отдела навигационного обеспечения полетов;
- Руководство по производству полетов ПАО «Аэрофлот» часть D – начальник ОЛС, начальник отдела летно – методического обеспечения;
- Руководства по летной эксплуатации ВС (AFM, FCOM, QRH) – начальник ОЛТЭ;
- Руководство по загрузке и центровке – начальник ОЛТЭ;
- Перечень минимального оборудования (ПМО/ MEL) – начальник ОЛТЭ;
- Программы подготовки летного состава по типам ВС (ППЛС, FCTM) – начальник ОЛМО;
- Методика определения минимумов для взлета и посадки ВС авиакомпании ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» – начальник отдела навигационного обеспечения полетов;

- Сборники аэронавигационной информации, аэронавигационные (полетные) карты – начальник отдела аэронавигационной информации;
- Взлетно-посадочные характеристики ВС (TAKE OFF CHARTS) – начальник отдела поддержки баз данных систем полетной информации.

Общее руководство и координация деятельности должностных лиц по разработке и внесению изменений в документы департамента производства полетов, входящих в систему документации по безопасности полетов, возлагается на заместителя директора департамента по летно-техническим стандартам.

2.2.8. Порядок внесения изменений

- (1) Процесс внесения изменений (ревизий) в систему документации по безопасности полетов требует и гарантирует актуальность всех производственных документов с учетом их важности использования.

Критическая по времени информация доводится до сведения персонала через КИС «Аккорд» и/или размещается в начале документа в виде бюллетеней желтого цвета.

Сроки доведения до персонала и заинтересованных служб чувствительной по времени информации определяются распоряжением руководителя, ответственного за безопасность операции или ее задержку.

Уведомления о внесении изменений в указанные Руководство по производству полетов, Руководство по организации технического обслуживания и Руководство по организации наземного обслуживания направляются в уполномоченный орган не позднее чем за 20 дней до вступления их в действие.

- (2) Все документы, связанные с организацией производства, эксплуатацией авиационной техники (бюллетени, циркуляры, ревизии руководств по летной эксплуатации и изменения к ним) и обеспечением безопасности полетов, вводятся в действие распоряжением (приказом) генерального директора или уполномоченного генеральным директором руководителя по направлениям деятельности.

Изменения в операционные процедуры, контрольные карты или модификации взлетно-посадочных и полетных характеристик, разработанные производителем ВС, могут быть внесены на основании решения летно-методического совета департамента производства полетов после экспертной оценки в области человеческого фактора и должны соответствовать техническим требованиям изготовителя.

- (3) Заместитель директора департамента производства полетов по летно-техническим стандартам несет персональную ответственность за своевременное предоставление актуальных версий и ревизий держателям учетных экземпляров документов, регламентирующих летную работу.

Внесение изменений в бортовые экземпляры документов по безопасности полетов осуществляет группа БД ОЛТЭ ДПП согласно перечню документации, находящейся на ВС.

- (4) Рассылка документации по безопасности полетов осуществляется через библиотеку служебной документации ОЛС ДПП с регистрацией в программе КАСУД-библиотека и журналах регистрации.

- (5) Изменения в бортовых экземплярах документации регистрируется в журнале регистрации с указанием бортового номера ВС, регистрационного номера документа и даты внесения изменения.

Дополнительный контроль осуществляет командно-летный и инспекторский состав ДПП и ДУБП при выполнении плановых проверок на маршруте, а так же ведущие инженеры ОЛТЭ ДПП с периодичностью не реже одного раза в шесть месяцев.

2.2.9. Организация контроля актуальности документации

- (1) Ответственность за ведение контрольных экземпляров нормативно-летной и другой документации, связанной с безопасностью полетов, определяется матрицей документов структурных подразделений ПАО «Аэрофлот».
- (2) Держатели учтенных экземпляров документов несут персональную ответственность за своевременное получение и внесение изменений в соответствующий раздел документа.
- (3) Сверка учтенных экземпляров нормативно-летной документации осуществляется не реже двух раз в год держателем документа. Результат сверки документа с контрольным экземпляром заверяется подписью держателя документа (ответственного лица) в разделе «Данные о проверке документа».
- (4) Все бортовые экземпляры документации проходят обязательную сверку с контрольными не реже двух раз в год, о чем делается отметка в разделе «Данные о проверке документа» специалистами группы БД ОЛТЭ с представлением отчета начальнику ОЛТЭ ДПП.

2.2.10. Система доведения информации по безопасности полетов до исполнителей

- (1) Общие положения

ПАО «Аэрофлот» обеспечивает в объеме, необходимом для исполнения своих обязанностей, подготовку персонала в области знания законов, нормативных правовых актов и процедур государств, на территории которых персонал осуществляет исполнение служебных обязанностей.

Сбор и рассылка в структурные подразделения ПАО «Аэрофлот» информации, связанной с обеспечением безопасности полетов, осуществляет департамент управления делами.

Руководители структурных подразделений:

- планируют и реализуют процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала с необходимой информацией, включая информацию о безопасности полетов, авиационной безопасности, персонале организаций, изменениях в законах, правилах и нормативных правовых актов государств, на территории которых осуществляется деятельность ПАО «Аэрофлот», а также в руководствах по направлениям деятельности;
- назначают лиц, ответственных за:
 - учет изменений эксплуатационной документации, актов воздушного законодательства, руководств;
 - рассылку (доступ в электронном виде), обеспечивающую наличие действующих версий указанных документов в подразделениях и у внешних поставщиков услуг, осуществляющих поддержание летной годности воздушных судов, наземное обслуживание, медицинское освидетельствование авиационного персонала, предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации, авиационную безопасность;
 - пересмотр и внесение изменений, необходимых для поддержания актуальности информации, содержащейся в документах ПАО «Аэрофлот»;
 - выявление устаревших, переизданных документов, их изъятие и уничтожение;
 - хранение и рассылку документации, полученной из внешних источников, включая руководства и документы от уполномоченных органов, разработчиков воздушных судов и комплектующих к ним;

- организуют доведение и изучение поступивших приказов, указаний, информации по безопасности полетов до авиационного персонала на разборах, занятиях и индивидуально, обеспечивают размещение копий основных информационных материалов на стендах информации.

(2) Предоставление информации для летного состава

В целях оперативного доведения информации до летного состава используется комплексная информационная система «Аккорд» с применением простой электронной подписи. Авиаспециалист, изучивший документ, делает отметку в программе, что информация прочитана, понята и принята к исполнению.

Порядок и условия ознакомления летного состава департамента производства полетов с документами, непосредственно касающимися их трудовой деятельности, с применением простой электронной подписи (ЭП) в комплексной информационной системе «Аккорд» (КИС «Аккорд») установлен Регламентом применения простой электронной подписи в комплексной информационной системе «Аккорд», утвержденным приказом генерального директора от 31.01.2014года № 31 (далее – Регламент).

Реализация, определенных Регламентом, условий применения простой электронной подписи обеспечивает придание юридической силы внутренним электронным документам в КИС «Аккорд» и операциям с ними, включая, но, не ограничиваясь, ознакомление членов экипажей воздушных судов с месячным планом работ, планом на полеты, с необходимой текущей информацией, электронными копиями приказов, указаний, распоряжений и других нормативных актов, требующих личной подписи работника.

Оператор обеспечивает заблаговременное (в зависимости от категории срочности) размещение электронных документов, требующих ознакомления посредством ЭП в КИС «Аккорд» или собственноручной подписи работника, а также информирует работников посредством размещения в КИС «Аккорд» (с использованием E-mail или SMS-сообщений при необходимости) сообщения о поступлении новых документов, с указанием сроков ознакомления.

Оператор гарантирует, что в случае сбоя в работе электронного оборудования или программного обеспечения на сайте ДПП и/или в КИС «Аккорд» неисправности будут устранены в течение не более 4-х часов, а копии документов для ознакомления, при необходимости, будут представлены пользователю системы на бумажном носителе.

Учет электронных документов осуществляется путем ведения электронных архивов. Технология ведения электронных архивов учета включает программно-технологические процедуры заполнения и администрирования электронных архивов и средства хранения этой информации.

Оператор системы обеспечивают защиту от несанкционированного доступа и преднамеренного уничтожения и/или искажения учетных данных, содержащихся в электронных архивах электронных документов.

Электронные документы КИС «Аккорд», подписанные ЭП, признаются в ПАО «Аэрофлот» равными по юридической силе документам на бумажных носителях, заверенным собственноручной подписью.

В случае не ознакомления работника с документом(ами) в установленные сроки (нахождения работника в отпуске, на листе нетрудоспособности, в командировке, прохождения ВЛЭК, и т.п.) работник обязан ознакомиться с планом работы, текущей информацией и другими документами, требующими визирования, в течение первого рабочего дня после периода отсутствия.

Контроль за своевременностью и качеством изучения документов по безопасности полетов летным составом ПАО «Аэрофлот» осуществляют командиры летных подразделений в разделе «Статистика» КИС «Аккорд» («изучение документов»), а так же на разборах, при проведении предварительных подготовках и контроля готовности экипажей перед полетами.

Департамент управления безопасностью полетов осуществляет периодический контроль за поступлением, наличием и качеством изучения личным составом информации.

(3) Классификация информации

Информация временного характера или информация, требующая немедленного исполнения, издается в виде приказов, указаний, распоряжений, циркуляров по аэронавигационной информации, докладов по безопасности полетов и NOTAM, а информация, требующая внесения в соответствующие руководства, издается в виде изменений (дополнений) к ним и бюллетеней.

По срочности информация, касающаяся выполнения полетов и предназначенная для летного персонала, подразделяется на три основные категории:

- срочная информация;
- запланированная информация;
- техническая информация.

(a) Срочная информация

Приказы, указания и распоряжения срочного характера, издаваемые специальным уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации и руководством ПАО «Аэрофлот», должны доводиться немедленно и исполняться с момента доведения информации. Важная для безопасности полетов информация, включая:

- директивы летной годности;
- эксплуатационные бюллетени производителей авиационной техники;
- информационные бюллетени или директивы для летных экипажей;
- извещение NOTAM

доводятся до работников, задействованных в организации производства полетов с использованием всех возможных методов быстрого доведения срочной информации, такие как: телекс, электронная почта, КИС «Аккорд» и т.п.

Ответственность за своевременное предоставление вышеуказанной информации несут ДПП, ДПиКОД (ОСС) и ДТО ВС или ДПЛГ.

(b) Запланированная информация

Запланированная информация готовится департаментами ПАО «Аэрофлот» заранее и должна быть доведена заинтересованным лицам до даты введения в действие.

(c) Техническая информация

Технические инструкции и подробные процедуры по эксплуатации авиационной техники включаются в РЛЭ воздушного судна или издаются в виде технических бюллетеней.

(4) Источники информации и полномочия

(a) Общие приказы, указания и информация по безопасности полетов касаются всех летных подразделений и издаются руководством ПАО «Аэрофлот».

(b) Приказы и указания по типам ВС и издаются руководством ДПП и ДТО ВС или ДПЛГ.

- (с) Циркуляры по аэронавигационной информации и NOTAM, касающиеся всех или отдельных летных подразделений, издаются соответствующими департаментами и службами ПАО «Аэрофлот».
- (5) Срок действия информации
Для исключения хождения устаревшей информации все опубликованные документы должны регулярно пересматриваться на предмет включения их в содержимое поправок к соответствующим руководствам либо по истечению срока их действия – отменяться.

2.2.11. Сроки хранения документации

В соответствии с требованиями федеральных авиационных правил и Перечнями архивных документов, образующихся в деятельности государственных органов, органов местного самоуправления и организаций, с указанием сроков хранения документы, связанные с организацией и производством полетов, подлежат архивированию в течение нижеперечисленных сроков.

2.2.11.1. Документы, используемые при подготовке и выполнении полета

| Наименование документа | Срок хранения и № статей по перечню | Наименование перечня |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| План полета | 1 год ст. 431 | Перечень документов со сроками хранения, образующихся в деятельности Министерства гражданской авиации и подведомственных ему предприятий, учреждений и организаций (утвержден приказом МГА от 30.03.83 № 60-ДСП) (далее – Перечень МГА) |
| Задание на полет | 3 года ст. 436 | Перечень МГА ФАП-246 |
| Задание на тренировку | 3 года ст. 436 | Перечень МГА |
| Задание на лидирование | 3 года ст. 436 | Перечень МГА |
| Бортовой журнал | 3 года ст. 436 | Перечень МГА ФАП-246 |
| Сводная загрузочная ведомость (Load Sheet); бланк донесения об опасном грузе (NOTOC); метеорологическая информация; копия подписанного плана полета | 90 дней с даты выполнения полета | ФАП-246 |
| Центровочный график/Сводная загрузочная ведомость | 3 года ст. 282 | Перечень МГА |
| Акт приемки оружия на период полета ВС | 1 год ст. 282 | Перечень МГА |
| Оперативная информация по безопасности полетов | 1 год ст. 235 | Перечень МГА |
| Приказы, указания, распоряжения ПАО «Аэрофлот» | постоянно | Перечень 2010 года |
| Руководство по производству полетов | Постоянно ст. 27а | Перечень 2010 года |

2.2.11.2. Рапорты

| Наименование документа | Срок хранения и № статей по перечню | Наименование перечня |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------|
| Акт о нарушении Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту ВС | 3 года ст. 291 | Перечень МГА |
| Рапорт об отказе пассажиру в перевозке | 3 года ст. 291 | Перечень МГА |
| Донесение об инциденте в полете | 5 лет ЭПК ст. 461 | Перечень МГА |
| Бланк «Safety Report» | 5 лет ЭПК ст. 461 | Перечень МГА |
| Заявление о рождении | 5 лет ст. 665 | Перечень 2010 года |
| Заявление о смерти | 5 лет ст. 665 | Перечень 2010 года |

2.2.11.3. Документы по подготовке летного состава

| Наименование документа | Срок хранения и № статей по перечню | Наименование перечня |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Задания на тренировку, акты квалификационных и летных проверок членов экипажей ВС | 1 год со дня окончания срока действия | Перечень 2010 года (ст. 728) ФАП-246 |
| Документы, подтверждающие допуск к выполнению служебных обязанностей сотрудников по обеспечению полетов | 1 год со дня окончания срока действия | Перечень 2010 года (ст. 728) ФАП-246 |
| Зачетные ведомости | 5 лет ст. 1355 | Перечень МГА |
| Документы по подготовке в ВЛП/ОЗП | 5 лет ЭПК ст. 35, 474 | Перечень 2010 года |
| Программы подготовки летного состава | Постоянно ст. 711а | Перечень 2010 года |
| Акты расследования инцидентов с ВС | 10 лет ст. 242 | Перечень МГА |
| Документы по переучиванию летного состава на новые типы ВС | 5 лет ст. 705 | Перечень 2010 года |
| Инструкции по охране труда для экипажей ВС | Постоянно ст. 27.а | Перечень 2010 года |
| Документы о нарушениях при выполнении полетов | 5 лет ЭПК ст. 461, 464, 465 | Перечень МГА |
| Инспекторские предписания | 5 лет ст. 323 | Перечень МГА |
| Положение о летном отряде. Должностные инструкции летного состава | постоянно ст. 56а, 77а | Перечень 2010 года |
| Данные о рабочем, полетном времени и времени отдыха членов экипажа и сотрудников по обеспечению полетов. | 3 года | Перечень МГА (ст. 434) ФАП-246 |
| Анализы организации летной работы и безопасности полетов | Постоянно ст. 230 | Перечень МГА |
| Руководство по летной эксплуатации (FCOM) | Постоянно ст. 27а | Перечень 2010 года |

2.3. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

2.3.1. Общие положения

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

СУБП затрагивает следующие основные направления деятельности ПАО «Аэрофлот»:

- производство полетов;
- техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;
- наземное обеспечение перевозок;
- обеспечение безопасности на борту воздушных судов;
- организационное обеспечение полетов и полетно-диспетчерское обслуживание;
- перевозка грузов.

СУБП является корпоративной системой управления безопасностью полетов ПАО «Аэрофлот». Основные концептуальные рамки СУБП включают четыре компонента:

- (1) политика и цели управления безопасностью полетов;
- (2) обеспечение безопасности полетов;
- (3) управление авиационно-производственными рисками;
- (4) популяризация вопросов безопасности полетов (формирование культуры безопасности полетов).

2.3.2. Политика в области обеспечения безопасности полетов

- (1) Безопасность полетов является приоритетом деятельности ПАО «Аэрофлот».

Обязанностью руководителей ПАО «Аэрофлот» всех уровней является:

- развитие и совершенствование стратегии, систем и методов управления безопасностью полетов с целью обеспечения его высокого уровня и соответствия национальным и международным стандартам.
- обеспечение достаточного количества квалифицированных и обученных работников, необходимых материальных и временных ресурсов для реализации стратегии и политики в области безопасности полетов;
- предоставление всему персоналу надлежащей информации по проблемам безопасности полетов и соответствующей подготовки для его компетентности в вопросах управления безопасностью полетов и поручение персоналу только тех задач, которые соизмеримы с его квалификацией;
- развитие и внедрение в производственной деятельности позитивной культуры безопасности, которая отражает абсолютный приоритет вопросов безопасности полетов;
- развитие в производственных структурных подразделениях системы сообщений персонала по безопасности полетов, гарантирующей неприменение дисциплинарных взысканий к работникам, сделавшим сообщение, только в случае отсутствия сознательных нарушений;
- определение обязанностей и сфер ответственности всех работников в отношении разработки и реализации стратегии обеспечения безопасности полетов и результатов этой деятельности;

- обеспечение соответствия деятельности производственных структурных подразделений соответствующим стандартам безопасности полетов;
- определение и оценка показателей в области безопасности полетов в сравнении с реалистическими задачами и/или заданными уровнями;
- проведение анализов состояния безопасности полетов и принятие соответствующих управленческих решений;
- применение эффективной системы управления безопасностью полетов в целях достижения наивысших стандартов и показателей безопасности полетов;
- обеспечение уровня безопасности полетов не ниже 99,900 % (высокий уровень) и коэффициента безопасности SAFA не выше 2 единиц.

Обязанностью всех работников ПАО «Аэрофлот» является:

- достижение наивысших стандартов и показателей безопасности полетов во всех видах авиационной деятельности;
- постоянное улучшение результатов в области безопасности полетов;
- совершенствование процедур в сфере безопасности полетов для обеспечения их соответствия мировым стандартам;
- соблюдение законодательных и нормативных требований и стандартов, в том числе законодательств стран, где осуществляется деятельность ПАО «Аэрофлот»;
- снижение уровня риска безопасности полетов, связанного с производственной деятельностью, до наименьшего практически возможного достижимого уровня.

(2) Ответственность и полномочия за управление безопасности полетов.

Генеральный директор и его заместители по основным направлениям производственной деятельности (летная эксплуатация, техническая эксплуатация, обслуживание пассажиров на борту, наземное обслуживание ВС, полотно-диспетчерское обслуживание и грузовые перевозки) несут ответственность за управление БП, проведение соответствующих изменений и распределение ресурсов компании, необходимых для управления рисками БП при эксплуатации ВС. Они наделены соответствующими полномочиями и отвечают за сохранение высоких показателей БП. Решение данной задачи осуществляется путем внедрения системного метода выявления источников опасности, оценки риска с последующим уменьшением или устранением тех видов угроз, которые связаны с наибольшими потенциальными потерями путем внесения изменений в структуру компании, политику и правила, укомплектования персоналом и необходимым оборудованием.

(3) Координация планирования мероприятий при аварийной обстановке

Подготовка и планирование мероприятий на случай возникновения кризисных ситуации в ПАО «Аэрофлот» возложена на департамент планирования и координации операционной деятельности (ДПиКОД (ОСС)).

Одной из функций ДПиКОД (ОСС) является своевременная организация и дальнейшее координирование деятельности структурных подразделений при возникновении кризисных ситуаций.

(4) Документация по СУБП

Система документации по БП – комплект взаимосвязанных государственных, отраслевых и нормативных документов ПАО «Аэрофлот», содержащих в систематизированном виде информацию по обеспечению безопасности полетов.

ПАО «Аэрофлот» разрабатывает и обновляет документацию по СУБП. Данная документация содержит информацию о политике в области обеспечения безопасности полетов, требованиях к СУБП, процедурах и процессах СУБП, обязанностях, ответственности и полномочиях персонала в отношении процедур и процессов.

С целью доведения своего подхода и принципов к обеспечению безопасности полетов до всех работников авиакомпании в ПАО «Аэрофлот» готовится и периодически обновляется Руководство по управлению безопасностью полетов.

(5) Комитет по управлению безопасностью полетов

Комитет, является элементом системы управления безопасностью полетов, работа которого направлена на выявление и оценку рисков в отношении безопасности полетов и авиационной безопасности, выработку управленческих и профилактических мероприятий с целью их исключения или снижения, а также осуществляет подготовку материалов для рассмотрения Правлением ПАО «Аэрофлот» о состоянии системы управления безопасностью полетов и результатах ее функционирования.

Координация работы Комитета осуществляется директором департамента управления безопасностью полетов.

Основными задачами, решаемыми Комитетом по управлению безопасностью полетов, являются:

- Выработка политики ПАО «Аэрофлот» по управлению безопасностью полетов и авиационной безопасности.
- Обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов и авиационной безопасности.
- Обоснование предложений по совершенствованию системы управления безопасностью полетов и авиационной безопасности.
- Подготовка анализов безопасности полетов и авиационной безопасности, включающих в себя риски всех производственных подразделений, связанных с обеспечением безопасности полетов, а так же риски осуществления актов незаконного вмешательства в деятельность ПАО «Аэрофлот».
- Подготовка для рассмотрения Правлением ПАО «Аэрофлот»:
 - предложений по совершенствованию организации летной и технической эксплуатации ВС, наземного обслуживания ВС, аэронавигационного обеспечения полетов, подготовки авиационных специалистов, перевозки грузов и обеспечения авиационной безопасности;
 - рекомендаций и предложений по воздействию на риски в отношении обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности;
 - предложений по выделению соответствующих ресурсов для повышения эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов, и предупреждению авиационных событий;
 - предложений по назначению приемлемого уровня безопасности полетов.

Подробные сведения о задачах и функциях Комитета по управлению безопасностью полетов, а также обязанности руководителя изложены в Положении о комитете по управлению безопасностью полетов (РИ-ГД-099Х).

2.3.3. Обеспечение безопасности полетов

Обеспечение БП – процесс, затрагивающий все аспекты вопросов БП, который предназначен для идентификации опасностей в производственной деятельности. При обеспечении БП решается задача по поиску и нахождению решений для снижения до приемлемого уровня вероятности возникновения рисков, служащих причинами авиационных событий.

Описание процесса обеспечения безопасности полетов изложено в разделе 3 Руководства по управлению безопасностью полетов.

(1) Контроль обеспечения безопасности полетов

Осуществление функций инспекторского контроля, направленного на обязательное выполнение должностными лицами требований по обеспечению БП возложено на ДУБП, который является структурным подразделением ПАО «Аэрофлот». Инспекторские проверки проводятся либо на постоянной основе, либо в указанное конкретное время или периоды времени согласно плану работы ДУБП. Основные виды проводимых проверок:

- инспекция на перроне;
- инспекция летной эксплуатации;
- инспекция на маршруте;
- инспекция пассажирского салона;
- инспекция организаций по ТО ВС;
- инспекция ВС и наземного обслуживания ВС;
- инспекция наземного и технического обслуживания во внебазовом аэропорту.

(2) Проведение аудитов

Внутренние аудиты производственных подразделений, производственные аудиты безопасности авиакомпаний-партнеров ПАО «Аэрофлот» и аудиты поставщиков, работа, продукция, услуги которых непосредственно влияют на БП и качество продукта ПАО «Аэрофлот», проводятся в соответствии с утвержденными планами и на основании утвержденной генеральным директором процедуры «Организация и проведение аудитов» (ДП-ГД-003Х).

Целью проведения такого рода аудитов является оценка системы управления, а также состояния БП, авиационной безопасности, операционной деятельности и ТО для определения соответствия деятельности ПАО «Аэрофлот» и компаний-партнеров требованиям и рекомендациям регулирующих органов (международных и отраслевых стандартов, нормативной документации, необходимых спецификаций и т.п.), а также внутренним требованиям.

Несоответствия, выявленные в ходе проведения внутренних аудитов, постоянно находятся в поле зрения всех высших руководителей, в том числе ответственных за летную эксплуатацию, техническое обслуживание и авиационную безопасность.

(3) Расследование авиационных событий

Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем. Установление вины и ответственности не является целью расследования авиационного события.

Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли персональной вины или ответственности, проводится отдельно от расследования.

(4) Количественная оценка безопасности полетов

На основании проведенных инспекторских проверок, аудитов и другой деятельности по сбору информации составляются анализы различных аспектов производственной деятельности, а также состояния БП ПАО «Аэрофлот» в целом. Обработка информации происходит с целью разработки профилактических и корректирующих мероприятий, направленных на повышение уровня БП. Анализы выполняются за определенный период времени (ежемесячно, ежегодно, а также

при необходимости за любые установленные периоды) путем оценки показателей БП (количество авиационных событий, отказов авиационной техники, нарушений/отклонений в работе персонала и т.д.).

Помимо определения показателей, с помощью которых можно измерить эффективность работы СУБП, должны быть установлены конкретные цели и заданные уровни БП. Данные цели и уровни устанавливаются приказом генерального директора (решением Правления ПАО «Аэрофлот») на основании анализа состояния БП ВСза период, предшествующий планируемому (как правило, календарный год).

Определение эффективности работы СУБП на основании расчета показателей безопасности полетов по видам деятельности в структурных подразделениях определяется их внутренними документами. Заданные уровни определяются руководством департаментов на основе анализа деятельности за предыдущие периоды, а также по представлению рабочей группы по анализу, оценке и управлению рисками в отношении обеспечения безопасности полетов данного структурного подразделения.

Заданный уровень безопасности полетов – требуемый уровень обеспечения безопасности в рамках какой-либо системы. Заданный уровень безопасности включает один или несколько показателей, а также желаемый результат, выраженный с помощью этих показателей.

Приемлемый уровень безопасности полетов – цели (ожидаемые результаты) надзорного полномочного органа, эксплуатанта или поставщика обслуживания, которые должны быть достигнуты в области обеспечения безопасности при выполнении ими своих основных производственных функций в качестве минимального уровня, приемлемого для надзорного полномочного органа.

(5) Анализ полетной информации (Программа анализа полетных данных)

В целях обеспечения БП и в соответствии с приказом Минтранса России от 13.08.2015 № 246 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил" авиакомпания обеспечивает выполнение необходимых работ по сбору, обработке и анализу полетной информации, зарегистрированной бортовыми накопителями.

Согласно п. 5.7 ФАП–128 в ПАО «Аэрофлот» выполняется программа анализа полетных данных в качестве составной части системы управления безопасностью полетов.

Разработка и внедрение профилактических мероприятий по предупреждению нарушений правил полета и отказов АТ на основе систематического сбора, обработки, обобщения и анализа полетной информации являются одной из важнейших задач ПАО «Аэрофлот».

Полетная информация используется в целях:

- повышения уровня БП в гражданской авиации путем систематического контроля качества выполнения полетов (выявления нарушений правил летной эксплуатации), способствующего повышению профессиональной подготовки летного состава;
- определения причин авиационных происшествий и инцидентов;

- своевременного выявления отказов и неисправностей АТ (в том числе регистрирующей аппаратуры) при наличии разработанных и внедренных специализированных программ и методик;
- предотвращения выпуска в полет неисправных ВС;
- оценки и поддержания летной годности ВС.

По выявленным в ходе обработки полетной информации замечаниям, нарушениям и отклонениям в технике пилотирования специалистами ДПП составляется с определенной периодичностью (ежемесячно, ежегодно, а также при необходимости за любые установленные периоды) анализ, который представляется руководству ДПП и в ДУБП для дальнейшей оценки состояния БП и принятия необходимых управленческих решений.

Данные об отказах и неисправностях в работе авиационной техники, полученные в результате обработки полетной информации, используются специалистами ДТО ВС для комплексного анализа технического состояния авиационной техники и формирования рабочей документации по проведению корректирующих и предупредительных мероприятий.

(6) Анализ надежности

Анализ надежности АТ выполняется на основе статистической обработки данных по выявленным в процессе эксплуатации ВС отказам и неисправностям, которые регистрируются в системе AMASIS.

Учитываются записи об отказах и неисправностях, зафиксированные членами экипажей ВС и ИТП в бортовых журналах, данные полетной информации и результаты оценки технического состояния АТ в процессе технического обслуживания, зафиксированных в картах-нарядах.

Процесс сбора, обработки и хранения данных по надежности регламентируется приказом Федеральной авиационной службы Российской Федерации от 26.06.1997 № 134 «О мерах по совершенствованию системы контроля за сохранением летной годности ВС на основе данных об отказах, неисправностях авиатехники и нарушениях правил ее эксплуатации», а также Программой управления надежностью, соответствующими процедурами и документами.

(7) Анализ состояния безопасности полетов

Данный анализ выполняется специалистами группы анализа состояния безопасности полетов ДУБП согласно рабочей инструкции РИ-006-0503Х на основании статистики авиационных событий (электронная база данных), анализа деятельности производственных структурных подразделений и анализа рисков в отношении обеспечения БП.

Для проведения анализа состояния БП используются статистические показатели БП, которые подразделяются на абсолютные и относительные, а также комплексный (интегральный) показатель БП.

Завершением анализа состояния БП является постановка задач перед структурными подразделениями, направленных на удержание или повышение уровня БП. Необходимость постановки задач должна быть актуальной и обоснованной результатами сформированных выводов. Каждая задача должна включать в себя ряд рекомендаций, направленных на эффективное и быстрое (в кратчайшие сроки) решение вопросов в области обеспечения БП.

(8) Разборы полетов

Разбор полетов является одной из форм повышения уровня безопасности полетов, профессиональной подготовки, эффективности и качества деятельности ПАО «Аэрофлот», структурного подразделения, экипажа воздушного судна.

- (a) Разборы полетов проводятся в целях:
- оценки уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов, анализа подготовки к полетам;
 - оценки качества работы каждого экипажа и летного подразделения в целом;
 - оценки качества работы и взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;
 - совершенствования профессиональной подготовки летного состава;
 - проведения занятий с членами летных экипажей по изучению причин авиационных происшествий;
 - обобщения и распространения передового опыта работы экипажей;
 - разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий и предпосылок к ним;
- (b) Организация подготовки и проведения разборов осуществляется командирами подразделений. Содержание разбора и указания командира, проводившего разбор, должны быть доведены до всех лиц летного и командно-руководящего состава подразделения в части, их касающейся.
- (c) Разборы проводятся:
- оперативные совещания у заместителя генерального директора – летного директора – ежедневно;
 - доклады командиров ЛО о состоянии безопасности полетов и организации летной работы заместителю генерального директора – летному директору – еженедельно;
 - расширенные производственные совещания с командно-руководящим составом ДПП и руководителями смежных департаментов – один раз в квартал;
 - оперативные совещания с командно-летным и инструкторским составом летного отряда у командира ЛО – один раз в месяц;
 - разборы с летным составом отряда – один раз в месяц;

Примечание: разборы в летных подразделениях проводятся в индивидуальной форме с использованием комплексной информационной системы «Аккорд». Информацию размещается не позднее 15 числа каждого месяца. Бюллетень состояния безопасности полетов (БСБП) для изучения летным составом публикуется еженедельно.

- послеполетные разборы – после завершения полетной смены.

Кроме того, по решению командира летного подразделения или старших командиров (начальников) могут проводиться внеплановые разборы.

- (d) Послеполетные разборы с экипажем проводит командир воздушного судна (проверяющий).

В процессе разбора командир воздушного судна (проверяющий):

- принимает доклады от членов лётного экипажа о работе авиационной техники и замечания по организации выполнения рейса;
- принимает доклад старшего бортпроводника и дает оценку работы кабинного экипажа с отметкой в соответствующей графе бланка отчета о рейсе кабинного экипажа;

- делает анализ и оценивает качество работы каждого члена летного экипажа и экипажа в целом;
- проверяет заполнение отчета о рейсе и комплектность документации, прилагаемой к заданию на полет;
- после завершения рейса в базовом аэропорту в разделе «Дополнительная информация к отчету о рейсе» задания на полет делает запись обо всех технологических отклонениях в организации рейса, нарушениях техники пилотирования и взаимодействия членов экипажа, событиях, непосредственно влияющих на безопасность полетов, а также о проведенных инспекторских проверках на рампе (SAFA) или на маршруте.

2.3.4. Управление авиационно-производственными рисками

ПАО «Аэрофлот» осуществляет непрерывный процесс анализа, оценки и контроля факторов риска, связанных с обеспечением безопасности полетов. Процесс управления рисками носит системный характер и является основообразующим элементом системы управления безопасностью полетов.

Программа содержит: определение, анализ угроз, оценку сопутствующих рисков, систематическую оценку условий производства или деятельности, считающихся потенциально опасными, с последующей структурной оценкой рисков.

Процесс управления рисками в отношении безопасности полетов полностью распространяется на все нормы, правила и процедуры, выполнение которых предписано требованиями законодательных актов Российской Федерации, международными стандартами, рекомендациями ICAO и IATA.

Основной целью программы управления рисками в отношении безопасности полетов является выявление неблагоприятных тенденций, рискованных ситуаций, способных оказать негативное влияние на безопасность полетов ПАО «Аэрофлот».

Задачи, решаемые с помощью программы рисков, связаны с количественным определением уровней производственного риска, приемлемости рисков и разработкой эффективных мер по снижению рисков до приемлемого уровня.

Описание процесса управления авиационно-производственными рисками изложено в разделе 2 Руководства по управлению безопасностью полетов.

2.3.5. Популяризация вопросов безопасности полетов

Подготовка и образование персонала ПАО «Аэрофлот» по вопросам обеспечения безопасности полетов в ПАО «Аэрофлот» проводится согласно разработанной и утвержденной Программе подготовки сотрудников ПАО «Аэрофлот» в области управления безопасностью полетов.

Подготовка персонала проводится по программе первоначальной подготовки и повышения квалификации с учетом роли каждого участника СУБП. Основные направления обучения персонала в области СУБП:

- первоначальная подготовка в области БП эксплуатационного персонала;
- периодическая подготовка в области БП эксплуатационного персонала - подготовка по программе КПК (члены летного и кабинного экипажа, диспетчеры, инженеры по ТО);
- подготовка по вопросам БП руководящего состава;
- специализированная подготовка по вопросам БП;
- подготовка директора департамента управления безопасностью полетов по вопросам БП.

Обмен информацией о безопасности полетов в ПАО «Аэрофлот» проводится на постоянной основе и обеспечивает ознакомление персонала ПАО «Аэрофлот» с результатами деятельности СУБП. Информирование проводится с целью предоставления информации, оказывающей негативное влияние на БП, пояснения к ней и мероприятий, проводимых по снижению выявленных угроз. Кроме того, проводится информирование персонала ПАО «Аэрофлот» об изменениях, связанных с функционированием СУБП.

Информирование персонала проводится посредством приказов, распоряжений, постановлений, анализов, отчетов и бюллетеней по безопасности полетов. Информация может быть размещена как на сайтах структурных подразделений, так и в периодических информационных изданиях ПАО «Аэрофлот».

Занятия с членами летных экипажей по изучению летных происшествий, которые углубленно изучаются при проведении курсов CRM, а проверка знаний причин авиационных происшествий и рекомендаций по снижению рисков при заходе на посадку и посадке (Approach – and Landing Accident Reduction – ALAR) проводится каждое полугодие по программам повышения квалификации.

Описание процесса популяризации вопросов безопасности полетов изложено в разделе 4 Руководства по управлению безопасностью полетов.

2.3.6. Система сообщений-персонала

2.3.6.1. Назначение и цели системы сообщений персонала

Основной задачей системы сообщений безопасности полетов является привлечение персонала производственных подразделений к активному участию в деятельности по предотвращению авиационных событий, совершенствованию профилактической работы и повышению уровня БП.

Система сообщений предназначена для:

- сбора информации о случаях возникновения реальной угрозы безопасности полетов;
- выявления недостатков в организации профилактической работы в целях ее совершенствования на основе информации, полученной в сообщениях.

Система предоставления данных по безопасности полетов состоит из следующих видов сообщений персонала:

- системы обязательного предоставления данных;
- системы добровольных сообщений, включая конфиденциальные сообщения работников, с описанием опасных факторов, способных оказать влияние на состоянии безопасности полетов.

2.3.6.2. Система обязательного предоставления данных

- (1) Система обязательного предоставления данных направлена на сбор информации об опасных факторах, способных оказать влияния на состояние безопасности полетов в ПАО «Аэрофлот».

Целью формирования данной системы является своевременная подача докладов работниками ПАО «Аэрофлот» при исполнении своих служебных обязанностей о случаях, к которым относятся:

- авиационные события с ВС ПАО «Аэрофлот», требующих проведения расследования согласно Приложению 1 ПРАПИ-98;
- повреждения ВС на земле;
- доклады об инспекторских проверках в аэропортах;

- обстоятельства, повлекшие отклонение от расписания и/или плана полета (задержка рейса, уход на второй круг, посадка на запасном аэродроме).

Командир ВС после завершения рейса должен сделать запись (можно представить в свободной форме) в разделе «Дополнительная информация к отчету о рейсе» задания на полет и в КИС «Аккорд» или по следующим каналам связи:

- e-mail: dppsms@aeroflot.ru
- сайт: dpp.aeroflot.ru

Информация по авиационным событиям и повреждениям ВС ПАО «Аэрофлот» также должна доводиться командиром ВС до сведения командира летного отряда или дежурного командира любым доступным способом и дежурному оперативному инспектору ДУБП по одному из каналов связи:

- NEC: 10-10;
- Тел/факс: 8(499)500-65-90;
- Моб.: 8(903)724-23-47;
- e-mail: bp@aeroflot.ru;
- SITA: SVODOSU;
- AFTN: UUEUYLYX.

- (2) В случае возникновения события, связанного с летной эксплуатацией, экипаж обязан дополнительно:

- заполнить бланк «Flight Safety Report» (приложение 2.8.3) и
- передать заполненный бланк «Flight Safety Report» в ДПП в течение 24 часов с момента наступления события.

Виды событий, при возникновении которых требуется заполнение бланка “Safety report” летным экипажем:

- (1) Прерванный взлет.
- (2) Уход на второй круг, создавший опасную или потенциально опасную ситуацию.
- (3) Непреднамеренное существенное отклонение от заданной траектории или высоты (больше чем 300 футов), вызванных процедурным, системным, человеческим фактором или дефектом оборудования.
- (4) Снижение ниже MDA(H) или DA(H) при метеоусловиях ниже установленного эксплуатационного минимума.
- (5) Грубое приземление, требующее выполнение специальных процедур.
- (6) Непреднамеренное касание земли, включая посадку вне ВПП.
- (7) Выкатывание за пределы ВПП.
- (8) Существенное непреднамеренное падение скорости полёта.
- (9) Существенная потеря управляемости ВС.
- (10) Заход на посадку, посадка, занятие для взлета или взлет с/вне ВПП без получения разрешения.
- (11) Срабатывание аварийной системы или отдачи штурвала для выхода ВС из режима сваливания не предусмотренной тренировочными программами.

- (12) Срабатывание любой основной системы аварийной сигнализации, связанной с маневрированием ВС, таких как – сигнализации по конфигурации ВС, сваливания, превышения скорости, и т.д. за исключением, если:
 - (i) экипаж достоверно убедился, что признак был ложен в то время, когда это произошло, или
 - (ii) подтверждено, что признак ложный сразу после приземления при условии, что это ложное срабатывание не привело к угрозе БП, явившейся результатом реакции экипажа на сигнализацию.
- (13) Вынужденный переход на ручное управление основных управляющих поверхностей ВС, исключая цели обучения или теста.
- (14) Непреднамеренное и/или неправильное использование систем управления, которое могло привести или приведших к существенной угрозе БП.
- (15) Опасность или потенциальная опасность, возникшая вследствие преднамеренного моделирования условий отказа для обучения, системных проверок или испытательных целей.
- (16) Критически низкий остаток топлива в полете.
- (17) Существенный дисбаланс топлива в топливных баках.
- (18) Неправильная установка кода ответчика.
- (19) Неправильная установка высотомера.
- (20) Существенная ошибка при программировании навигационного оборудования.
- (21) Полет на высоте или маршруте, отличном от разрешенного.
- (22) Неправильное получение или понимание сообщения, которое привело или могло привести к угрозе БП
- (23) Срабатывание GPWS в случаях когда:
 - (i) ВС снижается ниже, чем запланировано или предполагалось; или
 - (ii) срабатывание произошло в приборных условиях полета или ночью по причине повышенной скорости снижения; или
 - (iii) срабатывание вызвано непосадочной конфигурацией ВС при заходе на посадку; или
 - (iv) любое усложнение условий полета или опасность, явившиеся/могущее явиться следствием реакции экипажа на срабатывания этой сигнализации такой, как уменьшение интервала до других ВС, включая ложные срабатывания.
- (24) Срабатывание GPWS приведшие/могущее привести к угрозе БП в результате реакции экипажа на срабатывание GPWS.
- (25) Срабатывание сигнализации ACAS «RA», за исключением ложного, например, когда это вызвано высокой вертикальной скоростью без нарушения стандартного эшелонирования.
- (26) Инциденты, не отнесенные к требующим доклада, но повторяющиеся достаточно часто, чтобы угрожать БП, например, высокая частота незначительных ошибок загрузки ВС на одном аэродроме или срабатывание GPWS на одном аэродроме. Предполагается, что сообщающее лицо предоставит доклад с доказательством высокой повторяемости события, а дальнейшие доклады должны быть предоставлены, если ситуация остается неизменной.
- (27) Превышение норм полетного и/или рабочего времени.
- (28) Подозрение на лазерное облучение членов летных экипажей в полете (*).

ПРИМЕЧАНИЕ: (*) В случаях подозрения на лазерное облучение членов летных экипажей в полете командир ВС в дополнение к бланку «Flight Safety Report» заполняет рапорт об инциденте, связанном с предполагаемым лазерным облучением (Приложение 6.6.2 к главе 6). Копия рапорта направляется сотрудником ДУБП (ДПП) в ДУАБ для проведения мероприятий, направленных на защиту воздушных судов от опасности, связанной с лазерным облучением.

- (3) В соответствии с требованиями OVERSEAS TERRITORIES AVIATION REQUIREMENTS (OTAR) Part 13 OCCURRENCE REPORTING, информация о любом событии согласно перечню, изложенного в 13.53 TYPES OF OCCURRENCE, должна быть направлена Бермудским авиационным властям (BCAA) в течение 72 часов с момента события. Детальная информация о событии по данным из «Safety Report» от департамента производства полетов и организаций по ТО обобщается и заносится в бланк BCAA AW209.

Ответственность за своевременность информирования Бермуд (BCAA) о событиях возложена на директора департамента управления безопасностью полетов.

Сотрудники ДУБП, уполномоченные авиационными властями Бермуд, направляют заполненный бланк AW209 в BCAA по электронной почте или факсу, используя контактную информацию с официального сайта BAS: <http://www.bcaa.bm>.

2.3.6.3. Система добровольных сообщений (СДС)

В рамках функционирования системы добровольных сообщений проводится сбор информации о случаях возникновения реальной угрозы безопасности полетов и выявлению недостатков в организации летной работы для ее совершенствования на основе информации, полученной в сообщениях.

К добровольным сообщениям относятся сообщения, не входящих в перечень обязательных докладов.

Добровольное сообщение может быть подано работником в случае обнаружения/прогнозирования опасных фактов, которые:

- создают угрозу безопасности полетов и авиационной безопасности;
- влияют на качество и требуемый объем выполняемых авиационным персоналом функциональных обязанностей при эксплуатации ВС;
- влияют на утомляемость летного состава при выполнении рейсов;
- информируют о системных недостатках работы в подразделениях;
- выявляют недостатки при подготовке и выполнении рейса,
- информируют о замечаниях к службам по обеспечению рейса, органам ОВД;
- а также информируют о случаях неприемлемого поведения сотрудников при осуществлении эксплуатации ВС (представлено в п.4 Приложения 1 Руководства по управлению безопасностью полетов).

Также к добровольным сообщениям в ПАО «Аэрофлот» относятся предложения, направленные на устранение существующих недостатков, и предлагаемые работником мероприятия по воздействию на опасные факторы.

Информация представляется в произвольном виде, позволяющем понять суть описываемой ситуации, оценить степень опасности, определить причины (факторы) их вызывающие и разработать соответствующие профилактические мероприятия.

Указание своих данных при составлении добровольного сообщения необязательно. В данном случае сообщение считается анонимным.

По решению работника его добровольное сообщение может быть конфиденциальным. Если подача конфиденциальных сообщений осуществляется непосредственно руководителю (либо лицу, ответственному за работу системы добровольных сообщений персонала) в производственном структурном подразделении, работник должен предупредить, заранее, что его доклад носит конфиденциальный характер. В данном случае работнику гарантировано неразглашение его данных.

Система добровольных сообщений гарантирует неприменение дисциплинарных взысканий к работникам, отправившим добровольное (либо конфиденциальное) сообщение, только в случае отсутствия умышленных нарушений законодательства Российской Федерации, правил и процедур ПАО «Аэрофлот». Подробное описание применения не карательной практики в ПАО «Аэрофлот» изложено в Приложении 1 руководства по управлению безопасностью полетов.

Сообщения могут представляться любым доступным способом:

- непосредственно руководству Департамента, руководству структурных единиц Департамента в устной или письменной форме;
- путем подачи письменного сообщения в специально предусмотренные в производственных структурных подразделениях ящики;
- через комплекс информационных систем «АККОРД»;
- по e-mail в ДПП: dppsms@aeroflot.ru;
- на сайт: dpp.aeroflot.ru.
- по e-mail в ДУБП: bp@aeroflot.ru;
- с помощью специальной ссылки на сайте sp.aeroflot.ru.

Лица, получившие сообщение в устной или письменной форме, должны в двух дневный срок обеспечить внесение информации в КИС «АККОРД».

Руководитель структурного подразделения, к работе которого предъявлены претензии (либо сделаны предложения по совершенствованию работы структурного подразделения) в письменной форме, должен в десятидневный срок определить причины события, разработать мероприятия по устранению отмеченных недостатков, проинформировать автора сообщения о принятом решении и запланированных в этой связи мероприятиях (кроме анонимных сообщений).

Ответственность за функционирование СДС в ДПП несет директор департамента.

Обеспечение функционирования СДС осуществляется специалистами ДПП в соответствии с должностными инструкциями. Анализ поступившей информации производится ежедневно, обобщение производится еженедельно, ежемесячно, ежеквартально, за полгода и год, а при необходимости – за более длительный срок. Информация еженедельно предоставляется директору департамента производства полетов, а в случаях, не терпящих отлагательства – немедленно.

2.3.7. Порядок принятия мер по случаям сознательного и преднамеренного нарушения установленных норм и правил

Любое действие или бездействие персонала, которое приводит к отклонению от ожидаемых результатов, считается ошибкой. Ошибки летного экипажа, как правило, ведут к снижению уровня безопасности и возрастанию вероятности авиационных происшествий.

Как ошибка, так и нарушение могут создать опасную ситуацию, различие заключается в намерении. Нарушение представляет собой преднамеренный акт, в то время как ошибка является непреднамеренным действием (или бездействием).

В случае преднамеренного несоблюдения работником стандартных эксплуатационных процедур (далее – СЭП) в ПАО «Аэрофлот» предусмотрен следующий порядок принятия мер:

- (a) если несоблюдение СЭП не создало опасности для воздушного судна или находящихся на борту лиц, то разбор может быть проведен с сохранением анонимности, однако в этом случае нарушитель будет устно предупрежден о том, что при повторном случае анонимность будет снята и применены меры наказания, предусмотренные ниже;
- (b) если нарушение СЭП создало опасность для воздушного судна или находящихся на борту лиц, то к нарушителю могут применяться такие меры, как выговор, понижение категории квалификации, понижение в должности;
- (c) если нарушение СЭП нанесло материальный либо моральный ущерб ПАО «Аэрофлот», либо привело к аварийной ситуации или авиационному происшествию с человеческими жертвами, то к нарушителю применяются меры наказания, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

2.3.8. Культура безопасности полетов

Культура безопасности – показатель восприятия руководством и работниками ПАО «Аэрофлот» проблем поддержания высокого уровня безопасности полетов, а также место, которое занимает безопасность полетов в общем ряду приоритетов.

Создание и продвижение позитивной культуры безопасности полетов в ПАО «Аэрофлот» является первостепенной задачей руководства ПАО «Аэрофлот». Процесс внедрения в ПАО «Аэрофлот» позитивной культуры безопасности полетов изложен в приложении 1 РУБП.

Положительная культура безопасности характеризуется коммуникациями, основанными на взаимном доверии, разделенным восприятием важности безопасности и верой работников ПАО «Аэрофлот» в эффективность проводимых профилактических мер.

2.4. ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ

2.4.1. Инспекторские проверки

Инспекторские проверки проводятся либо на постоянной основе, либо в указанное конкретное время или периоды времени согласно плану работы и указанию директора ДУБП. Независимо от используемого метода проверки оценке должны подлежать все важные аспекты процедур и практики деятельности каждого структурного подразделения ПАО «Аэрофлот», связанного с обеспечением безопасности полетов. По результатам каждой инспекторской проверки составляется отчет, а при проведении инспекции на перроне и маршруте заполняется специальный утвержденный бланк инспекционной проверки. При выявлении недостатков составляется инспекторское предписание, копия которого направляется руководителю конкретного подразделения для принятия мер по устранению выявленных недостатков. Заполненные бланки инспекторских форм проверки обрабатываются, полученная информация обобщается и используется для выработки корректирующих мер.

2.4.2. Основные виды и сроки инспекторских проверок

Инспекционный контроль на маршруте (в полете) - не реже одного раза в три месяца

Инспекционный контроль пассажирских (грузовых) салонов и работы бортпроводников (бортоператоров) - не реже одного раза в три месяца

Инспекционный контроль на перроне - не реже одного раза в три месяца

Инспекционный контроль базовых объектов - не реже одного раза в шесть месяцев

Инспекционный контроль нескольких видов может быть объединен в комплексную инспекционную проверку.

Периодичность проверок может быть изменена в зависимости от плана движения ВС ПАО «Аэрофлот», изменения правил полетов, появления новой техники, организации новых представительств и поступления указаний от специального уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

2.4.3. Контроль деятельности ДУБП

Непосредственный контроль деятельности департамента управления безопасностью полетов относится к компетенции генерального директора и специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

2.4.4. Применение инспекторского бланка нарушений и отклонений

Бланк оформляется инспекторским составом ПАО «Аэрофлот» по результатам инспекторских проверок при обнаружении отклонений от разрешений и лицензий, выданных ПАО «Аэрофлот» авиационными властями гражданской авиации, а также в случаях нарушений эксплуатационных ограничений, влияющих на безопасность полетов, оговоренных в Сертификате эксплуатанта № 1.

Оформленный бланк направляется руководителю структурного подразделения, в котором допущено нарушение (отклонение), через общий отдел департамента управления делами.

Руководитель структурного подразделения обязан в предписанные сроки организовать разработку корректирующих срочных и плановых мероприятий по устранению выявленных недостатков. Разработанные корректирующие мероприятия вносятся в планы работы структурного подразделения.

Директор департамента управления безопасностью полетов:

- оценивает достаточность разработанных корректирующих мероприятий и назначает инспектора для контроля за ходом их выполнения;
- организует учет и анализ нарушений (отклонений), по которым были оформлены инспекторские бланки и разрабатывает мероприятия по повышению уровня безопасности полетов.

Инспекторский бланк нарушений и отклонений (приложение 2.8.2).

2.4.5. Процедуры отстранения лиц авиационного персонала от исполнения должностных обязанностей

- (1) Директор департамента производства полетов по получении сообщения об авиационном инциденте, нарушении требований нормативных актов, регламентирующих летную работу, грубых отклонениях в технике пилотирования или технологии работы экипажа ВС, при необходимости принимает меры по отстранению от выполнения своих обязанностей членов экипажа воздушного судна на период проведения расследования инцидента и/или проведения комплекса профилактических мероприятий, направленных на предотвращение событий угрожающих безопасности полетов.
- (2) Если не требуется проведение дополнительных исследований, отчет по результатам расследования авиационного инцидента составляется в течение десяти дней. Если в отчете по результатам расследования установлены нарушения требований нормативных документов, регламентирующих летную работу или другие нарушения, угрожающие безопасности полетов, директор департамента производства полетов организует выполнение комплекса рекомендованных мероприятий по их предотвращению.
- (3) Члены летного экипажа воздушного судна, отстраненные от выполнения своих обязанностей на период проведения расследования инцидента, допускаются к выполнению летной работы решением директора департамента производства полетов по согласованию с председателем комиссии по расследованию.
- (4) Члены летного экипажа воздушного судна, отстраненные от выполнения своих обязанностей по причине обнаружения грубых отклонений в технике пилотирования или технологии работы, допускаются к выполнению производственных полетов решением директора департамента производства полетов после успешного выполнения комплекса рекомендованных мероприятий по восстановлению и подтверждению квалификации летного специалиста.

2.5. СБОР, ОБРАБОТКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БОРТОВЫХ СРЕДСТВ ЗАПИСИ ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ

2.5.1. Основные положения

Анализ полетных данных (далее - АПД), это мониторинг полетных данных, гарантирующий качество при производстве полетов (FOQA - Flight Operations Quality Assurance), выполняет функцию систематизированного инструментария для поиска и устранения опасных факторов в летной эксплуатации. АПД направлен на повышение эффективности процесса управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов.

Программа анализа полетных данных предусматривает регулярный сбор и анализ полетных данных в целях подготовки объективной прогностической информации, способствующей повышению уровня безопасности полетов, за счет повышения эффективности работы летных экипажей, совершенствования эксплуатационных правил, технического обслуживания, инженерного обеспечения и процедур управления воздушным движением (УВД).

АПД используется для выявления случаев применения нестандартных или ненадлежащих процедур, или их нарушений, слабых мест системы управления воздушным движением (УВД) и отклонений летно-технических характеристик. АПД позволяет отслеживать различные этапы профиля полета на предмет соблюдения стандартных эксплуатационных процедур (SOP). Конкретные аспекты производства полетов могут анализироваться ретроактивно для определения проблемных областей или с упреждением перед внесением изменений в эксплуатационные процедуры с последующим подтверждением их эффективности.

Программа АПД основывается на регулярном сборе, обработке, обобщении и анализе информации, зарегистрированной бортовыми накопителями данных (далее - полетной информации (ПИ)), комплексной оценки качества работы пилотов на ВС, а также информации, полученной от авиационного персонала по вопросам безопасности полетов в виде добровольных сообщений по БП (Safety report).

Для решения выше перечисленных задач в структуру ПАО «Аэрофлот» входит отдел управления безопасностью полетов ДПП (далее ОУБП) и цех обработки полетной информации (ЦОПИ) ДТО ВС.

Сбор и обработку ПИ в ПАО «Аэрофлот» осуществляют специализированные подразделения ДТО ВС - цех обработки полетной информации, основываясь в своих действиях на «Руководство по организации сбора, обработки и использования полетной информации» (РИ-162-000-00-04А), и ДПП - отдел безопасности полетов.

ОУБП выполняет обработку и анализ ПИ, руководствуясь программой анализа полетных данных (РИ-15-013).

2.5.2 Задачи, решаемые программой анализа полетных данных с использованием полетной информации

Задачи, решаемые программой анализа полетных данных с использованием полетной информации:

- Поддержание заданного уровня безопасности полетов в ПАО «Аэрофлот» путем систематического контроля выполнения полетов с целью предупреждения нарушений правил летно-технической эксплуатации ВС, способствующего повышению профессиональной подготовки летного состава;
- совершенствование профессиональной подготовки летного состава;
- своевременное выявление отказов и неисправностей АТ (в том числе регистрирующей аппаратуры) при наличии разработанных и внедренных специализированных программ и методик;
- определение причин авиационных происшествий и инцидентов;
- обеспечение информацией комиссий по расследованию авиационных событий;
- предотвращение выпуска в полет неисправных ВС;
- оценка и поддержание летной годности ВС в ПАО «Аэрофлот»;
- контроль выполнения программ тренировочных полетов;
- контроль расхода топлива в полете по специальному заданию;
- контроль качества выполнения полетных заданий, оценка уровня летной подготовки экипажей ВС;
- выявление причин неудовлетворительных результатов выполнения полетных заданий;
- накопление ПИ и формирование банка данных для последующей статистической и аналитической работы идентификации факторов риска и выявления опасных трендов.

2.5.3. Виды объективного контроля

В ПАО «Аэрофлот» установлены следующие виды объективного контроля полетов:

- систематический
- комплексный.

Сроки и объёмы проведения контроля определены с учетом требований документов, регламентирующих летную работу (РПП).

Систематический контроль – комплекс мероприятий, проводимый специалистами ОУБП, и отдела летно-технической эксплуатации ДПП, и командно-инструкторским составом ДПП направленный на проведение непрерывного контроля с использованием средств ПИ за соблюдением условий безопасности полетов экипажами ВС, а также за функционированием и работоспособностью АТ.

Целями систематического контроля являются:

- определение рисков и выявление опасных факторов с целью выработки мероприятий, направленных на поддержание приемлемого уровня безопасности полетов;
- повышение уровня безопасности полетов путем контроля качества выполнения полетов, способствующего повышению профессиональной подготовки летного состава;
- определение причин авиационных событий (выявление отклонений и событий, связанных с нарушениями и ошибочными действиями экипажа ВС);
- выявление нарушений экипажами ВС режимов полета и выхода за эксплуатационные ограничения;

- своевременное выявление отказов и неисправностей АТ;
- предотвращение выпуска в полет неисправных ВС;

Для достижения поставленных целей и обеспечения непрерывности проведения систематического контроля в ПАО «Аэрофлот» установлены нормы расшифровки параметрических носителей ПИ не менее 95% от выполненных полетов.

Комплексный контроль - комплекс мероприятий, проводимый специалистами отдела УБП, отдела летно-технической эксплуатации ДПП и командно-инструкторским составом ДПП, направленный на детальный анализ подконтрольных полетов согласно РПП.

Заявки на проведение комплексной расшифровки средств полетной информации при проведении квалификационных проверок пилотов подаются летными подразделениями в отдел УБП.

Контроль внутрикабинных переговоров и радиообмена экипажей осуществляется непосредственно пилотом-экзаменатором при проведении проверки профессиональных навыков в полете на воздушном судне, или на тренажере с записью в акте квалификационной проверки.

Снятие и анализ записи речевой информации осуществляется решением руководства ДПП в объеме не менее 50 расшифровок в месяц по всему парку ВС по случайной выборке. Дополнительно снятие и анализ записи речевой информации осуществляется по решению КВС (руководства ДУБП) при подозрении авиационного события, попадающего под приложение №1 ПРАПИ-98, РПП часть В п.13.13. Для выполнения ежемесячных работ по снятию накопителей и анализу записи речевой информации ДПП оформляет заказ и направляет его в ДТО ВС не позднее, чем за неделю до наступления отчетного месяца.

Полетная информация (ПИ) вносится в электронную базу данных ДПП под идентификационным номером для дальнейшей обработки.

Анализ интересующего этапа полета осуществляется с помощью программы «RRJ-экспресс» и «AIRFase». Идентификационным номером проанализированного полета является дата и номер рейса, указанные в акте квалификационной проверки.

При необходимости более детального анализа выполняется графическая или цифровая распечатка необходимого участка записи ПИ.

При проведении квалификационных проверок пилотов параметрические данные средств объективного контроля сохраняются в течение двух лет и могут быть предоставлены по требованию уполномоченного органа в области гражданской авиации, руководителей ДПП, ДУБП, а также, при необходимости, иных заинтересованных руководителей структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», по согласованию с директором ДПП или ДУБП.

Расшифровка и соблюдение условий безопасности полетов экипажами ВС производится специалистами отдела УБП ДПП, а также ЦОПИ АСД ДТО ВС с помощью автоматизированной обработки параметрических носителей информации с использованием программ экспресс – анализа. Контроль считается выполненным, если алгоритм программы, по завершению его выполнения, не зафиксировал нарушений требований, рекомендаций РЛЭ (FCOM) и других документов, регламентирующих эксплуатацию ВС по установлению режимов полета и работы систем и оборудования, действий экипажа на различных этапах полета и в различных ситуациях.

Добровольный доклад командира ВС (члена экипажа) о допущенных в процессе выполнения полетного задания отклонениях расценивается как действие, направленное на повышение уровня безопасности полетов, и в этом случае к нему не могут быть применены меры дисциплинарного воздействия, при условии своевременного доклада или заполнения и передачи в ДПП бланка «Safety Report» за исключением преднамеренного нарушения.

Нарушениями являются сознательные действия либо бездействия члена экипажа ВС, которые привели к отклонениям от технологических процессов при выполнении полета, материальным потерям, нанесли ущерб имиджу ПАО «Аэрофлот», создали реальную угрозу безопасности полетов и, в конечном итоге, повлекли за собой проведение расследования в соответствии с установленной процедурой.

2.5.4. Использование полетной информации при определении причин авиационных происшествий и инцидентов

Порядок снятия, обработки и дальнейшего хранения носителей полетной информации, использования результатов обработки при определении причин авиационных происшествий и инцидентов определены Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС в Российской Федерации (ПРАПИ), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609.

При обработке ПИ в интересах расследования инцидентов выполняются экспресс-анализ и обработка с использованием другого специального программного обеспечения, обязательного к применению для данного типа ВС.

После обработки и анализа данные о выявленных отклонениях и нарушениях из группы ОиАТСПИ ДПП направляются в летные подразделения, где в течение 5 (пяти) дней определяются причины, вырабатываются и проводятся профилактические мероприятия по данным событиям. К проведению системного анализа повторяющихся событий и разработке мероприятий привлекаются специалисты отделов ДПП по типу ВС.

2.5.5. Регламент использования бортовых средств записи полетной информации

Бортовые средства записи полетной информации (включающие в себя многоканальные параметрические самописцы и средства записи речевой информации) должны быть включены на протяжении всего полета – перед началом запуска двигателей и до их выключения на стоянке.

Бортовая аппаратура сбора и обработки параметрической информации должна обеспечивать сохранение полетной информации как минимум за последние 25 часов эксплуатации ВС.

Бортовая аппаратура записи звуковой информации, воспроизводимой в телефонах СПУ членов экипажа и в пилотской кабине, должна обеспечивать сохранение информации как минимум за последние 30 минут работы аппаратуры.

При использовании систем передачи данных для связи эксплуатанта с экипажами ВС, оборудованных соответствующей аппаратурой (ACARS, SATCOM и т.п.), время и содержание сообщений с борта ВС и обратно при выполнении международных полетов должно быть записано и сохранено в течение как минимум 10 дней после завершения рейса.

Выключать средства записи полетной информации до полного завершения полета **КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩЕНО**.

В случае если ВС потерпело бедствие либо наступило событие, требующее проведения расследования, экипаж и ответственные за это должностные лица наземного персонала обязаны принять все меры для сохранности средств записи полетной информации. В этом случае **КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ** их повторное включение до изъятия носителей полетной информации уполномоченным на то должностным лицом.

2.5.6. Использование материалов анализа ПИ для управления рисками

- (1) Методика процесса выявления и оценки рисков заключается в следующем. При анализе ПИ определяются характерные контролируемые точки полета (скорость отрыва, высота уборки шасси после отрыва, минимальная вертикальная скорость на заходе и т.д.) и производится сравнение значений параметров в этих точках с расчетными величинами.

При этом используется дифференцированная система оценок в зависимости от величины отклонения параметра от расчетного значения.

Накопленная и обработанная информация позволяет получить объективную качественную оценку индивидуальной техники пилотирования каждого пилота, подразделений и типов ВС, выявить и оценить риски, связанные с пилотированием.

Статистика отклонений даже в пределах основного допуска позволит также выявить особенности и недостатки авиационно-транспортной системы в привязке к конкретным ВС, аэропортам, маршрутам и т.д.

Командно-инструкторский состав ЛО ДПП для контроля и анализа техники пилотирования использует технологию работы с «Журналом обобщения и анализа показателей техники пилотирования» в КИС «АККОРД» РИ-150-2446.

- (2) Для реализации системы управления рисками на базе информации АПД, существуют два компонента:
- специализированная база данных ПИ;
 - дифференцированная оценка отклонений параметров от расчетных номинальных значений. («Критерии контроля техники пилотирования по материалам СПИ», «Методика расчета индикаторов эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов».)

А. Отклонения 1 уровня

При выявлении случаев, соответствующих критериям оценки качества пилотирования ППЛС РПП «Отклонение 1 уровня» LOW (YELLOW) , информация передается членам летного экипажа по электронному адресу (e-mail). (В матрице рисков не учитываются из-за незначительности, служат для информативности ЛС).

В. Отклонения 2 уровня

При выявлении случаев, соответствующих критериям оценки качества пилотирования ППЛС РПП «Отклонение 2 уровня» MED (AMBER) , информация передается в авиаподразделение, в летный отряд по адресу e-mail для проведения мероприятий в АЭ (ЛО).

Данные отклонения анализируются КИС АЭ (ЛО) под контролем старшего ПИ группы СУБП по типу ВС, с привлечением всех необходимых специалистов.

С. Отклонение 3 уровня

При выявлении случаев, соответствующих критериям оценки качества пилотирования ППЛС РПП «Отклонение 3 уровня» HIGH (RED), информация передается в авиаподразделение, в летный отряд по адресу e-mail для проведения мероприятий в ЛО.

Данные отклонения анализируются КИС АЭ (ЛО) под контролем старшего группы СУБП по типу ВС, с привлечением всех необходимых специалистов.

Выдается индивидуальное задание пилоту по тематике отклонений. (на усмотрение КИС АЭ (ЛО) или старшего ПИ рабочей группы СУБП).

Проводится дополнительный тренажер по тематике отклонений. (на усмотрение КИС АЭ (ЛО) или старшего ПИ рабочей группы СУБП).

Экипаж отстраняется от полетов. (на усмотрение КИС ЛО, КРС ДПП).

D. Предельные отклонения

При выявлении случаев, соответствующих критериям оценки качества пилотирования ППЛС РПП «Предельные отклонения», информация передается в авиаподразделение, в летный отряд и специалистам отдела УБП ДПП по адресу e-mail для проведения служебного расследования.

- Проводится служебное расследование с привлечением КРС и КИС летного отряда, представителей ДУБП, ОУБП, ОЛМО, отдела CRM;
- командир летного отряда на основании анализа средств полетной информации принимает решение о необходимости отстранения члена летного экипажа от полетов;
- старший пилот – инструктор летного отряда, по согласованию с командиром летного отряда и с учетом рекомендаций комиссии по расследованию, определяет объем дополнительной подготовки (теоретическая, тренажерная, летная), включая необходимость проведения повторной проверки;
- по завершению всего комплекса мероприятий командиром летного отряда дается заключение о его выполнении и принимается решение о допуске члена экипажа к полетам или о необходимости дополнительной тренировки.

КИС ЛО под контролем старшего ПИ рабочей группы СУБП по типу проводит детальное изучение полетов данного пилота за период 6-12 месяцев на предмет системности допущенных отклонений. Изучается вероятность повторения данного вида отклонений другими пилотами. Вырабатывается индивидуальная программа для пилота, допустившего отклонения. При наличии системности данных ошибок у других пилотов, вырабатываются блокирующие мероприятия. (Теоретическое обучение, изменение программ тренажера, изменение процедур, коррекций по программам CRM и FRMS.)

Все материалы по отклонениям (индивидуальные задания и бланки тренажера) учитываются в журнале «Корректирующие мероприятия по отклонениям» по типам ВС у старших ПИ групп СУБП.

E. Авиационное событие

При выявлении случаев, соответствующих приложению № 2 авиационные события, информация с анализом события передается в летное подразделение, ДПП и ДУБП по адресам br@aeroflot.ru для информирования государства сертификации и проведения расследования согласно ПРАПИ-98.

- (3) Матрицы рисков по технике пилотирования ежемесячно формируются и анализируются в полном объеме, согласно «Программы управления рисками в отношении безопасности полетов» РИ-ГД-097Х. Приложение 1 «Инструкция по заполнению перечня рисков производственных структурных подразделений.»

На основании выявленных рисков для эффективного функционирования СУБП заполняется «Журнал учета рисков». После проведенного анализа опасных факторов вырабатываются и внедряются корректирующие мероприятия, направленные на снижение рисков и поддержание заданного уровня безопасности полетов.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**

РД-ГД-001

**Глава 2. Контроль и надзор
за выполнением полетов**

Изд. 4

Рев. 05

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

2.6. ПОЛНОМОЧИЯ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ УПОЛНОМОЧЕННОГО ОРГАНА В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

- (1) Инспекторы Росавиации, Ространснадзора и SAFA беспрепятственно допускаются на проверяемый объект.

До начала проверки инспектор представляется ответственному лицу авиакомпании, находящемуся на борту ВС (это может быть КВС, член летного или кабинного экипажа, либо представитель авиакомпании), предъявляет служебное удостоверение и копию приказа (распоряжения) руководителя о назначении проверки или о проведении мероприятий по контролю за выполнением обязательных требований. Инспектор Росавиации предъявляет задание на проведение инспекторской проверки воздушных судов.

Несоответствия, выявленные в процессе проверки оформляются, в виде предписания или отчета об инспекторской проверке воздушного судна на перроне. В случае невыполнения предписания в установленные сроки составляется протокол об административных правонарушениях. Замечания в устной форме не запрещены.

Рекомендации экипажам при общении с инспекторами SAFA, Ространснадзора или Росавиации в ходе инспекторской проверки воздушного судна на перроне не имеют различий и изложены в Методических рекомендациях командирам ВС и членам экипажа ПАО «Аэрофлот» по процедурам проверок состояния ВС и судовой документации инспекторами SAFA, которые размещены на борту ВС.

- (2) Для контроля за выполнением летным составом требований документов, регламентирующих летную работу, могут включаться в задание на полет (вписываться с обратной стороны задания) с правом нахождения в кабине пилотов должностные лица уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, командно-летный и инспекторский состав ПАО «Аэрофлот», имеющие летную специальность, но не имеющие допуска к выполнению полетов на воздушном судне данного типа, при наличии у них соответствующего задания и документов, удостоверяющих личность.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**

РД-ГД-001

**Глава 2. Контроль и надзор
за выполнением полетов**

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

2.7. ИНСПЕКТОРСКИЕ ПРОВЕРКИ НА РАМПЕ (SAFA)

2.7.1 Основные принципы инспекторских провлок гражданских воздушных судов в аэропортах Российской Федерации и за рубежом

В любом аэропорту за рубежом и на территории Российской Федерации каждое гражданское воздушное судно, как иностранное, так и российское может быть предметом инспекторской проверки на перроне в качестве основного средства подтверждения его безопасной эксплуатации.

Проверке подлежат главным образом: документы членов экипажа, фактическое состояние воздушного судна, наличие и состояние обязательного и аварийно-спасательного оборудования кабины, коммерческая загрузка, судовая и полетная документация.

2.7.2 Процедура инспекционной проверки на перроне

(a) Проверка, как правило, осуществляется двумя инспекторами (проверка на перроне по программе SAFA может выполняться одним инспектором). Желательно пригласить представителя ПАО «Аэрофлот» присутствовать во время проверки, особенно в случаях оценки технического состояния ВС.

Инспекторы не должны входить на борт или проводить инспектирование без предварительного предъявления своих полномочий командиру воздушного судна и/или представителю авиакомпании.

В случае отсутствия представителя, членов летного, кабинного экипажей и обслуживающего или технического персонала ПАО «Аэрофлот» на борту воздушного судна или рядом с ним инспекторская проверка на перроне не проводится. В данных условиях проверка ограничивается только визуальной инспекцией внешнего состояния ВС.

Инспекторы должны сделать все возможное для летного и кабинного экипажей и другого персонала по сведению к минимуму неудобств, связанных с проверкой.

Проверка, проводимая после посадки, не должна ставить под угрозу общее время отдыха летного экипажа, а проверка, проводимая перед вылетом, не должна приводить к задержке вылета, если только на это нет обоснованной причины. Такими причинами могут являться несоответствия третьей категории или любая другая причина, напрямую имеющая отношение к безопасности воздушного судна и людей в нем находящихся.

Объем проверки определяется условиями (например, длительность нахождения ВС на земле между прилетом и вылетом) и оставляется на усмотрение инспекторов.

При проведении инспекции пассажирского салона, бытового и аварийно-спасательного оборудования КВС выделяет члена кабинного экипажа, способного объяснить и продемонстрировать работоспособность оборудования пассажирского салона.

Нарушения, выявленные инспектором, не подлежат оспариванию со стороны КВС и других членов экипажа.

- (b) Замечания, сделанные в ходе проверки, присвоенные им категории, а также отсутствие замечаний должны быть отражены в отчете о проверке на перроне по программе SAFA (приложение 2.8.4).

По окончании проверки, не зависимо от результатов, КВС обязан получить отчёт об инспекторской проверке.

При получении бланка инспекторской проверки POI (The Proof of Inspection) командиру ВС/представителю ПАО «Аэрофлот» следует подписать оформленный бланк POI. Подпись документа не означает, согласие с указанными в нем замечаниями, а только подтверждает, что КВС/представитель получил данное уведомление.

Если замечание инспектора связано с техническим состоянием ВС и относится к категории 3 несоответствий (требует устранения до вылета):

- сообщить об обнаруженных неисправностях в инженерно-координационную группу ДПЛГ и получить консультацию;
 - при необходимости связаться с ДПиКОД (ОСС) и скоординировать свои дальнейшие действия;
 - сделать в боржурнале (Aircraft Technical Log Book/ATLB) запись в поле SECTION 2 «REPORT» об отмеченных неисправностях.
- (c) При наличии замечаний 2 или 3 категории, в удобное время, связаться через ACARS с ДПиКОД (ОСС) и проинформировать о предъявленных замечаниях, без детализации (пример: кат.2, А1).
- За 20-40 минут до посадки в аэропорту Шереметьево экипаж, в дополнение к требованиям пункта 12.5.6 о передаче сообщений на частоте «Аэрофлот - Контроль», передает информацию о замечаниях, предъявленных в ходе инспекционной проверки, а также о передачи информации об инспекционной проверки SAFA через ACARS.
- (d) После возвращения в базовый аэропорт, если ВС проходило рамповую инспекцию SAFA, КВС необходимо:
- перенести отмеченные в бланке инспекторской проверки SAFA замечания 1 и 2 категории в ATLB, если эти замечания связаны с техническим состоянием ВС;
 - в разделе «Дополнительная информация о рейсе» задания на полет сделать запись о проведенной инспекции и приложить копию отчета (Ramp Inspection Report);
 - в журнале замечаний КВС выполнить запись с указанием даты, номера рейса, аэропорта прохождения рамповой инспекции и замечаний, выявленных в ходе проверки;
 - по возможности, информировать руководство летного подразделения и инспектора ДУБП о прохождении инспекторской проверки.

2.7.3 Категорирование несоответствий

- (a) Для каждого из пунктов проверки определены 3 категории несоответствия в зависимости от их влияния на безопасность полетов.

1-я категория несоответствия – это незначительные неисправности (несоответствия), которые не оказывают серьезного влияния на безопасное выполнение полета. В этом случае КВС получает устную информацию о нарушении или копию отчета о рамповой проверке.

2-я категория несоответствия – это несоответствия, существенно влияющие на безопасность полетов. Действия, предусмотренные в данном случае, это устная информация командиру ВС, составление отчета о рамповой проверке и извещение инспектором SAFA своих национальных авиационных властей.

3-я категория несоответствия – это несоответствия, оказывающие наиболее значительное влияние на безопасность полетов или на безопасную перевозку пассажиров.

(b) Действия после установления нарушений 3 категории состоят из ряда элементов:

- информация командиру;
- ограничения на эксплуатацию ВС (например, если нет привязных ремней безопасности на нескольких сидениях в салоне, ВС может продолжить полет при условии, что на необорудованных местах не будет пассажиров);
- для продолжения полета необходимы корректирующие действия или корректирующие действия могут быть приняты только на базе технического обслуживания (в этом случае предусматривается перелет на базу технического обслуживания без пассажиров на борту);
- приостановление или отзыв разрешения на полеты в страну.

Если в момент проведения проверки обнаружены нарушения 3 категории которые указывают, что ВС не находится в состоянии летной годности, инспектор информирует свои национальные авиационные власти которые принимают решение о возможности возобновления полета.

В случае если какое-либо несоответствие не нашло отражение в пункте «Определение категорий несоответствий», инспектор может самостоятельно принять решение по поводу категорирования того или иного несоответствия, а незначительные несоответствия из-за своего количества или взаимосвязи могут быть отнесены к более высокой категории.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**

РД-ГД-001

**Глава 2. Контроль и надзор
за выполнением полетов**

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

2.8. ПРИЛОЖЕНИЯ

2.8.1. Бланки инспектирования

2.8.1.1. Инспекция на маршруте

| ИНСПЕКЦИЯ НА МАРШРУТЕ | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Командир воздушного судна (инструктор) _____ Второй пилот _____ Бортинженер _____ Штурман _____ Старший Бортпроводник _____ | Дата инспекции _____ Тип ВС _____ Регистрационный № _____ Маршрут, № рейса _____ Время полета _____ ФИО инспектора _____ |

| | | Оценка | № ком-рия |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|
| ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ (Crew Briefing room) | | | |
| 1 | Внешний вид | | |
| 2 | Свидетельства, допуски, личные документы необходимые для полета | | |
| 3 | Анализ метеоусловий | | |
| 4 | NOTAM, SNOWTAM, BULLETTENES | | |
| 5 | Flight plan, ATC Flight Plan | | |
| 6 | Расчет потребного количества топлива на полет | | |
| 7 | Предварительный расчет взлетной массы и ВПХР | | |
| 8 | Принятие решения на вылет | | |
| 9 | Опасные грузы | | |
| 10 | Доклад СБ о готовности бригады к рейсу | | |
| 11 | Необходимая для полета документация предоставлена и изучена полностью | | |
| ПРЕДПОЛЕТНЫЙ БРИФИНГ С ПРОВОДНИКАМИ | | | |
| 1 | Минимальное число бортпроводников | | |
| 2 | Свидетельство и допуски | | |
| 3 | Порядок применения аварийно-спасательного оборудования | | |
| ВОЗДУШНОЕ СУДНО | | | |
| 1 | Предполетный осмотр | | |
| 2 | Качество и своевременность получения всей информации о техническом состоянии ВС от инженерного состава | | |
| 3 | Размещение и нормы багажа экипажа | | |
| 4 | Судовая и справочная документация | | |
| 5 | Средства оказания первой помощи | | |
| 6 | Проверка АСС экипажем и бортпроводниками, порядок действий | | |

| | | Оценка | № ком-рия |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|
| 7 | Предполетная подготовка и проверка навигационного оборудования, систем ВС и двигателей | | |
| 8 | Загрузка и контроль FMC | | |
| 9 | Окончательный расчет заправки топливом, взлетной массы, центровки и ВПХР | | |
| 10 | Получение разрешения старшим бортпроводником у КВС для начала посадки пассажиров (заправка закончена, готовность ВС) | | |
| 11 | Предполетный брифинг (краткость, полнота информации, соответствие стандартам авиакомпании) | | |
| 12 | Выполнение ККП перед запуском двигателей (использование листов ККП, не выполнение карты по памяти, перекрестный контроль) | | |
| 13 | Доклад старшего бортпроводника о количестве пассажиров, их размещение по классам, груза, почты, багажа и их размещение | | |
| 14 | Доклад старшего бортпроводника о готовности ВС к полету | | |
| 15 | Анализ неисправностей и использование MEL | | |
| 16 | Предполетный брифинг (объем, соответствие фактическим и ожидаемым условиям, вопросы выполнения нормальных и аварийных процедур) | | |
| 17 | Приветствие пассажиров экипажем ВС | | |
| БУКСИРОВКА И ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ | | | |
| 1 | Взаимодействие с ИТС | | |
| 2 | Выдерживание параметров запуска двигателей | | |
| 3 | Выполнение процедур после запуска двигателей | | |
| 4 | Выполнение технологии буксировки и запуска двигателей | | |
| 5 | Выполнение ККП после запуска двигателей | | |
| РУЛЕНИЕ | | | |
| 1 | Выполнение схем руления | | |
| 2 | Выполнение процедуры выруливания | | |
| 3 | Осмотрительность | | |
| 4 | Использование тормозных устройств | | |
| 5 | ATC clearance | | |
| 6 | Выполнение процедур перед взлетом | | |
| 7 | Доклад старшего бортпроводника о готовности пассажирской кабины к взлету (своевременность, использование оговоренной процедуры связи) | | |
| 8 | Выполнение ККП перед взлетом | | |
| 9 | Выполнение процедур ПОС | | |
| 10 | Ведение радиосвязи до взлета | | |

| | | Оценка | № ком-рия |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|
| ВЗЛЕТ | | | |
| 1 | ВПП _____ Ветер _____ Состояние полосы _____ | | |
| 2 | Выполнение технологии взлета | | |
| 3 | Процедуры по борьбе с шумами | | |
| 4 | Управление двигателями | | |
| 5 | Выполнение схемы выхода | | |
| 6 | Ведение радиосвязи после взлета | | |
| 7 | Установка барометрического давления | | |
| 8 | Выдерживание скоростей | | |
| 9 | Выдерживание безопасных высот | | |
| 10 | Занятие заданных высот | | |
| 11 | Использование навигационных систем | | |
| 12 | Использование РЛС | | |
| 13 | Контроль высотной системы и СКВ | | |
| 14 | Выполнение ККП после взлета | | |
| 15 | Использование табло «Не курить», «Привязные ремни» | | |
| 16 | Использование ПОС | | |
| ПОЛЕТ ПО МАРШРУТУ | | | |
| 1 | Выдерживание заданных высот и их изменение | | |
| 2 | Выдерживание безопасных высот | | |
| 3 | Использование навигационных систем | | |
| 4 | Использование РЛС | | |
| 5 | Действия при турбулентности, грозовой облачности, сильном встречном ветре | | |
| 6 | Эксплуатация систем ВС | | |
| 7 | Контроль расхода топлива | | |
| 8 | Выдерживание маршрута полета и его изменение | | |
| 9 | Контроль места ВС | | |
| 10 | Контроль высотной системы и СКВ | | |
| 11 | Использование ПОС | | |
| 12 | Выполнение правил полетов MNPS, RVSM | | |
| 13 | Выполнение правил полетов по ETOPS | | |
| 14 | Ведение радиосвязи | | |
| СНИЖЕНИЕ ДЛЯ ЗП | | | |
| 1 | Анализ метеообстановки на основном и запасных аэродромах | | |
| 2 | Анализ схем подхода и захода на посадку | | |
| 3 | Маршрут ухода на запасной аэродром | | |
| 4 | Схемы зон ожидания | | |
| 5 | Схема ухода на второй круг | | |
| 6 | Расчет посадочной массы, центровки и посадочных характеристик с учетом фактических метеоусловий | | |
| 7 | Выполнение ККП перед снижением | | |
| 8 | Выдерживание профиля снижения | | |
| 9 | Занятие рубежей снижения | | |
| 10 | Выдерживание скоростей | | |
| 11 | Доклад СБ о готовности к посадке | | |
| 12 | Выполнение схемы захода на посадку | | |

| | | Оценка | № ком-рия |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|
| 13 | Выдерживание курса и глиссады | | |
| 14 | Расчет на посадку | | |
| 15 | Посадка (зона приземления, скорость, тангаж, крен) | | |
| 16 | Пробег (интенсивность торможения, процедуры) | | |
| 17 | Процедуры после посадки | | |
| 18 | Использование ПОС | | |
| 19 | Ведение радиосвязи | | |
| РУЛЕНИЕ | | | |
| 1 | Выдерживание схемы руления | | |
| 2 | Ведение радиосвязи | | |
| 3 | Использование ПОС | | |
| 4 | Заруливание по сигналам автоматической системы или персонала | | |
| 5 | Процедуры выключение двигателей | | |
| 6 | Подготовка кабины после выключения двигателей | | |
| 7 | Выполнение ККП | | |
| ПОСЛЕ ПОЛЕТА | | | |
| 1 | Заполнение бортовых журналов | | |
| 2 | Оформление отказов, замечаний и неисправностей | | |
| 3 | Послеполетный разбор | | |
| 4 | Послеполетный осмотр | | |
| 5 | Оформление документации | | |
| 6 | Оформление добровольных сообщений | | |
| 7 | Наличие светоотражающих жилетов у экипажа пилотской кабины | | |
| 8 | Использование светоотражающих жилетов на перроне экипажем пилотской кабины | | |
| 9 | Наличие светоотражающих жилетов у экипажа пассажирской кабины | | |
| 10 | Использование светоотражающих жилетов на перроне экипажем пассажирской кабины | | |

Примечание: При необходимости комментария в столбце «№ ком-рия» записывается порядковый номер комментария с последующей расшифровкой в разделе «Выводы и комментарии» согласно нумерации.

Выводы и комментарии:

Подпись инспектора _____

2.8.1.2. Инспекция базовых объектов

| ИНСПЕКЦИЯ БАЗОВЫХ ОБЪЕКТОВ | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Файл _____ Эксплуатант _____ Местонахождение базовых объектов _____ | Дата инспекции _____ АОС № _____ | |
| | Уд. | Неуд. – требуемые действия |
| ЛИЧНЫЕ ДЕЛА ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА | | |
| Контрольные экземпляры руководящих документов | | |
| Проверка соответствия квалификационных отметок | | |
| Линейная проверка командира воздушного судна/членов экипажа | | |
| Готовность экипажа выполнить заход на посадку по приборам согласно присвоенному минимуму: посадки - с посадки - м взлета - м взлет/посадка 2 пилота | | |
| Подготовленность экипажа воздушного судна для полетов по определенным маршрутам | | |
| Квалификация командира воздушного судна применительно к определенным аэродромам | | |
| Проверка штурманов | | |
| Проверка бортинженеров | | |
| Тренажерная подготовка экипажа | | |
| Готовность экипажа к полету согласно требованиям ППЛС данного типа ВС | | |
| Допуск экипажа к ВЛП, ОЗП | | |
| Регистрация полетного служебного и служебного времени, а также времени отдыха членов экипажа | | |

(Продолжение)

| | Уд. | Неуд. – требуемые действия |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------|
| Регистрация периодически проводимых проверок и тренировок членов экипажа: | | |
| действия в аварийной ситуации | | |
| ежегодное возобновление действительности квалификационных отметок о праве на полеты по неточным системам, ПВП, ППП | | |
| линейные проверки | | |
| проверки, проводимые раз в шесть (три) месяцев | | |
| готовности к выполнению захода на посадку по приборам | | |
| проверки командира воздушного судна в отношении знания им района полетов/маршрутов | | |
| проверка бортинженеров | | |
| проверка штурманов | | |
| тренажерная подготовка | | |
| Утвержденный эксплуатантом список командиров воздушных судов, являющихся инструкторами (наставниками) и инспекторами | | |
| ПРИМЕЧАНИЯ: | | |
| <p>Подпись инспектора _____</p> <p>Фамилия инспектора _____</p> | | |

2.8.1.3. Инспекция пассажирского салона

| ИНСПЕКЦИЯ ПАССАЖИРСКОГО САЛОНА | | |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------|
| Эксплуатант | Командир ВС | |
| Дата инспекции | Старший бортпроводник | |
| Рейс № | Вылет по расписанию/ Фактическое время | |
| Тип воздушного судна | Прибытие по расписанию/Фактическое время | |
| Регистрационный № ВС | Общее полетное время | |
| Пункт вылета/ назначения | | |
| | Уд. | Неуд. – требуемые действия |
| Готовность воздушного судна к выполнению рейса | | |
| ACLB/ Журнал пассажирской кабины | | |
| Огнетушители | | |
| Аптечки первой помощи/докторские аптечки | | |
| Портативные кислородные баллоны/маски | | |
| Противодымные капюшоны/ ДКМ | | |
| Аварийные выходы | | |
| Эвакуационные трапы – плоты | | |
| Спасательные жилеты (детские и запасные) | | |
| Топоры, мегафоны, фонари | | |
| Транспаранты и таблички | | |
| Инструкции СРР/CFR | | |
| Аварийное освещение /световая дорожка | | |
| Громкоговорящая связь/ внутреннее переговорное устройство | | |
| Оборудование, экипировка туалетов | | |
| Детекторы дыма, | | |
| Стационарная система тушения пожара в туалетах | | |
| Панель индикации и управления старшего бортпроводника | | |
| Система развлечений пассажиров (аудиосистема) | | |
| Оборудование пассажирского салона | | |
| Багажные полки, шкафы, отсеки АСО | | |

| | Уд. | Неуд. – требуемые действия |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------|
| Экипировка салонов | | |
| Кресла/привязные системы КЭ | | |
| Инструкции для пассажиров | | |
| Пассажирские кресла, ремни, Кнопки вызова бортпроводника | | |
| Оборудование на пассажирских панелях | | |
| Индивидуальное освещение | | |
| Надписи/табло «Не курить», «Вернитесь на свое место» в туалетах. | | |
| Табло «Не курить»/«Пристегните ремни» в пассажирском салоне | | |
| Исправность видеосистемы | | |
| Основное освещение | | |
| Борткухня | | |
| Отсеки для хранения, приспособления для крепления хранимых предметов | | |
| Приспособления для крепления тележек | | |
| Исправность кухонного электрооборудования | | |
| Проверка ВС на отсутствие посторонних предметов на борту | | |
| Готовность бригады бортпроводников к выполнению рейса | | |
| Действительность квалификационного свидетельства | | |
| Требуемое личное снаряжение | | |
| Знания бортпроводниками АСО ВС и правил его применения | | |
| Знание аварийных процедур | | |
| Средства и методы оказания первой помощи | | |
| Правила перевозки опасных грузов | | |
| Особенности рейса | | |
| Действия бортпроводников по подготовке ВС к выполнению рейса | | |
| Работа по контрольным листам | | |
| Своевременный доклад об обнаруженных недостатках | | |

| | Уд. | Неуд. – требуемые действия |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------|
| Прием и размещение кухонного, бытового оборудования, торговли, питания | | |
| Стандартные эксплуатационные процедуры безопасности | | |
| Инструктаж пассажиров | | |
| Требуемая информация | | |
| Демонстрация спасательных жилетов | | |
| Инструктаж по использованию аварийных выходов | | |
| Демонстрация пользования кислородными приборами | | |
| Надписи «Не курить»/«Выход»/ «Привязные ремни» | | |
| Пользование привязными ремнями | | |
| Поза безопасности (только по видео) | | |
| Информация о запрете курения | | |
| Информация о введении запрета на пользование переносной электронной аппаратурой | | |
| Подготовка пассажирского салона к взлету и посадке | | |
| Перевод селекторов | | |
| Доклады ст. бортпроводнику о переводе селекторов | | |
| Доклады ст. бортпроводнику о готовности пассажирского салона к взлету и посадке | | |
| Соблюдение бортпроводниками правил безопасности в рейсе | | |
| Соблюдение правил закрытия и открытия дверей | | |
| Местонахождение бортпроводников при взлете/посадке | | |
| Пользование привязной системой | | |
| Соблюдение мер безопасности во время работы в кухне/буфете/в пассажирских салонах | | |

| | Уд. | Неуд. – требуемые действия |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------|
| Контроль соблюдения пассажирами правил безопасности во время рейса | | |
| Соблюдение правил отмены курения на борту | | |
| Проверка туалетов в рейсе | | |
| Меры безопасности на борту при прохождении турбулентных участков | | |
| Соблюдение стандартов сервиса на борту | | |
| Корпоративный имидж бортпроводника | | |
| Встреча и размещение пассажиров | | |
| Помощь в размещении ручной клади | | |
| Размещение пассажиров с детьми, больных и инвалидов | | |
| Обслуживание пассажиров напитками и питанием | | |
| Развлекательная программа | | |
| Торговля на борту | | |
| Индивидуальное обслуживание | | |
| Работа с пассажирами, с детьми и инвалидами | | |
| Температура воздуха в салонах | | |
| Реакция бортпроводников на вызов из салонов | | |
| Оказание медицинской помощи | | |
| Проводы пассажиров | | |
| Контроль за забытыми вещами | | |
| Взаимодействие членов КЭ и ЛЭ | | |
| Доклады старшего бортпроводника КВС: | | |
| - о готовности бригады к рейсу | | |
| - получение разрешения у КВС на начало посадки пассажиров | | |
| - доклад о наличии пассажиров и документов на борту/получение разрешения на закрытие дверей | | |
| - доклад о готовности пассажирского салона к взлету | | |
| - доклад о готовности пассажирского салона к посадке | | |
| Реакция бортпроводников на вызов из кабины экипажа, соблюдение правила стерильности кабины | | |

| | Уд. | Неуд. – требуемые действия |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------|
| Действия бортпроводников во время стоянки | | |
| Проверка документов и выяснение цели визита у всех, прибывающих на борт лиц | | |
| Контроль за уборщиками | | |
| Контроль за устранением, обнаруженных в рейсе неисправностей | | |
| Проверка ВС на отсутствие посторонних предметов на борту(перед посадкой пассажиров) | | |
| Работа бригады бортпроводников в эстафетном аэропорту | | |
| Проверка документов и выяснение цели визита у всех, прибывающих на борт лиц | | |
| Контроль за оставшимися на борту транзитными пассажирами (при их наличии) | | |
| Передача рабочей документации | | |
| ПРИМЕЧАНИЯ: | | |

Подпись и фамилия инспектора

2.8.2. Инспекторский бланк нарушений и отклонений

ИНСПЕКТОРСКИЙ БЛАНК НАРУШЕНИЙ И ОТКЛОНЕНИЙ

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ ОТ _____

Подлежит возврату с
сопроводительным письмом в
инспекцию по БП
в срок до _____

Регистрационный номер

Исх. № _____ от _____

Направляется в _____
(структурное подразделение)

_____ (кому)

Проверено:

1. Действующий стандарт: _____

2. Нарушение (отклонение) _____

Инспектор _____ Дата _____
Ф.И.О. подпись

3. Корректирующие действия руководителя подразделения: срочные и плановые с целью исключения повторения

Руководитель _____ Дата _____
Ф.И.О. подпись

4. Заключение начальника Инспекции по БП _____

Директор ДУБП _____ Дата _____
Ф.И.О. подпись

5. Контроль исполнения _____

_____ срок устранения

_____ фактическое устранение

Инспектор _____
Ф.И.О. подпись

2.8.3. Бланк «Flight Safety Report (FSR)»



| | |
|----|-------|
| Nr | Class |
|----|-------|

FLIGHT SAFETY REPORT (FSR)

To Pilot in Command :
 FSR shall be completed immediately after flight at any time when occurrence concerning flight safety has taken place with PIC onboard the aircraft.
 Do not hesitate to write a FSR even if you are doubtful about the occurrence classification.

This report have to be immediately sent by telefax to Flight Operational Department. Thereafter, send the original by mail (internal mail). Fax nr. +7495-578-24-24 / +7499-500-76-64 or mail to: ichalik@aeroflot.ru / akoldunov@aeroflot.ru

| | | | | | |
|------------------------------|-------------------|---------------------------|----------------------|---------------------|-----------|
| A/C Type & Series | A/C Reg | Serial № | Date | Loc / Pos / Runway | |
| Time (UTC) | Flight № | Route from (XXXX) | Route to (XXXX) | IAS (kts) | ETOPS Y/N |
| FL/Alt/Ht (ft) | Nature of flight | Flight Phase | Metar/Speci/Time UTC | | |
| Day / Night | Flight Rules | Precipitation | | | |
| Min Separation | ACARS/TICAS Alert | Traffic info given by ATC | | | |
| Avoiding action given by ATC | Landing Time | Visibility | | | |
| | | | Cloud cover | PIC (Block letters) | |

Description of Occurrence


| | | | |
|------|----------|---------------------|----------------------|
| Date | PIC Sign | F/O (Block letters) | Other crew concerned |
|------|----------|---------------------|----------------------|

This part to be used by Aeroflot Airline Operational or Technical Management

| | | | |
|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|
| Classification : | <input type="checkbox"/> Info | <input type="checkbox"/> Russia FAA | Classified by : |
| | <input type="checkbox"/> Occurrence | <input type="checkbox"/> FDR Saved | |
| | <input type="checkbox"/> Incident | <input type="checkbox"/> CVR Saved | |

Action :

Feedback :

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 2. Контроль и надзор за выполнением полетов | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

2.8.4. Бланк инспекторской проверки на перроне SAFA Ramp Inspection Report No _____

| | | | | |
|--------------------------------|------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Source: | SAFA | | Place: | LOWW - WIEN-SCHWECHAT |
| Date: | 14.05.2014 | | Local Time: | 11:30 |
| Operator: | AFL | AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL. | AOC Number: | 1 |
| State: | U | Russian Federation | Type of Operation: | International Commercial Air Transport - Aeroplanes (ANX 6 Part I) |
| Route from: | UUEE | MOSCOW/SHEREMETYEVO | Flight Number: | AFL 2184 |
| Route to: | UUEE | MOSCOW/SHEREMETYEVO | Flight Number: | AFL 2185 |
| Chartered by | NR | NOT RELEVANT | Charterer's State: | Not Relevant |
| Aircraft type: | A321 | Airbus A-321 | Registration Marks: | VP-BQT |
| Aircraft configuration: | Passenger | | Construction Number: | 2965 |
| Flight Crew: | U | Russian Federation | 2nd State of Licensing*: | |
| State of Licensing: | | | | |

Findings

| Code | Std | Ref | Cat | Finding | Detailed Description | Status |
|------|-----|---------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| A06 | I | A15-6.1.1 | G | | EFB with software type 2 in use (including display of en-route charts) - no revision status of en-route charts could be shown | NR |
| A14 | I | A6-I-4.3.1(d)(e), A6-I-5.2.7 | 2 | Incorrect mass and/or balance calculations, within a/c limits, and having no effect on the performance calculations | DOM used for loadsheet different from the one in documentation, difference cannot be explained by the crew | Closed |
| A17 | M | AMM 25-11-00 | G | | Captain and copilot shoulder harness start to get worn | NR |
| A23 | I | A6-I-4.3.1(a)(c), A6-I-4.5.4, A6-I-6.1.3 | 2 | No evidence of identification nor monitoring of significant defect | refer to A17 for details | Closed |
| A23 | I | A6-I-4.3.1(a)(c), A6-I-4.5.4, A6-I-6.1.3 | 2 | | Known defect not properly assessed - refer to C08 for details | Closed |
| B01 | M | AMM 25-20-00 | G | | overhead bin actuator above seat 17C not working properly | NR |
| C01 | I | A8-III A-4.1.4, A8-III B-4.1.5, A8-V-4.1.5 | 2 | Paint damage with exposed composite | engine #1, innerside | Closed |


Additional Taken

| | |
|--------------------------|----------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | 3d) Immediate operating ban |
| <input type="checkbox"/> | 3c) Aircraft grounded by inspecting NAA |
| <input type="checkbox"/> | 3b) Corrective actions before flight |
| <input type="checkbox"/> | 3a) Restriction on aircraft flight operation |
| <input type="checkbox"/> | 2) Information to Authority and Operator |
| <input type="checkbox"/> | 1) Information to Captain |

Additional Information

| Item | Description | Checked | Remark | Item | Description | Checked | Remark |
|-------------------------------|-----------------------------------------------|---------|--------|------|----------------------------------------------------|---------|--------|
| A - Flight Deck | | | | | | | |
| A01 | General Condition | V | | A13 | Flight Preparation | | |
| A02 | Emergency Exit | | | A14 | Weight and balance sheet | V | V |
| A03 | Equipment | V | | A15 | Hand fire extinguishers | | |
| A04 | Manuals | | | A16 | Life jackets / flotation device | | |
| A05 | Checklists | | | A17 | Harness | V | V |
| A06 | Radio Navigation Charts | V | V | A18 | Oxygen equipment | | |
| A07 | Minimum Equipment List | | | A19 | Flash light | | |
| A08 | Certificate of registration | V | | A20 | Flight crew license | V | |
| A09 | Noise certificate (where applicable) | V | | A21 | Journey log book | | |
| A10 | AOC or equivalent | V | | A22 | Maintenance release | | |
| A11 | Radio license | V | | A23 | Defect notification and rectification (incl. Tech) | V | V |
| A12 | C of A | V | | A24 | Preflight Inspection | | |
| B - Safety/Cabin | | | | | | | |
| B01 | General Internal Condition | V | V | B08 | Slides/Life-Rafts (as required), ELT | V | |
| B02 | Cabin Attendant's Station/Crew Rest Area | V | | B09 | Oxygen Supply | V | |
| B03 | First Aid Kit / Emergency Medical Kit | V | | B10 | Safety Instructions | V | |
| B04 | Hand fire extinguishers | V | | B11 | Cabin crew members | V | |
| B05 | Life jackets / Flotation devices | V | | B12 | Access to emergency exits | V | |
| B06 | Seat belt and seat condition | V | | B13 | Safety of passenger baggage | V | |
| B07 | Emergency exit, lighting and marking, Torches | V | | B14 | Seat capacity | V | |
| C - Aircraft Condition | | | | | | | |
| C01 | General External Condition | | | | | V | |
| C02 | Doors and Hatches | | | | | V | |
| C03 | Flight Controls | | | | | V | |
| C04 | Wheels, tyres and brakes | | | | | V | |
| C05 | Undercarriage, skids/floats | | | | | V | |
| C06 | Wheel well | | | | | | |
| C07 | Powerplant and Pylon | | | | | V | |
| C08 | Fan blades | | | | | V | V |
| C09 | Propellers, rotors (main/tail) | | | | | | |
| C10 | Obvious repairs | | | | | V | V |
| C11 | Obvious unrepaired damage | | | | | | |
| C12 | Leakage | | | | | | |
| D - Cargo | | | | | | | |
| D01 | General Condition of Cargo Compartment | | | | | V | |
| D02 | Dangerous Goods | | | | | | |
| D03 | Safety of Cargo on Board | | | | | | |
| E - General | | | | | | | |
| E01 | General | | | | | | |

3.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | 3.1. Руководство по качеству..... | 3.1.1 |
| | 3.2. Система внутреннего контроля за поддержанием и соблюдением стандартов организации летной работы..... | 3.2.1 |
| | 3.2.1. Внутренние аудиты..... | 3.2.1 |
| | 3.2.2. Внутренний анализ..... | 3.2.2 |
| | 3.2.3. Внутренний опрос персонала..... | 3.2.2 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 3. Система контроля качества

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 08

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

3.1. РУКОВОДСТВО ПО КАЧЕСТВУ

Руководство по качеству деятельности ПАО «Аэрофлот» (РК-ГД-001) опубликовано на внутрикорпоративном сайте ПАО «Аэрофлот» (<http://gms.aeroflot.ru>) и включено в систему документации по безопасности полетов.

Политика ПАО «Аэрофлот» в области качества

Основной продукт ПАО «Аэрофлот» - это авиационные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты по международным и внутренним авиалиниям. Работники авиакомпании понимают, что только высокое качество и безопасность является залогом, успеха на рынке авиаперевозок для реализации стратегического курса развития ПАО «Аэрофлот» - вхождения в глобальную элиту гражданской авиации.

Качество и безопасность

Внедренная в ПАО «Аэрофлот» система менеджмента качества, отвечающая требованиям международных стандартов, обеспечивает соответствие существующим запросам рынка авиационных перевозок, служит дополнительной гарантией безопасности полетов, авиационной безопасности и качественного сервиса и способствует дальнейшему развитию авиакомпании как современного глобального авиаперевозчика премиального сегмента.

Инновации

Для достижения успеха ПАО «Аэрофлот» внедряет инновационные технологии и решения, позволяющие контролировать безопасность всех аспектов деятельности и качество предлагаемых услуг, разрабатывая новые и более совершенные с точки зрения эффективности и безопасности технологии, новые виды услуг, отвечающие изменяющимся требованиям, учитывая при этом национальные традиции и приоритеты.

Процессный подход и управление рисками

Управление ПАО «Аэрофлот» осуществляется на основе системы взаимосвязанных и постоянно совершенствуемых процессов, направленных на реализацию и контроль мероприятий по управлению рисками и возможностями.

Ориентация на запросы потребителя

Система менеджмента качества ПАО «Аэрофлот» способствует поддержанию высокой репутации на рынке авиационных перевозок. Успех и процветание ПАО «Аэрофлот» зависит от того, как клиенты и партнеры воспринимают работу авиакомпании. С этой целью авиакомпания предпринимает все необходимые меры для удовлетворения потребностей и ожиданий клиентов, партнеров и заинтересованных сторон, получения обратной связи посредством тесного взаимодействия с ними, повышает конкурентоспособность компании.

Работа с поставщиками и партнерами

ПАО «Аэрофлот» работает только с проверенными и тщательно отобранными поставщиками и партнерами.

Вовлечение персонала

Необходимо, чтобы каждый работник ПАО «Аэрофлот» понимал и эффективно выполнял задачи авиакомпании. Высокий профессионализм и личная ответственность каждого - главные критерии качества. ПАО «Аэрофлот» максимально использует творческие способности работников, создает в коллективе обстановку взаимного уважения и доверия, основанную на открытых и искренних взаимоотношениях.

Политика в области качества является частью общей стратегии развития и основой для функционирования и совершенствования системы менеджмента качества в соответствии с требованиями международных стандартов, принятых в ПАО «Аэрофлот».

В связи с этим руководство ПАО «Аэрофлот» гарантирует:

- высокий уровень безопасности полетов и качество предоставляемых услуг;
- создание и поддержание системы эффективного управления процессами;
- постоянное улучшение деятельности и ориентацию на потребности клиентов;
- проведение регулярного анализа деятельности авиакомпании и принятие решений, основанных только на свидетельствах;
- проявление лидерства, приверженность целям ПАО «Аэрофлот», поддержание этических норм, ценностей и культуры авиакомпании.

3.2. СИСТЕМА ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ ЗА ПОДДЕРЖАНИЕМ И СОБЛЮДЕНИЕМ СТАНДАРТОВ ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

С целью обеспечения поддержания и соблюдения всех необходимых стандартов организации летной работы в департаменте производства полетов осуществляется постоянный самоконтроль посредством проведения регулярных внутренних аудитов (проверок качества).

3.2.1. Внутренние аудиты

Внутренние аудиты организуются и проводятся не реже одного раза в год в соответствии с действующей документированной процедурой «Организация и проведение аудита».

Примечание: внутренние аудиты могут не проводиться в течение 12 месяцев, если был выполнен внешний аудит деятельности ПАО «Аэрофлот» по стандарту IOSA или плановый инспекционный контроль уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации и все выявленные несоответствия устранены, что официально признано проверяющей стороной.

Аудиты должны проводиться персоналом, независимым от лиц, ответственных за проверяемую деятельность.

Во время аудитов проверяется точное следование установленным требованиям и заданным процедурам, соблюдение ответственности и полномочий, а также записей, отражающих результаты выполненной работы. Проверка всех областей деятельности структурных единиц осуществляется аудиторами с использованием «чек-листов», содержащих перечень вопросов, подлежащих проверке, и ссылки на регламентирующие документы.

Результаты внутреннего аудита обобщаются в отчете о проведении аудита (проверки). По результатам отчета определяются и осуществляются корректирующие действия. Выявленные в ходе аудита отступления от установленных требований, недостатки и слабые стороны, подразделяются на три категории:

- (1) Значительное несоответствие – невыполнение или нарушение установленных требований, оказывающее существенное влияние на уровень безопасности полетов. Срок устранения значительного несоответствия не должен превышать одного месяца от момента получения отчета о проведении аудита (проверки) или отчета о несоответствиях.
- (2) Незначительное несоответствие – невыполнение или отступление от установленных требований, не оказывающее существенного влияния на уровень безопасности полетов. Срок устранения не критического несоответствия устанавливается в зависимости от степени его воздействия на качество элемента организации летной работы и от трудоемкости его устранения.
- (3) Рекомендация – предложение по улучшению деятельности с учетом передового опыта (рекомендуемой практики). Необходимость и срок внедрения предложения по улучшению деятельности определяются руководителем проверяемого подразделения с учетом прогнозируемого эффекта и наличия потребных материальных и трудовых ресурсов.

3.2.2. Внутренний анализ

Внутренний анализ состояния безопасности полетов и организации летной работы осуществляется отделом ведущих специалистов – инспекторов ДПП на основании отчетов по итогам работы летных отрядов за установленные периоды времени (месяц, квартал, полугодие, год) и публикуется в отчете о результатах производственной деятельности ДПП и анализе организации летной работы и состоянии безопасности полетов в ДПП.

3.2.3. Внутренний опрос персонала

Внутренний опрос персонала имеет целью определение уровня осведомленности летных специалистов в вопросах, относящихся к организации летной работы и особенностям действующих процедур ПАО «Аэрофлот» в части, их касающейся. Опрос проводится в устной, письменной форме или с использованием автоматизированных компьютерных систем в следующих случаях:

- (a) при осуществлении контроля за выполнением летными специалистами программы индивидуального непрерывного повышения квалификации;
- (b) при проведении контроля готовности в ходе предварительных подготовок к полетам;
- (c) при внедрении новых правил и процедур, подлежащих изучению с контролем знаний;
- (d) после прохождения летным специалистом дополнительной программы подготовки/тренировки, назначенной в результате выявленных недостатков в уровне его профессиональной подготовки;
- (e) в других случаях по усмотрению руководителя летного отряда.

Результаты внутреннего опроса должны быть оформлены документально или внесены в раздел «Персонал» КИС «Аккорд».

Область применения: *формирование летных экипажей ВС.*

Основание: *пункт 2.15, 2.16 ФАП 147 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации".*

1) Пункт 4.5.1 (1) раздела 4.5 на стр. 4.5.1 дополнить текстом следующего содержания:

(с) Не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет, в случае выполнения полетов в экипаже с другим пилотом - старше 60 лет.

Не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

Дата утверждения: 24.01.2018

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо: Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано: Директор департамента производства полетов
Заместитель директора по летно-методической работе
Заместитель директора по летным стандартам
Начальник ОЛС– ведущий пилот инспектор
Директор департамента управления
безопасностью полетов
Директор юридического департамента
Начальник отдела управления СМК







**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Глава 4: Состав экипажа**

РД-ГД-001

Стр. 2 из 2

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

4.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 4.1. | Определения | 4.1.1 |
|  4.2. | Минимальный состав экипажа | 4.2.1 |
| 4.2.1. | Общие положения | 4.2.1 |
| 4.2.2. | Минимальный состав летного экипажа ВС | 4.2.1 |
| 4.2.3. | Состав кабинного экипажа ВС | 4.2.2 |
|  4.3. | Назначение командира воздушного судна на предстоящий полет | 4.3.1 |
| 4.3.1. | Командир воздушного судна | 4.3.1 |
| 4.3.2. | Назначение КВС | 4.3.1 |
| 4.3.3. | Невозможность исполнения полномочий КВС | 4.3.1 |
| 4.3.4. | Передача полномочий КВС | 4.3.1 |
| 4.3.5. | Действия, когда назначенный КВС отдыхает в полете | 4.3.1 |
| 4.3.6. | Тренировочные и обзорные полеты | 4.3.1 |
|  4.4. | Неспособность члена летного экипажа выполнять свои обязанности в полете | 4.4.1 |
| 4.4.1. | Потеря работоспособности членов экипажа | 4.4.1 |
| 4.4.2. | Выявление неспособности | 4.4.1 |
| 4.4.3. | Действия | 4.4.1 |
|  4.5. | Формирование экипажей ВС | 4.5.1 |
| 4.5.1. | Формирование летных экипажей ВС | 4.5.1 |
| 4.5.2. | Включение в состав экипажа лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава | 4.5.1 |
|  4.6. | Выполнение полетов увеличенным составом экипажа | 4.6.1 |
|  4.7. | Полеты на нескольких типах или вариантах типа воздушного судна | 4.7.1 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 4. Состав экипажа

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 09

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

4.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Второй пилот – имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна, за исключением пилота, находящегося на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.

Командир воздушного судна (PIC) – лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа. Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Летное должностное лицо – должностное лицо командно-летного, летно-инструкторского или инспекторского состава, имеющее право включения в задание на полет с целью проверки и (или) тренировки летного или кабинного экипажа.

Сменный пилот на крейсерском этапе полета – член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха КВС или второго пилота.

Тип воздушных судов – все воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных и летных характеристик.

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

Член экипажа воздушного судна – лицо авиационного персонала, включенное в задание на полет, назначаемое для выполнения определенных служебных обязанностей по управлению и обслуживанию воздушного судна и пассажиров во время выполнения задания на полет.

Экипаж гражданского воздушного судна – группа лиц (лицо), которым в установленном порядке поручено выполнение определенных обязанностей по летной и технической эксплуатации воздушного судна, а также по обслуживанию находящихся на нем пассажиров, при выполнении задания на полет. Экипаж гражданского воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 4. Состав экипажа

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

4.2. МИНИМАЛЬНЫЙ СОСТАВ ЭКИПАЖА

4.2.1. Общие положения

- (1) Воздушное судно управляется экипажем, обеспечивающим его надлежащую эксплуатацию и безопасность полета. Выполнение функций члена экипажа воздушного судна гражданской авиации осуществляется лицом, удовлетворяющим требованиям Федеральных авиационных правил и имеющим действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками.

Экипаж ВС состоит из летного и кабинного экипажа.

К членам летного экипажа относятся лица авиационного персонала, имеющие свидетельства члена экипажа, и на которых возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

К членам кабинного экипажа относятся бортпроводники.

- (2) В состав летного экипажа ПАО «Аэрофлот», осуществляющего коммерческие воздушные перевозки, могут входить граждане Российской Федерации и иностранные граждане.

Иностранные граждане могут включаться в состав летного экипажа ПАО «Аэрофлот» в случаях:

- (a) подготовки иностранного гражданина в целях получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена летного экипажа гражданского воздушного судна при условии, что другие члены летного экипажа гражданского воздушного судна являются гражданами Российской Федерации;
 - (b) заключения с иностранным гражданином трудового договора для замещения должности командира гражданского воздушного судна при условии, что другие члены летного экипажа гражданского воздушного судна являются гражданами Российской Федерации.
- (3) ПАО «Аэрофлот» оставляет за собой право включать в состав летного и кабинного экипажа дополнительных специалистов (пилотов, штурманов, бортинженеров, бортрадистов, бортпроводников), а также включать (вписывать) в задание на полет наземный и летный персонал, выполняющий служебный перелет по заданию руководства ПАО «Аэрофлот» для решения вопросов обеспечения полетов (инспектирования, инженерно-технического и коммерческого обслуживания, авиационной безопасности и др.). ПАО «Аэрофлот» не перевозит пассажиров и/или внештатных сотрудников в пассажирском салоне, как при выполнении коммерческих, так и некоммерческих полетов, без присутствия бортпроводников на борту воздушного судна.

4.2.2. Минимальный состав летного экипажа ВС

Минимальный состав летного экипажа определяется РЛЭ ВС и нормативными документами специально уполномоченного органа исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации в зависимости от типа, класса и назначения ВС, а также целей и условий его эксплуатации. Не разрешается полет ВС при неполном составе экипажа.

Таблица 4.2-1

Минимальный состав летного экипажа по типам ВС

| Тип ВС | КВС | Второй пилот |
|-----------|-----|--------------|
| B777 | 1 | 1 |
| B737NG | 1 | 1 |
| A320/A321 | 1 | 1 |
| A330 | 1 | 1 |
| RRJ-95 | 1 | 1 |

4.2.3. Состав кабинного экипажа ВС

- (1) Минимальный состав кабинного экипажа определяется РЛЭ ВС с учетом международных стандартов по обеспечению безопасности полетов.

Количественный состав кабинного экипажа не может быть меньше минимального, установленного для эксплуатации ВС ПАО «Аэрофлот», в соответствии с таблицей 4.2-2.

На каждый полет назначается старший бортпроводник.

- (2) При продолжительности полетной смены свыше 12 часов минимальный состав кабинного экипажа увеличивается:

- на ВС А320/321, В737NG и RRJ-95 на 1 бортпроводника;
- на ВС В777, и А330 до 2-х бортпроводников.

При выполнении полетов с продолжительностью полетной смены до 3 часов состав кабинного экипажа планируется по графе 5 таблицы 4.2-2.

- (3) При выполнении квалификационных проверок в рейсовых условиях проверяющие из лиц командно-руководящего и инструкторского состава ДОБ включаются в состав кабинного экипажа.

- (4) Минимальный состав кабинного экипажа не может быть больше числа имеющихся на ВС мест для кабинного экипажа на аварийных эвакуационных станциях, оснащенных привязной системой. Дополнительные члены кабинного экипажа (свыше требуемого минимального количества) могут располагаться на пассажирских креслах, оборудованных только поясными ремнями.

Таблица 4.2-2

Состав кабинного экипажа ВС ПАО «Аэрофлот»

| № п/п | Тип ВС | Количество пассажирских мест | Минимальный состав кабинного экипажа | Максимальный состав кабинного экипажа |
|-------|----------|------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 | B777 | 402 | 11 | 13 |
| 2 | B737NG | 158 | 5 | 5 |
| 3 | A330-200 | 241 | 8 | 10 |
| 4 | A330-300 | 302 | 8 | 10 |
| 5 | A320 | 140/158 (*) | 4 | 5 |
| 6 | A321 | 170/183 | 5 | 6 |
| 7 | RRJ-95 | 87 | 3 | 3 |

(*) *Компоновка 158 (8/150) пассажирских кресел на ВС А320, начиная с MSN 5536.*

- (5) Член кабинного экипажа, входящий в число минимального состава кабинного экипажа, называется требуемым членом кабинного экипажа. В это число не может включаться бортпроводник - кандидат на получение допуска к самостоятельной работе на типе ВС .
- (6) Если численность кабинного экипажа во внебазовом аэропорту сокращена вследствие каких-либо чрезвычайных обстоятельств менее принятого в ПАО «Аэрофлот» минимального состава кабинного экипажа бортпроводников до минимального допустимого количества бортпроводников, из расчета один бортпроводник на каждые 50 пассажиров или часть от 50, то для выполнения полета должно быть получено разрешение ДПиКОД (ОСС), согласованное с ДУБП. По окончании рейса, КВС обязан проинформировать руководство ДПП о причинах сокращения количественного состава кабинного экипажа.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 4. Состав экипажа

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 06

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

4.3. НАЗНАЧЕНИЕ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА НА ПРЕДСТОЯЩИЙ ПОЛЕТ

4.3.1. Командир воздушного судна

Полномочия и ответственность командира ВС изложены в главе 1 (раздел 1.4). Квалификационные требования для назначения на должность КВС содержатся в главе 5 РПП.

4.3.2. Назначение КВС

На каждую полетную смену назначается пилот, уполномоченный выполнять функции командира воздушного судна. Пилот с иностранным гражданством может быть назначен для замещения должности командира воздушного судна только при условии, что другие члены летного экипажа являются гражданами Российской Федерации, имеют допуск к международным полетам и свободно владеют русским языком.

Назначенный КВС выполняет возложенные на него функции с момента прибытия экипажа на предполетную подготовку с целью выполнения полета и до окончания послеполетных работ или когда другой пилот принимает на себя выполнение полномочий КВС.

ВНИМАНИЕ: При выполнении пассажирских рейсов полномочия КВС не могут быть завершены до тех пор, пока последний пассажир не покинет воздушное судно.

4.3.3. Невозможность исполнения полномочий КВС

При возникновении обстоятельств, когда назначенный КВС не способен продолжать исполнение возложенных на него обязанностей, пилот, принимающий на себя исполнение полномочий КВС, обязан в этих обстоятельствах при первой возможности связаться с ДПиКОД (ОСС) (дежурным командиром) для получения соответствующих инструкций.

4.3.4. Передача полномочий КВС

Любая передача полномочий КВС должна быть отражена в задании на полет. Процедура дальнейшего делегирования полномочий КВС детализирована в главе 1.

4.3.5. Действия, когда назначенный КВС отдыхает в полете

В течение периода времени, когда назначенный КВС отдыхает в полете, его полномочия исполняет дополнительный член летного экипажа, допущенный к выполнению функций командира ВС.

Перед покиданием кабины экипажа назначенный КВС должен провести с экипажем брифинг по передаче полномочий.

4.3.6. Тренировочные и обзорные полеты

Пилот-инструктор, занимающий правое кресло при выполнении тренировочных или обзорных полетов, назначается командиром ВС. Когда пилот-инструктор занимает место наблюдателя (обзервера), полномочия КВС (Pilot-in-Command) выполняет КВС (Captain), которого тренирует пилот-инструктор. Пилот-инструктор имеет право принять исполнение полномочий КВС на себя, если того требуют оперативные условия полета или соображения безопасности.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 4. Состав экипажа

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

4.4. НЕСПОСОБНОСТЬ ЧЛЕНА ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ВЫПОЛНЯТЬ СВОИ ОБЯЗАННОСТИ В ПОЛЕТЕ

4.4.1. Потеря работоспособности членов экипажа

Потеря работоспособности членов экипажа может случиться на любом этапе полета и среди авиаспециалистов любых возрастных групп. Потеря работоспособности проявляется в различных формах – от неожиданной смерти до частичной потери умственных или физических возможностей членов экипажа. Частичная потеря работоспособности особенно опасна, так как трудно различима.

4.4.2. Выявление неспособности

Ключом к распознаванию потери работоспособности является отсутствие ответа или реакции члена экипажа на стандартные команды или информацию, обращенные к нему, особенно при значительных отклонениях от стандартного профиля полета или процедур.

Выявлению неспособности членов летного экипажа выполнять свои обязанности способствуют следующие процедуры:

- (a) выполнение стандартных процедур эксплуатации и взаимодействия членов летного экипажа в полете;
- (b) контроль и перекрестная проверка, особенно на критических этапах полета: при взлете, наборе высоты, снижении, заходе на посадку, посадке и уходе на второй круг;
- (c) использование коллективного метода управления;
- (d) использование «правила двойного опроса», т.е. при отсутствии адекватной ответной реакции на два подряд заданных вопроса, замечания.

В случае внезапного ухудшения состояния здоровья члена летного или cabinного экипажа руководствоваться положениями пункта 11.3.4 РПП.

4.4.3. Действия

В случае неспособности одного из пилотов (члена экипажа) выполнять свои обязанности оставшийся пилот (член экипажа) должен:

- (a) взять на себя его функции, проверив положение основных органов управления и выключателей;
- (b) сообщить об аварийной ситуации, предоставив органу ОВД максимум информации;
- (c) использовать автопилот для сокращения рабочей нагрузки;
- (d) совершить посадку на ближайшем пригодном аэродроме.

Пилот, неспособный выполнять свои обязанности, должен быть отстранен от управления, а его кресло отодвинуто назад и зафиксировано в этом положении. Члены cabinного экипажа привлекаются для перемещения пилота и оказания ему помощи.

Обязанности летного экипажа должны быть перераспределены на время завершения полета таким образом, чтобы максимально облегчить работу оставшегося пилота.

Если КВС не способен выполнять свои обязанности, второй пилот продолжает управлять воздушным судном со своего рабочего места и выполняет функции командира ВС.

После посадки, в случае невозможности выполнения руления с правого пилотского кресла, ВС должно быть остановлено на ВПП (скоростной РД) и отбуксировано на стоянку. Если есть возможность осуществлять руление, второй пилот должен остановить ВС непосредственно перед стоянкой и запросить буксировку.

При наличии на борту дополнительного пилота (КВС) и возможности освобождения левого пилотского сидения дополнительный КВС занимает рабочее место и выполняет функции командира экипажа в полном объеме.

При потере работоспособности второго пилота и возможности освобождения правого пилотского сидения дополнительный пилот занимает рабочее место второго пилота и выполняет его функции до завершения рейса.

4.5. ФОРМИРОВАНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ВС

4.5.1. Формирование летных экипажей ВС

- (1) Пилоты выполняют полеты в составе экипажа, сформированном таким образом, чтобы один из пилотов **был не старше 60 лет**, имел достаточный опыт эксплуатации данного типа ВС, оценку техники пилотирования и практической работы в полете на предыдущей летной проверке не ниже «четыре» («good») и при условии отсутствия у него перерыва в летной работе более 30 последовательных дней.
 - (a) Командир экипажа должен иметь:
 - действующий допуск к инструкторской работе; или
 - налет не менее 250 часов в качестве КВС; или
 - выполнить не менее 50 самостоятельных полетов в качестве КВС.
 - (b) Второй пилот должен иметь:
 - налет не менее 500 часов; или
 - выполнить не менее 50 (100*) самостоятельных полетов.
 - (*) для вторых пилотов, прошедших подготовку по V или VI варианту программы ввода в строй.
- (2) Закрепленный состав экипажа назначается распоряжением командира летного отряда о допуске пилота к самостоятельным полетам в составе экипажа. Изменение в составе экипажа при выполнении КВС первых 10 самостоятельных полетов или 20 самостоятельных полетов для вторых пилотов - не допускается.
- (3) При формировании экипажей для полетов в условиях PBN, полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, в условиях RVSM и в воздушном пространстве NAT HLA все члены летного экипажа должны иметь необходимую подготовку и действующий допуск к этому виду полетов.
- (4) При выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, пилоты и штурманы в составе летного экипажа должны владеть знаниями английского языка не ниже уровня 4 (четыре) по шкале ИКАО.
- (5) Не допускается планирование в один летный экипаж родственников/супругов, а также пилотов с непрофильным профессиональным образованием (на первом ВС после переподготовки в качестве пилота).
- (6) Ответственность за правильное формирование экипажей возлагается на командира летного подразделения.

4.5.2. Включение в состав экипажа лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава

4.5.2.1. Формирование экипажей ВС с проверяющими

В зависимости от цели, указанной в задании на полет, в состав экипажа могут быть включены лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава (инструкторы, экзаменаторы) с целью выполнения квалификационных проверок, тренировки летного состава, а также выполнения инспекторских проверок на маршруте.

- (1) В штатном минимальном, согласно РЛЭ ВС, составе летного экипажа выполняются:
 - квалификационные проверки пилотов (при наличии действующего свидетельства летного специалиста);

- тренировки пилотов после перерыва в летной работе;
 - полеты для обеспечения минимума трассы;
 - тренировочные полеты в целях поддержания квалификации пилотов;
 - самостоятельные полеты командно-летного и инструкторского состава.
- (2) Проверяющий (экзаменатор) или лицо инструкторского/инспекторского состава включается в задание на полет сверх минимальной численности летного экипажа при выполнении:
- квалификационных проверок (если срок действия свидетельства летного специалиста истек);
 - тренировочных/проверочных полетов в соответствии с программами подготовки летного состава;
 - методических полетов.
- (3) Ознакомительные полеты командира ВС по маршрутам и на аэродромы категории «В2» выполняются под наблюдением пилота-инструктора, имеющего действующую квалификацию на данный аэродром (маршрут) или прошедшего теоретическую подготовку по задаче 1 раздела 7 программы 2 ППЛС.

Объем тренировки, порядок формирования и допуска экипажей к полетам на аэродромы категории «С» определяется специальными инструкциями.

- (4) В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего или инструктора и одного стажера из лиц летного состава. Лица командно-летного и инспекторского состава специального уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, инспекторского состава ДУБП», а также уполномоченные МКК (ВКК) проверяющие для выполнения квалификационных проверок экзаменаторов включаются в состав экипажа независимо от наличия другого проверяющего. Общее число проверяющих из лиц летного состава в экипаже должно быть не более двух.
- (5) Допускается включение проверяющих всех специальностей в состав усиленного (двойного) экипажа в качестве основных или дополнительных его членов, если это не противоречит поставленной задаче по проверке (тренировке) летного состава.
- (6) Право самостоятельного включения в состав экипажа предоставляется лицам командно-летного, инспекторского состава специального уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.
- (7) Лицам командно-летного, инспекторского и инструкторского состава включаться в состав экипажа в день вылета, а также пересаживаться из одного экипажа в другой при выполнении задания на полет без разрешения вышестоящих командиров (начальников) запрещается.
- (8) Бортпроводник, имеющий инструкторский допуск на тип ВС, при выполнении функции проверяющего или инструкторских функций может включаться в задание на полет сверх установленного минимального состава кабинного экипажа.

Должностные лица руководящего состава ДОБ и инспекторского состава ДУБП при наличии задания на выполнение проверки, инспектирования, тренировки или методического полета вписываются в задание на полет летного экипажа независимо от численного состава кабинного экипажа.

Общее количество проверяющих в составе кабинного экипажа должно быть не более двух.

4.5.2.2. Полномочия проверяющего при выполнении полетного задания

- (1) Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава – пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего, является старшим на борту воздушного судна и несет полную ответственность за безопасность полета при условии нахождения в контуре управления ВС.
- (2) Включенный в состав экипажа проверяющий по специальности (кроме пилота) вписывается в задание на полет в графу соответствующего члена экипажа, подчиняется командиру воздушного судна, выбирает место в кабине по своему усмотрению и несет ответственность за выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полета по своей специальности.
- (3) Проверяющему при выполнении производственных полетов запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов ВС.
- (4) В процессе подготовки к полету проверяющий обязан:
 - уточнить цель проверки, характер и маршрут полета;
 - составить при выполнении аэродромных полетов методический план их проведения;
 - лично участвовать в предполетной подготовке экипажа, в заключение которой определить его готовность к выполнению задания на полет.
- (5) Проверяющий несет ответственность за:
 - обоснованность принимаемых им решений;
 - пунктуальное выполнение всеми членами экипажа требований РЛЭ;
 - объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;
 - правильность определения соответствия уровня профессиональной подготовленности проверяемого члена экипажа в течение срока действия проверки на подтверждение квалификации и/или допуска к видам полетов (в течение 12 месяцев при допуске специалиста к самостоятельной работе).
- (6) После завершения полета и проведения разбора командиром воздушного судна проверяющий анализирует допущенные членами экипажа отклонения, ошибки и их причины, оценивает работу экипажа.

4.5.2.3. Порядок включения в задание на полет другого авиационного персонала

- (1) Для контроля за выполнением летным составом требований документов, регламентирующих летную работу, могут включаться в задание на полет (вписываться с обратной стороны задания) с правом нахождения в кабине пилотов должностные лица специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, командно-летный и инспекторский состав ПАО «Аэрофлот», имеющие летную специальность, но не имеющие допуска к выполнению полетов на воздушном судне данного типа, при наличии у них соответствующего задания и документов, удостоверяющих личность.
- (2) В случае производственной необходимости в задание на полет, в раздел «На борту находятся» могут быть включены: специалисты инженерно-технического персонала ПАО «Аэрофлот», сотрудники по обеспечению полетов (Flight Dispatcher), флайт-менеджеры, сотрудники департамента управления авиационной безопасностью, инструкторы тренажера (наземные инструкторы – SFI) и инспекторский состав ПАО «Аэрофлот», а также представители специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации. Вышеуказанные специалисты членами экипажа не являются, но должны быть застрахованы в установленном порядке и иметь при себе необходимые документы.

- (3) Право нахождения на борту ВС авиационного персонала, не указанного в подпунктах (1), (2) настоящего параграфа, а также специалистов других ведомств и организаций, выполняющих полет (перелет) по заданию руководства ПАО «Аэрофлот», должно быть оформлено в соответствии со статьей 105 Воздушного Кодекса Российской Федерации.
- (4) Специалисты, не входящие в состав экипажа ВС, могут быть допущены в кабину летного экипажа в качестве наблюдателей (обсерверов) только при наличии соответствующего задания, согласованного с директором департамента управления безопасностью полетов и директором департамента управления авиационной безопасностью.
- (5) Максимальное количество человек на борту ВС не должно превышать количества сидений, снабженных привязными ремнями, и максимального количества лиц на борту, указанного в РЛЭ ВС.

4.6. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ УВЕЛИЧЕННЫМ СОСТАВОМ ЭКИПАЖА

- (1) Полеты увеличенным составом летного экипажа выполняются в тех случаях, когда планируемая продолжительность полетной смены превышает нормы, предусмотренные для минимального состава экипажа.

- (2) Старшим на борту является командир воздушного судна или пилот, фамилия которого напечатана в задании на полет первой.

На увеличенный экипаж оформляется единое задание на полет, в котором дополнительные члены экипажа печатаются в соответствующих графах после основного экипажа. При этом указывается наиболее низкий минимум для взлета и посадки КВС (экипажа) из числа членов экипажа ВС, включенных в задание на полет.

- (3) Порядок работы, процедуры замены, обязанности и ответственность дополнительных членов экипажа определяются технологией работы экипажа конкретного типа воздушного судна.

Предполетная подготовка организуется старшим на борту КВС и проводится в полном составе увеличенного экипажа.

Основной экипаж производит взлет, набор высоты, снижение и заход на посадку. Дополнительные члены экипажа подменяют основной экипаж на этапе горизонтального полета.

Сменный пилот (КВС) находится в кабине летного экипажа на дополнительном кресле с момента начала предполетной подготовки экипажа на ВС до набора первоначально заданного эшелона полета (отключения табло «Застегнуть ремни») и с начала подготовки к снижению для захода на посадку до выключения двигателей на стоянке после завершения полета.

При выполнении полета через зону NAT MNPS присутствие сменного пилота в кабине экипажа на дополнительном кресле при приеме океанического разрешения и вводе маршрутных данных в FMS (FMGS) обязательно.

В этих случаях дополнительный член экипажа осуществляет контроль действий основного экипажа, имеет право и обязан предупреждать основной экипаж об имеющихся местах отклонениях от плана полета, технологии работы экипажа или параметров полета.

Не позднее чем за 1 час до начала снижения члены основного экипажа должны занять свои рабочие места и приступить к предпосадочной подготовке.

В случае выполнения полетов с несколькими посадками допускается организация работы, когда основной экипаж выполняет полет на первом участке маршрута, а дополнительный – на следующем.

- (4) В случае если на этапе предполетной подготовки прогнозируемая или фактическая погода в аэропорту вылета ниже минимума командира ВС (экипажа), но соответствует минимуму дополнительного командира ВС (экипажа), то старший на борту обязан:

- передать свои полномочия дополнительному командиру ВС на время полета на данном участке маршрута; или
- включить в состав основного экипажа летного специалиста из дополнительного экипажа с более низким минимумом.

- (5) В случае если на этапе предпосадочной подготовки прогнозируемая или фактическая погода в аэропорту назначения ухудшилась ниже минимума командира ВС (экипажа), но соответствует минимуму дополнительного командира ВС (экипажа), то для завершения рейса старший на борту обязан:

- передать свои полномочия дополнительному командиру ВС на оставшееся время полета до аэродрома назначения; или
 - включить в состав основного экипажа специалиста из дополнительного экипажа, имеющего более низкий минимум.
- (6) Если на этапе захода на посадку произошло непрогнозируемое ухудшение метеорологических условий ниже минимума командира ВС (экипажа), но соответствующее минимуму дополнительного командира ВС (экипажа), старший на борту обязан:
- если остаток топлива позволяет, то прекратить заход на посадку, выполнить полет в зоне ожидания, где произвести необходимую замену членов экипажа и дополнительную предпосадочную подготовку;
 - если остаток топлива не позволяет, принять решение об уходе на запасной аэродром.
- (7) Если после замены членов экипажа произошло улучшение фактической или прогнозируемой погоды, обратная замена КВС (членов экипажа) до завершения полета не допускается.
- (8) Если основной состав экипажа сформирован по закрепленному методу, то дополнительные члены экипажа по специальности должны иметь допуск к полетам в незакрепленном составе экипажа.
- (9) В случае замены 2-о пилота на период времени его отдыха сменный пилот выполняет его обязанности в полном объеме.
- Сменный пилот, временно исполняющий обязанности КВС, несет ответственность за обеспечение нормального выполнения полета, однако с КВС не снимается окончательная ответственность за обеспечение безопасности полета.
- В случае возникновения аварийной ситуации сменный пилот должен действовать сообразно сложившейся обстановке:
- обеспечить управление воздушным судном;
 - выполнить аварийную контрольную карту, требующую безотлагательных действий;
 - как можно скорее доложить КВС.
- (10) В случаях, угрожающих безопасности полета, любой член экипажа, находящийся в кабине пилотов, обязан информировать рабочий экипаж, если тем не предпринимаются действия по локализации ситуации.
- (11) В нештатной ситуации дополнительные члены летного экипажа, находящиеся на рабочих местах, действуют в соответствии с РЛЭ, выполняют аварийные процедуры и при необходимости вынужденную посадку на запасном аэродроме. Если ситуация, сложившаяся на борту, не требует выполнения вынужденной посадки, решение о дальнейшем порядке выполнения полета принимает старший на борту. Замена членов экипажа на рабочих местах производится после локализации ситуации в режиме горизонтального полета не позднее, чем за 1 час до начала снижения.
- (12) После полета старший на борту должен сделать запись в задании на полет о любых отступлениях в порядке замены членов летного экипажа с указанием причины.
- (13) При прохождении программы ввода в строй КВС-стажера или второго пилота и необходимости формирования увеличенного состава летного экипажа наличие в экипаже КВС с действующим допуском к самостоятельным полетам с правого пилотского сиденья на эшелоне обязательно.

4.7. ПОЛЕТЫ НА НЕСКОЛЬКИХ ТИПАХ ИЛИ ВАРИАНТАХ ТИПА ВОЗДУШНОГО СУДНА

- (1) К полетам на нескольких типах или вариантах типа воздушного судна допускается:
 - командно-летный и инструкторский состав ПАО «Аэрофлот»;
 - члены летных экипажей ВС А330 и семейства А320/А321;
 - члены летных экипажей ВС RRJ-95 и семейства А320/А321.
- (2) Летные специалисты могут быть допущены к выполнению попеременных полетов на воздушных судах разных типов или вариантах типа, требующих отдельных квалификационных отметок, при соблюдении следующих условий:
 - члены экипажей воздушных судов не должны выполнять полеты более чем на двух типах ВС с многочленным составом экипажа, на каждый из которых требуется отдельный допуск;
 - допускается выполнение полетов только на одном типе воздушного судна в течение одной полетной смены;
 - член экипажа прошел полный курс подготовки и имеет действующую квалификацию по каждому освоенному типу ВС.
- (3) Один из типов ВС является основным, другой – дополнительным.
К прохождению программы подготовки к полетам на дополнительном типе ВС допускаются члены летных экипажей, имеющие:
 - общий налет на многодвигательных ВС в ПАО «Аэрофлот» не менее 500 часов; и
 - не менее 200 часов и действующую квалификационную проверку (Proficiency Check) на основном типе ВС.
- (4) Подготовка на дополнительном типе проводится в объеме программы переподготовки, разработанной с учетом различий и сходства воздушных судов по:
 - технологическому уровню;
 - операционным процедурам;
 - характеристикам управляемости.
- (5) После окончания программы подготовки и получения квалификационной отметки допуска к полетам на втором типе ВС летный специалист должен налетать не менее 50 часов или выполнить 20 полетов только на этом типе ВС.
- (6) При выполнении полетов попеременно на двух типах ВС летные специалисты должны соответствовать всем требованиям по поддержанию летных навыков на каждом из эксплуатируемых типах ВС, включая:
 - (a) выполнение как минимум трех самостоятельных взлетов и посадок в течение 90 предшествующих дней;
 - (b) подтверждение права выполнения полетов согласно требований пункта 5.4.3.2;
 - (c) регулярные тренировки и подтверждение профессиональной компетентности в выполнении стандартных, нестандартных и аварийных процедур

на комплексном пилотажном тренажере в соответствии с требованиями пункта 5.4.3.4;

- (d) периодическую подготовку по применению аварийно-спасательных средств;
 - (e) сдачу комплексных экзаменов в системе непрерывной подготовки, при этом знание РЛЭ проверяется по каждому типу ВС;
 - (f) допуск летного состава при перерыве в полетах в соответствии с установленными требованиями.
- (7) Квалификационные и летные проверки должны проводиться в установленные сроки по каждому освоенному типу ВС.

Примечание: Для подтверждения допуска к выполнению полетов одновременно на ВС А330 и ВС семейства А320/А321 допускается чередование квалификационных проверок пилотов на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK), при этом подтверждение квалификации для одного типа ВС подтверждает квалификацию на другом типе.

5.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 5.1. | Термины и определения | 5.1.1 |
| ✈ 5.2. | Требования к авиационному персоналу | 5.2.1 |
| 5.2.1. | Свидетельства авиационного персонала | 5.2.1 |
| 5.2.2. | Требования к обладателю свидетельства | 5.2.4 |
| 5.2.3. | Квалификационные требования к летному составу при приеме на работу | 5.2.7 |
| 5.2.4. | Требования к кандидатам для переподготовки на новые (другие) типы воздушных судов гражданской авиации..... | 5.2.11 |
| 5.2.5. | Ввод в строй..... | 5.2.13 |
| 5.2.6. | Учет полетного времени..... | 5.2.14 |
| ✈ 5.3. | Летный экипаж..... | 5.3.1 |
| 5.3.1. | Общие положения..... | 5.3.1 |
| 5.3.2. | Командир ВС | 5.3.2 |
| 5.3.3. | Инструктор | 5.3.3 |
| 5.3.4. | Инструктор-экзаменатор..... | 5.3.5 |
| 5.3.5. | Отбор членов экипажей ВС для выполнения функций инструктора и/или экзаменатора | 5.3.6 |
| 5.3.6. | Сменный пилот на крейсерском этапе полета | 5.3.8 |
| 5.3.7. | Стажер..... | 5.3.9 |
| 5.4. | Допуск членов летного экипажа к полету и подтверждение квалификации по специальности..... | 5.4.1 |
| 5.4.1. | Общие положения..... | 5.4.1 |
| 5.4.2. | Допуск членов летного экипажа к полету | 5.4.1 |
| 5.4.3. | Подтверждение квалификации..... | 5.4.3 |
| 5.5. | Кабинный экипаж | 5.5.1 |
| 5.5.1. | Общие положения..... | 5.5.1 |
| 5.5.2. | Старший бортпроводник | 5.5.3 |
| 5.5.3. | Инструктор – проводник бортовой | 5.5.3 |
| 5.6. | Профессиональная подготовка, допуск к выполнению полетов и проверка летной работы членов кабинного экипажа | 5.6.1 |
| 5.6.1. | Профессиональная подготовка в АУЦ..... | 5.6.2 |
| 5.6.2. | Профессиональная подготовка на базе ДОБ..... | 5.6.3 |
| 5.6.3. | Периодическая подготовка..... | 5.6.7 |
| 5.6.4. | Поддержание годности к летной работе членов кабинных экипажей..... | 5.6.8 |
| 5.6.5. | Допуск к выполнению полетов..... | 5.6.8 |
| 5.6.6. | Допуск к полетам после перерыва в летной работе | 5.6.11 |
| 5.6.7. | Проверка работы обладателя свидетельства бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации в рейсовых условиях | 5.6.12 |

5.6.8. Подтверждение квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации» 5.6.13

**5.7. Подготовка, стажировка и продление полномочий
сотрудника по обеспечению полетов
(Flight Dispatcher).....5.7.1**

5.7.1. Требования к обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полетов..... 5.7.1

5.7.2. Квалификационные требования к диспетчеру по обеспечению полетов..... 5.7.1

5.7.3. Подготовка диспетчера по обеспечению полетов..... 5.7.2

5.7.4. Допуск к самостоятельной работе 5.7.3

5.7.5. Подтверждение и поддержание квалификации 5.7.4

5.7.6. Специальные требования 5.7.4

5.7.7. Ведение и хранение данных 5.7.4

**5.8. Политика ПАО «Аэрофлот» в области
человеческого фактора5.8.1**

5.8.1. Основные положения..... 5.8.1

5.8.2. Политика ПАО «Аэрофлот» в отношении человеческого фактора..... 5.8.1

5.8.3. Управление ресурсами экипажа..... 5.8.2

5.8.4. Основные требования к организации подготовки по CRM 5.8.4

 **5.9. Приложения.....5.9.1**

5.9.1. Документы при приеме на работу..... 5.9.1

5.9.2. Квалификационные требования к членам летных экипажей ПАО «Аэрофлот»..... 5.9.3

5.9.3. Представление кандидата на должность командира ВС 5.9.4

5.9.4. Представление для обучения по курсу первоначальной подготовки инструкторского состава 5.9.5

5.9.5. Акт квалификационной проверки инструктора 5.9.6

5.9.6. Акт квалификационной проверки экзаменатора 5.9.8

5.9.7. Акты квалификационной проверки 5.9.9

5.9.8. Тренировка и проверка на тренажере 5.9.15

5.9.9. Мероприятия при замечаниях, отклонениях, нарушениях или после приостановления допуска к полетам 5.9.21

5.9.10. Бланк замечаний 5.9.23

5.9.11. Лист учета регулярных тренировок пилота на тренажере..... 5.9.25

5.9.12. Категории сложности аэродромов..... 5.9.27

5.9.13. Подтверждение права выполнения полетов в ПАО «Аэрофлот»..... 5.9.29

5.9.14. Приложение к свидетельству члена экипажа воздушного судна 5.9.31

5.1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Авиационный учебный центр (далее – АУЦ) – авиационное учебное учреждение (предприятие), имеющее сертификат компетентного образовательного органа на обучающие виды деятельности и занимающиеся профессиональной подготовкой авиационного персонала в соответствии с лицензиями.

Аттестация авиационного персонала – процедура, проводимая в отношении лиц, включенных в перечень авиационного персонала, с целью определения их соответствия исполняемым обязанностям по должности.

Примечание: Обязательным условием проведения аттестации является наличие у аттестуемого соответствующего сертификата.

Инструктор наземного обучения – специалист, инструктирующий (дающий пояснения) по преподаваемому предмету и (или) обучающий по данному предмету. Инструктор должен иметь специальное авиационное образование и опыт практической работы по преподаваемому профилю не менее пяти лет.

Инструктор летного обучения – летный специалист, имеющий действующее свидетельство, авиационное образование (среднее специальное или высшее), допуск к инструкторской работе, и занимающийся летным обучением в соответствии со своими квалификационными допусками.

Квалификационная отметка – запись, сделанная в свидетельстве, в которой указываются особые условия, права и ограничения прав владельца свидетельства.

Категории квалификации авиационного персонала – установленное в ПАО «Аэрофлот» разделение авиационного персонала по уровню квалификации.

Командир воздушного судна под наблюдением (PICUS) – второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с методикой наблюдения, приемлемой для уполномоченного органа по выдаче свидетельств.

Комплексный пилотажный тренажер (FFS) – устройство, с помощью которого в точно воспроизведенной кабине определенного вида и типа воздушного судна в наземных условиях имитируются реальные функции бортовых систем управления, летные характеристики, визуальная обстановка, шумы и акселерационные ощущения.

Летный опыт – опыт, накопленный при выполнении полетов в качестве члена летного экипажа воздушного судна.

Летная проверка – определение уровня профессиональной подготовленности лиц летного персонала в процессе выполнения ими задания на полет.

Летная тренировка – процесс обучения летного персонала в целях приобретения (восстановления) навыков летной работы.

Медицинское заключение – документ, подтверждающий соответствие его обладателя требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.

Налет – сумма полетного времени, в течение которого лицо авиационного персонала исполняло обязанности по управлению воздушным судном, его системами и оборудованием в составе экипажа ВС.

Налет в качестве второго пилота – налет, включая учебный, на любом типе воздушного судна (кроме дельтапланов, мотодельтапланов, парапланов и свободных аэростатов) от начала обучения пилотированию с инструктором до получения квалификационной отметки «Командир воздушного судна – стажер».

Налет в качестве командира воздушного судна – налет, в течение которого пилот выполнял в полете обязанности командира воздушного судна.

Налет ночью (ночной налет) – время, в течение которого полет осуществляется в период времени между заходом и восходом солнца.

Налет по приборам – время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.

Орган по сертификации авиационного персонала гражданской авиации – орган по сертификации в системе сертификации на воздушном транспорте Российской Федерации в области сертификации авиационного персонала гражданской авиации.

Переподготовка (переучивание) – обучение летного персонала в сертифицированных авиационных учебных центрах, имеющее целью дать необходимые знания, навыки и умение, удовлетворяющие квалификационным требованиям, предъявляемым к членам экипажей осваиваемого типа воздушного судна.

Перерыв в летной работе – непрерывный период времени, в течение которого член летного экипажа не выполнял летную работу на ВС данного типа, исчисляемый от даты выполнения последнего самостоятельного полета на воздушном судне того же типа или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.

Подготовка практическая – один из этапов профессиональной подготовки авиационного персонала, имеющий целью выработать у обучаемых практические навыки и умение в выполнении полетов (работ) в реальных условиях.

Подготовка теоретическая – один из этапов профессиональной подготовки авиационного персонала, имеющий целью приобретение, сохранение и совершенствование обучаемыми специальных знаний.

Подготовка тренажерная – один из методов практического обучения авиационного персонала, имеющий целью приобретение, поддержание и совершенствование навыков и умения по управлению воздушным судном и его системами в различных условиях и особых случаях полета с использованием специализированных комплексных тренажерных систем.

Проверка практической работы члена экипажа – определение уровня профессиональной подготовленности члена экипажа на земле и в полете.

Самостоятельный полет – полет, включающий выполнение взлета и посадки, в котором член летного экипажа управляет воздушным судном, его системами и оборудованием самостоятельно, согласно технологии работы соответствующего члена экипажа.

Свидетельство лица авиационного персонала – документ, выданный лицу авиационного персонала, удостоверяющий его права и обязанности в процессе профессиональной деятельности.

Сертификат эксплуатанта – сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

Тренировочный полет – полет для тренировки летного персонала (кандидатов) в соответствии с утвержденными программами практической подготовки на конкретном типе воздушного судна с инструктором в составе экипажа.

Экзаменатор – должностное лицо, имеющее специальную подготовку и необходимую квалификацию, назначенное администрацией эксплуатанта или авиационной администрацией государства регистрации эксплуатанта для выполнения квалификационных проверок членов летных и кабинных экипажей ВС.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

5.2. ТРЕБОВАНИЯ К АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

5.2.1. Свидетельства авиационного персонала

- (1) В зависимости от специальности, уровня подготовленности и опыта работы членам экипажей воздушных судов, а также другим лицам авиационного персонала выдается соответствующее свидетельство.
- (2) Каждый член экипажа воздушного судна должен отвечать требованиям к обладателям свидетельств установленным в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147, и иметь действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.
- (3) Свидетельства авиационного специалиста выдаются Федеральным агентством воздушного транспорта (далее – орган по выдаче свидетельств) лицам, прошедшим подготовку по программам подготовки, утвержденным в установленном порядке, и проверку соответствия их знаний, навыков, опыта, возраста и состояния здоровья требованиям федеральных авиационных правил.

В свидетельствах указывается вид свидетельства, фамилия, имя, отчество (при наличии) обладателя свидетельства, гражданство владельца свидетельства, отметка о неограниченном сроке действия свидетельства, квалификационные отметки (тип воздушного судна, допуск к полетам по приборам, допуск к инструкторской работе, ограничение допуска к полетам только в качестве второго пилота), а также уровень владения английским языком с указанием даты прохождения повторного контроля знаний общего и авиационного английского языка и допуск к использованию радиооборудования на борту воздушного судна.

Подтверждение квалификации авиационного персонала обеспечивается проверками уровня профессиональных знаний и практической подготовленности с периодичностью, определенной федеральными авиационными правилами.

- (4) Квалификационные отметки членам летных экипажей ВС, указывающие на особые условия, права и ограничения прав владельцев свидетельств, выдаются органом по выдаче свидетельств после прохождения специалистом подготовки по утвержденной программе, соответствующей запрашиваемой отметке.
При внесении квалификационных отметок ранее выданное свидетельство обменивается на свидетельство с внесенными квалификационными отметками.
- (5) Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство.
Ранее выданные свидетельства сохраняют свою силу до окончания срока их действия или до их обмена на свидетельства нового образца.
- (6) До обмена действующих свидетельств авиационных специалистов гражданской авиации на свидетельства, соответствующие требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 года № 670, Местная квалификационная комиссия ПАО «Аэрофлот» (далее – МКК):

- (a) Делает записи в графе IX свидетельств членов летных и кабинных экипажей о бессрочном сроке действия свидетельств:
- «Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство».
 - «This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied».
- (b) Проверяет знания членов летных экипажей и специалистов по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники – кандидатов на внесение квалификационных отметок и направляет в центральный аппарат Росавиации документы о соответствии кандидатов на внесение квалификационных отметок требованиям Федеральных авиационных правил:
- представление на внесение квалификационной отметки, заверенное заместителем директора по направлению деятельности (председателем МКК);
 - сведения о прохождении подготовки (переподготовки);
 - сведения о проверке знаний в МКК;
 - сведения о проверке навыков (летные проверки и проверки по действиям в аварийных ситуациях, отчеты о стажировки);
 - сведения об опыте эксплуатации воздушных судов, соответствующие запрашиваемой квалификационной отметке.
- (c) проводит оценку соответствия членов кабинных экипажей требованиям Федеральных авиационных правил, оценку квалификации, контроль знаний после окончания курсов профессиональной подготовки.
- (7) МКК подтверждает квалификацию члена летного экипажа по специальности и выдает держателю свидетельства приложение к свидетельству (Приложение 5.9.14(1) «ATTACHMENT TO THE LICENSE»), в которое вносятся (дублируются): квалификационная отметка о типе ВС, допуск к инструкторской работе, допуск к полетам по приборам, ограничения функций в составе экипажа (при наличии), а также записи о допуске к полетам в условиях ограниченной видимости (минимум категории ИКАО), к полетам в воздушном пространстве NAT HLA и RVSM, к полетам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, к заходам на посадку по RNP APCH и применению других спецификаций PBN. Достоверность записей заверяется подписью председателя МКК и печатью.
- Приложение к свидетельству подлежит замене: при замене свидетельства; в случае получения новых квалификационных отметок, указывающих на особые условия, права или ограничение прав владельца свидетельства; а так же получения (восстановления) допусков к видам полетов.
- (8) Подтверждение квалификации по специальности члена летного экипажа осуществляется ежегодно после получения медицинского заключения о годности к летной работе на основании:
- проверки знаний по специальным дисциплинам;
 - подтвержденного уровня знания авиационного английского языка по шкале ИКАО (не ниже четвертого);
 - результатов экзамена по информационному обслуживанию пассажиров на английском языке;
 - результатов проверки техники пилотирования и практической работы в полете (LINE CHECK);
 - результатов квалификационной проверки на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK).
- Подтверждение квалификации по специальности оформляется на бланке, который хранится в летном деле специалиста.

- (9) Пригодность к летной работе по состоянию здоровья и соответствие медицинским требованиям лиц авиационного персонала определяется врачебно-летной экспертной комиссией медицинского центра департамента управления делами, центральной врачебно-летной экспертной комиссией или медицинским экспертом по заявлению члена экипажа воздушного судна.

Срок действия медицинского заключения начинается с даты его выдачи и сохраняется в течение периода, не превышающего:

- двенадцать месяцев – членам летных экипажей: линейным пилотам, штурманам, бортинженерам и бортрадистам;
- двадцать четыре месяца – членам кабинных экипажей – бортпроводникам.

При ухудшении состояния здоровья обладателя свидетельства, препятствующем безопасному выполнению предусмотренных его свидетельством функций, запрещается выполнять такие функции.

- (10) Проверка знаний по специальным дисциплинам у членов экипажей ВС проводится ежегодно в зависимости от действующего допуска на тип ВС:

- с использованием тестирующей программы в процессе прохождения программы непрерывной подготовки летного состава по двум блокам дисциплин; или
- проверки теоретических знаний в ВКК, его территориальных органах или МКК.

Оценки, полученные специалистами летного состава при проверке знаний по специальным дисциплинам по окончании программы непрерывной подготовки летного состава по двум блокам дисциплин, а также при переучивании на новую технику, действительны в течение двенадцати месяцев.

- (11) Проверку техники пилотирования и практической работы членов экипажа ВС проводят инструкторы по специальности, имеющие соответствующие допуски и уполномоченные органом по выдаче свидетельств Федерального агентства воздушного транспорта или МКК.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует инструктору в течение не менее часа навыки (умения) управления воздушным судном в полете или на комплексном тренажере, допущенном уполномоченным органом к эксплуатации (использованию) для подготовки авиационного персонала.

При положительных результатах указанных проверок инструктор подписывает и выдает обладателю свидетельства справку (акт) о прохождении проверки навыков, в летную книжку делается соответствующая запись.

Члены летных экипажей, допущенные к выполнению полетов на двух типах ВС, проходят проверку практической работы в полете на каждом освоенном типе ВС.

Проверка практической работы члена экипажа в полете может быть совмещена с другими видами проверок.

- (12) Срок давности летной проверки техники пилотирования и практической работы члена экипажа ВС (LINE CHECK) для подтверждения квалификации не может превышать двенадцать месяцев, а квалификационной проверки на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK) – семи месяцев.

- (13) Бланк «Подтверждение квалификации по специальности», акты квалификационных проверок на комплексном тренажере и акт проверки техники пилотирования и практической работы в полете хранятся в летном деле специалиста в течение года со дня окончания срока действия документов.

5.2.2. Требования к обладателю свидетельства

5.2.2.1. Общие положения

- (1) Обладатель свидетельства имеет право выполнять функции члена экипажа или других лиц авиационного персонала в соответствии с квалификационными отметками и допуском к самостоятельным полетам (работе) на конкретных типах воздушных судов или к работе по обеспечению полетов.

Обладатель свидетельства пользуется правами, предусмотренными данным свидетельством и квалификационными отметками лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт (стаж работы, налет часов, тренажерная подготовка, перерыв в полетах) отвечает установленным требованиям.

Обладатель свидетельства не может выполнять функции, не определенные квалификационными отметками в данном свидетельстве.

- (2) Для получения свидетельства более высокого класса пилот должен соответствовать требованиям, установленным Федеральными авиационными правилами к уровню знаний, навыков и умений обладателя свидетельства более высокого класса, а так же получить необходимый практический опыт по управлению воздушным судном соответствующего вида.

Для получения свидетельства более высокого класса полностью засчитывается суммарное время налета, в течение которого:

- (a) обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, включающим второго пилота;
- (b) обладатель свидетельства второго пилота выполняет обязанности и функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна (командир воздушного судна под наблюдением). (*)

(*) Пилот может быть назначен в качестве КВС под наблюдением для управления ВС с количеством пассажирских мест 103 и менее, если он имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота, а для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного или коммерческого пилота и налет не менее тысячи часов. Пилот выполняет функции КВС под наблюдением в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна.

- (3) Обладатель свидетельства лишается права выполнять обязанности, предусмотренные этим свидетельством в случаях:

- отсутствия или порчи отдельных листов в свидетельстве;
- наличия подчисток и незаверенных исправлений в нем;

- прекращения (приостановления) срока действия свидетельства.

Специальный уполномоченный орган в области гражданской авиации Российской Федерации и эксплуатант могут временно или на все время вводить ограничения прав летных специалистов для отдельных типов воздушных судов или видов летной деятельности.

- (4) Не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет, в случае выполнения полетов в экипаже с другим пилотом - старше 60 лет.

Не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

5.2.2.2. Требования к обладателю свидетельства коммерческого пилота

- (1) Обладатель свидетельства коммерческого пилота должен:
- (a) быть старше 18 лет;
 - (b) продемонстрировать знания в объеме требований пункта 4.1 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа ВС, специалистам по техническому обслуживанию ВС и сотрудникам по обеспечению полетов»;
 - (c) продемонстрировать способность выполнять полеты в качестве командира воздушного судна соответствующего типа;
 - (d) пройти летную подготовку на ВС с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов;
 - (e) для осуществления полетов ночью, пройти обучение на воздушном судне соответствующего типа с двойным управлением по выполнению полетов в ночное время, включающее взлеты, посадки и навигацию (самолетовождение);
 - (f) для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота обладатель свидетельства должен иметь квалификационную отметку о праве выполнения полетов по приборам, соответствующую виду воздушного судна;
 - (g) кроме требований, установленных выше, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «самолет» должен иметь налет на ВС не менее 200 ч или 150 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота ВС, в который засчитывается не более 10 ч налета на тренажере.
- В указанный налет входит:
- (i) 100 ч налета в качестве командира воздушного судна; или,
 - (ii) если кандидат прошел курс обучения по утвержденной программе – 70 ч в качестве командира воздушного судна;
 - (iii) 20 ч налета, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;
 - (iv) 10 ч налета в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч налета по приборам на тренажере;
 - (v) 5 ч налета ночью, если предполагается осуществление функций пилота ночью;
- (h) иметь действующее медицинское заключение первого класса.
- (2) Обладатель свидетельства коммерческого пилота при условии соблюдения требований, указанных выше, и при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции:
- второго пилота при выполнении полетов на ВС, эксплуатационной документацией которого предусмотрено обязательное наличие второго пилота. При этом для управления ВС с количеством пассажирских мест более 103 он должен иметь налет 500 часов в качестве пилота ВС или пройти

- подготовку не менее 50 часов на тренажерном устройстве имитации полета самолета, допущенном к применению для отработки взаимодействия пилотов;
- командира воздушного судна разрешенного типа или второго пилота на ВС с количеством пассажирских мест 103 и менее.

5.2.2.3. Требования к обладателю свидетельства пилота многочленного экипажа ВС

- (1) Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа ВС должен:
 - (a) быть старше 18 лет;
 - (b) пройти подготовку по утвержденной программе и отвечать требованиям, указанным в подпункте б пункта 6.1 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа ВС, специалистам по техническому обслуживанию ВС и сотрудникам по обеспечению полетов»;
 - (c) получить опыт выполнения полетов и подготовку, продемонстрировать навыки и умения, установленные в Приложении 1 к Конвенции о международной гражданской авиации;
 - (d) иметь действующее медицинское заключение первого класса.
- (2) Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа при условии соблюдения требований, указанных выше, и при наличии соответствующих квалификационных отметок может осуществлять функции второго пилота на ВС, эксплуатационной документацией которого предусмотрено обязательное наличие второго пилота. При этом для управления ВС с количеством пассажирских мест более 103 он должен иметь налет 500 часов в качестве пилота самолета или пройти подготовку не менее 50 часов на тренажерном устройстве имитации полета ВС, допущенном к применению для отработки взаимодействия пилотов.

5.2.2.4. Требования к обладателю свидетельства линейного пилота

- (1) Обладатель свидетельства линейного пилота должен:
 - (a) быть старше 21 года;
 - (b) продемонстрировать знания в объеме требований пункта 6.1 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа ВС, специалистам по техническому обслуживанию ВС и сотрудникам по обеспечению полетов»;
 - (c) продемонстрировать способность выполнять полеты в качестве командира воздушного судна соответствующего типа, эксплуатация которого требует наличия второго пилота;
 - (d) пройти подготовку на ВС с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа;
 - (e) кроме требований, указанных выше, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «самолет» должен иметь налет не менее 1500 ч в качестве пилота ВС, в который засчитывается не более 100 часов налета на тренажере.

В указанный налет входит:

 - (i) 500 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением; или
 - (ii) 250 ч в качестве командира воздушного судна; или

- (iii) не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
 - (iv) 200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением;
 - (v) 75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 ч;
 - (vi) 100 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;
 - (f) иметь действующее медицинское заключение первого класса.
- (2) Обладатель свидетельства линейного пилота при условии соблюдения требований, указанных выше, и при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции:
- обладателя свидетельства коммерческого пилота воздушного судна разрешенного вида;
 - командира воздушного судна разрешенного вида при коммерческих воздушных перевозках и любого ВС, сертифицированного для полетов с более чем одним пилотом.

5.2.3. Квалификационные требования к летному составу при приеме на работу

- (1) Для работы в ПАО «Аэрофлот» отбираются наиболее подготовленные летные специалисты, имеющие свидетельство линейного пилота, коммерческого пилота или пилота многочленного экипажа ВС и, как правило, допуск к полетам на ВС, эксплуатируемых в летных подразделениях ПАО «Аэрофлот».
- (2) При приеме на работу пилоты должны соответствовать квалификационными требованиями приложения 5.9.2 к настоящей главе.
- Командиры ВС могут быть приняты на работу на должность КВС или второго пилота. При этом перерыв в летной работе кандидата не может превышать пяти лет.
- Члены летных экипажей других специальностей, кроме пилотов, принимаются на работу в ПАО «Аэрофлот» на основании решения МКК по индивидуальной оценке.
- (3) Преимуществом при приеме на работу обладают кандидаты:
- имеющие допуск к полетам на ВС, эксплуатируемых в летных подразделениях ПАО «Аэрофлот»;
 - допущенные к международным полетам;
 - командиры воздушных судов;
 - пилоты, имеющие свидетельство линейного пилота;
 - пилоты, окончившие полный курс высшего профессионального образования в сертифицированных государственным полномочным органом летных учебных заведениях по специальности летной эксплуатации воздушных судов (квалификация инженер-пилот).
- (4) При приеме на летную работу заявитель заполняет анкету кандидата (приложение 5.9.1.1) и предъявляет в отдел персонала летных и кабинных экипажей следующие документы:

- паспорт;
- трудовая книжка или выписка из нее за все время летной работы (при наличии);
- страховое свидетельство государственного пенсионного страхования;
- справка об отсутствии судимости и (или) факта уголовного преследования либо о прекращении уголовного преследования по реабилитирующим основаниям, (дата выдачи не ранее 1 месяца от даты собеседования с кандидатом);
- документы воинского учета;
- диплом об образовании и приложение к нему с указанием пройденных дисциплин, общего количества часов, и итоговых оценок;
- свидетельство пилота;
- сертификат не ниже четвертого уровня авиационного английского языка по шкале ИКАО (на момент приема на работу оставшееся время действия сертификата - не менее 1-го года);
- летная книжка;
- действующее медицинское заключение ВЛЭК о годности к летной работе;
- документы о прохождении КПК и видов подготовок (при наличии);
- летное дело (при наличии).

(5) Кандидаты проходят процедуру входного контроля, которая включает:

- проверку данных, указанных в анкете, старшим пилотом-инструктором группы учебно-летной подготовки УЛО ДПП;
- проверку документов согласно перечня документов при приеме на работу специалистом отдела персонала летных и кабинных экипажей (отсутствие непогашенной или неснятой судимости, опыт работы кандидата в авиации, наличие образования по специальности и специальных видов подготовки);
- собеседование с руководителем отдела персонала летных и кабинных экипажей;
- собеседование по общему и авиационному английскому языку с уполномоченными специалистами департамента производства полетов. По результатам собеседования компетенция кандидата должна соответствовать уровню знаний по общему английскому языку не менее 60 % (по программам тестирования уровня Intermediate) и не ниже четвертого уровня авиационного английского языка (по шкале ИКАО).

Порядок проведения входного контроля пилотов при приеме на работу по общему и авиационному английскому языку изложен в рабочей инструкции (РИ-150-8841).

Примечание: Собеседование по общему и авиационному английскому языку с пилотами, имеющими опыт полетов на типах ВС, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот», может не проводиться при наличии:

- сертификата соответствия языковой компетенции не ниже четвертого уровня авиационного английского языка по шкале ИКАО; и
- опыта эксплуатации типа воздушного судна, на котором планируется выполнение полетов в ПАО «Аэрофлот», не менее 1500 часов или 500 часов в качестве командира ВС.

- психологическое тестирование с обязательной оценкой профессиональной годности кандидата (не ниже 18 баллов) уполномоченным психологом ПАО «Аэрофлот»;
 - проверку знаний по специальным дисциплинам в соответствии с требованиями, предъявляемыми к обладателю летного свидетельства соответствующего вида;
 - проверку на комплексном тренажере (при наличии допуска к полетам на ВС, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот»). По решению командира летного подразделения допускается совмещение проверки с очередной тренировкой и проверкой на комплексном тренажере после зачисления пилота в штат подразделения;
 - собеседование с командиром летного подразделения (уполномоченным представителем департамента производства полетов).
- (6) По результатам входного контроля оформляется карта проверки документов и собеседования с кандидатом (приложение 5.9.1.2). Анкета кандидата и карта проверки документов направляются специалистом отдела персонала летных и кабинных экипажей на отборочную комиссию ДПП. Председатель комиссии может запросить дополнительные документы, если по его мнению информации по кандидату, представленной на комиссию, недостаточно для принятия окончательного решения.
- (7) При несовпадении данных кандидата с вышеуказанными требованиями отборочная комиссия по заявлению кандидата и с согласия директора департамента вправе рассмотреть вопрос о рекомендации в индивидуальном порядке.
- (8) Заседания отборочной комиссии проводятся с периодичностью два раза в месяц или по указанию директора ДПП. Необходимость присутствия кандидата на отборочной комиссии определяет председатель комиссии. Кандидат имеет право лично присутствовать на заседании отборочной комиссии.
- Отборочная комиссия ДПП принимает решение рекомендовать (не рекомендовать) кандидата для приема на работу в летное подразделение на должность, для переподготовки на другой тип ВС, для зачисления в учебно – летный отряд или для зачисления в резерв. Решение отборочной комиссии оформляется протоколом.
- О принятом на отборочной комиссии решении специалист отдела персонала летных и кабинных экипажей информирует кандидата в течение трех рабочих дней.
- (9) В случае принятия заместителем генерального директора – летным директором решения о приеме кандидата на работу в ПАО «Аэрофлот» заявитель направляется в медицинский центр департамента управления делами на медицинский осмотр.
- (10) После зачисления в штат подразделения летный специалист должен:
- (a) До начала тренировки в рейсовых условиях:
 - (i) изучить и подтвердить знания документов, регламентирующих порядок организации и выполнения полетов в ПАО «Аэрофлот»;
 - (ii) сдать тест по двум блокам теоретических дисциплин в системе непрерывной подготовки;
 - (iii) пройти базовый курс CRM;
 - (iv) пройти подготовку для получения допуска к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов в соответствии с требованиями РПП и соответствующей программы ППЛС;

- (v) пройти тренировку и проверку на комплексном тренажере в объеме периодической подготовки.
- (b) выполнить летную тренировку в рейсовых условиях с пилотом – инструктором в объеме не менее 50 % программы 1 ввода в строй по II (III)* варианту для восстановления навыков по управлению ВС и взаимодействию в экипаже;

(*). Вторые пилоты проходят тренировку по III варианту программы.

- (c) пройти проверку практической работы в составе экипажа ВС в рейсовых условиях на соответствие выполнения технологических операций и летных стандартов ПАО «Аэрофлот» и подтвердить квалификацию по специальности.

Результаты подготовки оформляются на бланках: «Подтверждение права выполнения полетов в ПАО «Аэрофлот» (приложение 5.9.13); «Тренировка и проверка на тренажере»; «Акт квалификационной проверки» и в летной книжке.

- (11) На основании результатов подготовки и проверки заместитель генерального директора – летный директор издает приказ о допуске летного специалиста к самостоятельной работе в ПАО «Аэрофлот».

ВНИМАНИЕ: Полный комплекс мероприятий, связанных с допуском специалиста к самостоятельной работе в ПАО «Аэрофлот», должен быть выполнен до истечения испытательного срока согласно трудовому договору.

- (12) В случае неудовлетворительных результатов подготовки, решение о прекращении трудового договора с работником принимает генеральный директор на основании рапорта заместителя генерального директора – летного директора.

- (13) Дополнительные требования при приеме на работу пилотов имеющих иностранное гражданство:

(a) Прием на работу иностранных пилотов осуществляется при наличии:

- действующего свидетельства линейного пилота, соответствующего международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, с квалификационной отметкой по типу воздушного судна, на котором планируется выполнение полетов в ПАО «Аэрофлот»;
- документа, подтверждающего общий налет в качестве пилота не менее 3000 часов, из них не менее 500 часов в качестве командира гражданского воздушного судна того типа воздушного судна, на котором планируется выполнение полетов в ПАО «Аэрофлот»;
- документа, подтверждающего прохождение необходимых программ подготовки по типу воздушного судна, на котором планируется выполнение полетов, в авиационных учебных центрах, сертифицированных (одобренных) в соответствии с законодательством государства, на территории которого находится авиационный учебный центр;
- документов, подтверждающих отсутствие судимости за совершение уголовного преступления и (или) процессуальных решений о признании лица подозреваемым в совершении преступления, либо о привлечении лица в качестве обвиняемого в совершении преступления в Российской

Федерации и в иностранном государстве, гражданином которого является кандидат для приема на работу, выданных уполномоченными государственными органами Российской Федерации и государства, гражданином которого является кандидат;

- документа, выданного авиационными властями государства, выдавшего иностранному гражданину свидетельство линейного пилота, и документа, выданного с последнего места работы иностранного гражданина, подтверждающих отсутствие авиационных происшествий и инцидентов, предусмотренных приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации, по личной вине за период профессиональной деятельности иностранного гражданина;
- действующего медицинского заключения первого класса, выданного в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Документы, составленные на иностранном языке, должны быть переведены на русский язык, и их перевод должен быть нотариально заверен.

- (b) При наличии действующего свидетельства линейного пилота, соответствующего международным авиационным стандартам, признанного уполномоченным органом Российской Федерации по выдаче свидетельств авиационному персоналу, ПАО «Аэрофлот» признает документально подтвержденные допуски иностранного пилота на право выполнения полетов по категоризованным минимумам, к полетам в условиях PBN, в воздушном пространстве NAT HLA и RVSM, по правилам полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром и к полетам на международных воздушных линиях при условии наличия опыта международных полетов в воздушном пространстве государств, использующих при ведении радиотелефонной связи английский язык и успешного прохождения программы подтверждения права выполнения полетов в ПАО «Аэрофлот».

5.2.4. Требования к кандидатам для переподготовки на новые (другие) типы воздушных судов гражданской авиации

- (1) К прохождению переподготовки на другие (новые) типы воздушных судов гражданской авиации допускаются члены летных экипажей гражданской авиации, либо члены летных экипажей других видов авиации, прошедшие дополнительную подготовку в объеме, необходимом для получения свидетельства специалиста гражданской авиации, годные к летной работе по состоянию здоровья, с учетом возраста, квалификации, стажа работы по специальности, образования и профессиональных качеств.

При отборе кандидатов для переподготовки на новые (другие) типы воздушных судов при прочих равных условиях приоритетом пользуются кандидаты, имеющие высшее профессиональное образование по специальности.

Пилоты, кандидаты на переподготовку, должны соответствовать требованиям, приведенным в приложении 5.9.2 данной главы.

Штурманы и бортинженеры при наличии свидетельства летного специалиста соответствующей квалификации направляются на переподготовку по индивидуальной оценке на основании решения МКК.

- (2) Кандидаты, впервые направляемые на переподготовку на другие (новые) типы воздушных судов, эксплуатационная документация которых изложена на английском языке, должны владеть техническим английским языком в степени, достаточной для адекватного ее понимания и выполнения эксплуатационных процедур.

Курс первоначальной подготовки по техническому английскому языку и тестирование по окончании курса (не ниже 60 %) проводится в НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота».

По решению директора ДПП разрешается сдача экзамена по техническому английскому языку экстерном. Экзамен экстерном проводится уполномоченными специалистами ДПП (ДПАП).

- (3) Кандидаты для переподготовки на другие (новые) типы воздушных судов гражданской авиации, оснащенных дисплейной (цифровой) индикацией, не имевшие опыта эксплуатации воздушного судна аналогичного типа, а также обладатели свидетельств членов летных экипажей, имеющие перерыв в летной работе, проходят дополнительную программу подготовки.
- (4) Курсанты высших учебных заведений гражданской авиации, прошедшие теоретическую и лётную подготовку для получения свидетельства коммерческого пилота, прошедшие отбор и рекомендованные решением МКК, могут проходить переучивание на новый тип ВС по программе переподготовки в объёме Language Adapted Transition Course.

К началу теоретических занятий по программе переподготовки вышеуказанные курсанты должны по требованию ПАО «Аэрофлот» представить документы об успеваемости (зачетную книжку, справки и др.) и об окончании:

- курсов технического английского языка;
- курсов МВЛ;
- подтверждение уровня владения английским языком не ниже 4 по шкале ICAO.

- (5) При освоении в ПАО «Аэрофлот» новых типов воздушных судов на должности командиров ВС назначаются пилоты с налетом в качестве командира ВС на ВС категории «С» и «D» не менее 500 ч, что должно учитываться при отборе кандидатов на переподготовку.
- (6) В случае несоответствия кандидата требованиям, изложенным в главе 5 РПП, местная квалификационная комиссия может рассмотреть кандидатуру на переподготовку в индивидуальном порядке с учетом перспективы его использования в ПАО «Аэрофлот».

Окончательное решение о направлении кандидата на переподготовку принимает заместитель генерального директора – летный директор.

- (7) Переподготовка кандидатов на другие (новые) типы воздушных судов гражданской авиации производится в образовательных учреждениях высшего или среднего профессионального образования и в авиационных учебных центрах (далее – АУЦ), либо в зарубежных учебных центрах, прошедших процедуру одобрения и признания в порядке, установленном воздушным законодательством Российской Федерации.

При направлении кандидата на переподготовку в АУЦ с ним заключается индивидуальный ученический договор.

- (8) По окончании переподготовки авиаспециалисту выдается сертификат установленного образца, который дает право его владельцу выполнять полеты в ПАО «Аэрофлот» в качестве члена летного экипажа по специальности.

5.2.5. Ввод в строй

- (1) После окончания переподготовки на новый тип ВС на основании сертификата, выданного авиационным учебным центром, орган по выдаче свидетельств вносит в свидетельство члена летного экипажа квалификационную отметку о типе воздушного судна.
- (2) Ввод в строй члена экипажа ВС на новом типе ВС осуществляется инструктором по утвержденным программам (далее – ППЛС).

Целью ввода в строй является закрепление практических навыков и повышение уровня квалификации летного специалиста в процессе летной тренировки в рейсовых полетах.

Объем программы подготовки определяется вариантом программы в зависимости от уровня профессиональной подготовки и предыдущего опыта полетов пилотов.

До начала тренировки в рейсовых условиях в летном подразделении пилот (летный специалист) должен пройти квалификационную проверку на тренажере и подготовку по применению аварийно-спасательного оборудования ВС.

Данная квалификационная проверка выполняется по окончании программы переучивания или по прибытию пилота (летного специалиста) в летное подразделение. В качестве квалификационной проверки решением заместителя генерального директора – летного директора может быть признана проверка, выполненная при переучивании в сертифицированном учебном центре (в том числе и зарубежном).

Командир летного отряда (его заместитель) проводит с пилотом (летным специалистом) индивидуальную беседу на основании всесторонней оценки уровня профессиональной подготовки и предыдущего опыта полетов и принимает решение о подготовке пилота по одному из вариантов. Изменение варианта в сторону сокращения программы не допускается.

Допуск летного специалиста к вводу в строй и назначение инструктора оформляется приказом заместителя генерального директора – летного директора с указанием присвоения минимума I категории ИКАО.

- (3) В программах подготовки объем задач и упражнений тренажерной и летной тренировки указывается минимальным и максимальным количеством полетов (посадок), а в необходимых случаях минимальным и максимальным полетным временем. Требуемый объем подготовки в пределах минимального и максимального объема определяется инструктором.

В процессе ввода в строй новые виды тренировок не проводятся, осуществляется только закрепление ранее полученных навыков.

При выполнении полетов по вводу в строй все системы и оборудование должны быть включены и использоваться в полном объеме (если иное не оговорено программой подготовки). Категорически запрещается имитация отказов и неисправностей оборудования ВС при выполнении тренировок в рейсовых полетах.

- (4) В случае если после выполнения максимального объема подготовки специалист не достигнет установленного уровня (в соответствии с письменным представлением инструктора), проводится дополнительная подготовка в объеме, установленном командиром летного отряда.

Если после дополнительной подготовки специалист не покажет уровень знаний и навыков, соответствующий установленным требованиям, то ввод в строй прекращается, и решение о дальнейшем использовании специалиста принимает заместитель генерального директора – летный директор.

- (5) Ввод в строй завершается проверкой практической работы летного специалиста в рейсовых условиях.
На основании результатов летной квалификационной проверки летный специалист допускается к самостоятельным полетам в составе экипажа.
- (6) Члены летных экипажей, прошедшие программу ввода в строй по вариантам IV, V и VI, а также принятые на летную работу в ПАО «Аэрофлот», в течение первого года самостоятельной работы проходят летную проверку в рейсовых условиях под контролем инструктора по специальности с интервалом между проверками не более трех месяцев. Результаты проверки оформляются в Акте квалификационной проверки и задании на тренировку.

5.2.6. Учет полетного времени

- (1) Данные о полетах, выполненных членами летных экипажей, регистрируются в установленной электронной форме с помощью комплексной информационной системы «Аккорд».
- (2) Регистрируется следующая информация:
- (a) Персональные данные владельца свидетельства.
- (b) По каждому полету:
- (i) имя командира воздушного судна;
 - (ii) дата (день, месяц, год) полета;
 - (iii) место, время вылета и прилета, полетное время;
 - (iv) тип и регистрационный номер воздушного судна;
 - (v) полное время полета на типе ВС *;
 - (*) если владелец свидетельства выполняет в течение одной полетной смены несколько полетов, то такая серия полетов может регистрироваться одной записью;
 - (vi) суммарное полетное время за месяц, квартал, год.
- (c) По каждому занятию на пилотажном тренажере или на пилотажно-навигационном тренажере:
- (i) тип и квалификационный номер тренажерного устройства;
 - (ii) программа подготовка на комплексном тренажерном устройстве;
 - (iii) дата (день, месяц, год);
 - (iv) полное время занятия;
 - (v) суммарное время тренировки.
- (d) Статус пилота в составе летного экипажа:
- (i) командир воздушного судна (включая самостоятельный налет, командира воздушного судна стажер (SPIC), командир воздушного судна под наблюдением (PICUS);
 - (ii) второй пилот;
 - (iii) пилот-дублер;
 - (iv) пилот-инструктор/экзаменатор (указываются сведения об особых условиях выполнения обязанностей, например SPIC, PICUS, время полета по приборам*).
 - (*) Как время полета по приборам регистрируется только то время полета, в течение которого пилот осуществлял управление воздушным судном самостоятельно по приборам в реальных условиях полета или на пилотажном тренажере.

(3) Регистрация полетного времени.

(a) Полетное время командира воздушного судна:

- (i) владельцу свидетельства пилота засчитывается как полетное время командира воздушного судна, все полетное время в течение которого он исполняет обязанности командира воздушного судна в полете;
- (ii) претенденту на получение свидетельства или владельцу свидетельства пилота засчитывается как полетное время командира воздушного судна все полетное время, когда он выполняет полет самостоятельно или как командир воздушного судна стажер (SPIC) при условии, что полетное время стажера заверено подписью инструктора;
- (iii) владельцу свидетельства пилота, имеющему квалификационную отметку инструктора, засчитывается как полетное время командира воздушного судна все полетное время, в течение которого он занимает место пилота и выполняет обязанности инструктора в полете;
- (iv) владельцу свидетельства пилота, имеющему квалификацию экзаменатора, засчитывается как полетное время командира воздушного судна все полетное время, в течение которого он занимает место пилота и выполняет обязанности экзаменатора в полете;
- (v) второму пилоту, выполняющему обязанности командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается как полетное время командира воздушного судна при условии, что такое полетное время командира воздушного судна под наблюдением заверено подписью командира воздушного судна.

(b) Полетное время второго пилота.

Владельцу свидетельства второго пилота, выполняющего обязанности второго пилота в полете, может засчитываться все время полета как полетное время второго пилота на ВС, в составе экипажа которого по условиям сертификата воздушного судна или по правилам, в рамках которых производится полет, требуется наличие второго пилота.

(c) Полетное время сменного пилота на крейсерском участке полета.

Сменному пилоту на крейсерском участке полета засчитывается все полетное время, в течение которого он находится на месте пилота и исполняет обязанности соответствующего члена летного экипажа.

(d) Учебное время.

Суммарное время, засчитанное заявителю на получение свидетельства или квалификационной категории как время летной подготовки, время летной подготовки для производства полетов по приборам, время наземной и тренажерной подготовки для производства полетов по приборам и т.п. должно быть заверено имеющим надлежащую квалификацию и (или) допуск инструктором, который проводил подготовку.

(e) Полетное время командира воздушного судна под наблюдением (PICUS).

При условии, что способ наблюдения согласован с уполномоченным государственным органом, второму пилоту может засчитываться полетное время командира воздушного судна, в течение которого он выполняет обязанности PICUS, когда ему передаются все обязанности командира воздушного судна в ходе выполняемого полета, при этом полет выполнен без вмешательства командира воздушного судна для обеспечения безопасности полета.

(4) Предъявление данных о налете

Владелец свидетельства и проходящий обучение пилот должны предъявлять документ учета времени налета для контроля по требованию уполномоченного представителя государственного органа власти.

5.3. ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ

5.3.1. Общие положения

- (1) Воздушное судно управляется экипажем, обеспечивающим его надлежащую эксплуатацию и безопасность полета, и состоит из командира, других лиц летного состава и кабинного экипажа.

Экипажу воздушного судна при перевозке пассажиров и/или груза **запрещается** имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.

Состав экипажа определяется специальным уполномоченным органом исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также целей и условий его эксплуатации. Экипаж воздушного судна по численности и составу должен отвечать требованиям, указанным в Руководстве по летной эксплуатации ВС. Полеты воздушного судна при неполном составе экипажа **запрещаются**.
- (2) К летному составу экипажа относятся лица, имеющие действующее свидетельство члена летного экипажа, а также подготовку и опыт, необходимые для управления воздушным судном данного типа или его оборудованием: пилоты, штурманы, бортинженеры и бортрадисты.
- (3) Каждый член летного экипажа при выполнении полетного задания должен иметь при себе следующие личные документы:
 - (a) действующее летное свидетельство с квалификационными отметками и записями установленного образца:
 - о типе воздушного судна;
 - об ограничении выполнения функций только второго пилота;
 - о праве полетов по приборам (в свидетельстве коммерческого пилота);
 - о допуске к инструкторской работе;
 - об уровне владения английским языком не ниже четвертого (*);
 - о допуске к использованию радиооборудования на борту воздушного судна;
 - (b) медицинское заключение;
 - (c) документ, подтверждающий допуск пилота к полетам в RNP с указанием типа RNP;
 - (d) документ, подтверждающий допуск к полетам в условиях II или III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м;
 - (e) документ, подтверждающий допуск пилота к полетам в MNPS;
 - (f) документ о допуске к перевозке опасных грузов;
 - (g) документ о допуске к применению аварийно-спасательных средств;
 - (h) загранпаспорт с действующими визами (если необходимо) для выполнения международного рейса;
 - (i) пропуск (ID card);
 - (j) сертификат о вакцинации (при полетах в соответствующий регион),другие документы, необходимые для выполнения конкретного задания.

(*) **Исключение:** Требование о наличии в летном свидетельстве действующей записи об уровне владения английским языком к пилотам, достигшим 65 летнего возраста и выполняющим полеты в пределах Российской Федерации не применяется.

5.3.2. Командир ВС

Командиром воздушного судна может быть только лицо, имеющее специальность пилота (летчика), а так же подготовленность и опыт, необходимый для самостоятельного пилотирования и управления воздушным судном данного типа. Командир воздушного судна руководит всей деятельностью экипажа, а в случае вынужденной посадки – и действиями всех лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий компетентным органам обеспечивает строгую дисциплину и порядок на судне, соблюдение правил полета и эксплуатации судна. Распоряжения командира воздушного судна должны беспрекословно выполняться всеми лицами, находящимися на борту.

5.3.2.1. Назначение на должность командира ВС

(1) Отбор кандидатов

Назначение на должность командира ВС производится на основании решения МКК после успешного прохождения кандидатом, отобранным из числа наиболее подготовленных вторых пилотов, всех этапов подготовки, предусмотренных соответствующей программой ППЛС данного типа ВС.

Кандидаты на ввод в строй командирами ВС должны иметь:

- (a) свидетельство линейного пилота; или
- (b) свидетельство коммерческого пилота и общий налет 1500 часов в качестве пилота самолета, в который входит:
 - не менее 250 часов в качестве командира ВС; или
 - 500 часов в качестве командира ВС под наблюдением; или
 - 70 часов в качестве командира ВС и не менее 180 часов в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
- (c) отличные оценки по технике пилотирования и практической работе членов летного экипажа в полете (LINE CHECK), квалификационной проверке на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK);
- (d) уровень владения английским языком по шкале ICAO не ниже четвертого.

(2) Процедуры отбора кандидатов на ввод в строй командирами ВС.

- (a) В летном отряде создается группа резерва из наиболее перспективных вторых пилотов, успешно осваивающих программу подготовки. Решение о включении в состав группы резерва и исключении из него принимается на периодических целевых совещаниях КПС летного отряда с привлечением пилотов-инструкторов ЛО. Сроки и порядок проведения целевых совещаний определяет заместитель командира ЛО по ОЛР. Решения, принимаемые на совещаниях, оформляются протоколом.

С целью получения наиболее объективной оценки профессионального уровня вторых пилотов из состава группы резерва при планировании полетов они должны периодически включаться в состав экипажей КВС, имеющих допуск к инструкторской работе или лиц КПС.

- (b) Вторые пилоты, получившие наибольшее количество положительных отзывов по результатам выполненных полетов, представляются командиром ЛО на заседании совета командиров ЛО для утверждения их кандидатами на ввод в строй КВС. Обновление списков кандидатов на ввод в строй производится один раз в полгода.

- (с) При отсутствии вакантных должностей КВС в подразделении кандидаты на ввод в строй продолжают выполнять полеты вторыми пилотами с обязательным периодическим контролем качества их летной работы со стороны командно-летного и инструкторского состава.
- (d) Перед началом ввода в строй кандидаты должны пройти:
 - обучение в АУЦ по программе подготовки пилотов – кандидатов на ввод в строй КВС (не выполнявшие полеты командирами ВС в ПАО «Аэрофлот» в течение последних 5 лет);
 - перед вводом в строй старшими специалистами ЛО организуется конкурсное собеседование с кандидатами, к которому должны привлекаться ведущие специалисты ДПП и ДУБП. По результатам собеседования командиром ЛО принимается решение об очередности ввода в строй.

5.3.2.2. Оформление допуска второго пилота к вводу в строй КВС

- (1) В соответствии с очередностью ввода в строй кандидат выполняет контрольно-проверочный полет с командиром ЛО или его заместителем, который дает заключение о готовности второго пилота к вводу в строй командиром ВС.
- (2) Командир ЛО подает рапорт на имя заместителя генерального директора – летного директора о допуске кандидата к вводу в строй. Рапорт должен быть согласован с директором департамента производства полетов и начальником отдела персонала летных и кабинных экипажей ДУП, который подтверждает наличие вакансии по должности КВС. К рапорту прилагаются оформленные в установленном порядке задание на тренировку второго пилота, а также представление кандидата на должность командира ВС, подписанная командиром летного отряда.
- (3) При положительном решении заместителя генерального директора – летного директора отдел летно-методического обеспечения готовит приказ по департаменту производства полетов о допуске кандидата к вводу в строй и закреплении за инструктором. Срок оформления и согласования приказа не должен превышать пяти рабочих дней.

5.3.2.3. Ввод в строй КВС

Процедура ввода в строй определяется соответствующей программой ППЛС типа ВС, при этом сам ввод в строй осуществляется уполномоченным пилотом-инструктором.

После успешного прохождения программы ввода в строй на основании протокола МКК отделом персонала летных и кабинных экипажей ДУП готовится приказ генерального директора о назначении пилота на должность КВС и о допуске его к самостоятельным полетам по присвоенному минимуму для взлета и посадки.

В приложение к свидетельству пилота вносится запись «Командир воздушного судна».

5.3.3. Инструктор

5.3.3.1. Общие положения

Инструктор – летный специалист или лицо командно-летного, инспекторского состава, прошедший соответствующую подготовку и проверку, имеющий квалификационную отметку инструктора в свидетельстве специалиста гражданской авиации.

Инструктор включается в состав летного экипажа в целях выполнения задач, предусмотренных РПП или ППЛС. В кабине воздушного судна инструктор занимает рабочее место в соответствии с выполняемой задачей.

Минимальное количество инструкторского состава должно соответствовать штатному расписанию летного подразделения. Необходимое количество командиров воздушных судов, имеющих квалификацию инструктор, в зависимости от потребных объемов ввода в строй и поддержания квалификации членов летных экипажей, определяет командир летного отряда по согласованию с директором департамента, но не менее одного пилота – инструктора на десять линейных пилотов.

Отбор специалистов на должность инструктора должен проводиться по гармоничному сочетанию профессионального мастерства, методических и организаторских навыков, педагогического и профессионального такта, ряда моральных, волевых и нравственных качеств.

Квалификационная отметка инструктора вносится органом по выдаче свидетельств на основании решения МКК, оформленного в виде представления на внесение квалификационной отметки.

5.3.3.2. Требования к кандидатам на допуск к инструкторской работе

- (1) Командиры воздушных судов и другие летные специалисты, не имевшие ранее квалификацию инструктора, для получения допуска к инструкторской работе проходят теоретическую подготовку в сертифицированном авиационном учебном центре по программе первоначальной подготовки инструкторского состава, а также летную подготовку по программам подготовки летного состава, и должны отвечать следующим требованиям:
 - (a) законченное высшее авиационное образование;
 - (b) отличные оценки практической работы и теоретических знаний по специальности;
 - (c) общий налет не менее 2500 часов;
 - (d) самостоятельный налет в качестве командира на данном типе ВС не менее 500 часов и предельный минимум по типу ВС, применяемый в ПАО «Аэрофлот»;
 - (e) налет на данном типе ВС не менее 300 часов для других летных специальностей;
 - (f) уровень подготовки по английскому языку не ниже четвертого уровня шкалы ИКАО (кроме бортинженера).
- (2) Командиры ВС и другие летные специалисты, выполняющие (или выполнявшие ранее) инструкторские функции на одном из типов ВС в ПАО «Аэрофлот» при перерыве в инструкторской работе не более 3 лет могут быть допущены к выполнению инструкторских функций на другом типе ВС, если они соответствуют требованиям подпунктов (a), (b), (c), (f) пункта 5.3.3.2 (1), выполнили на данном типе ВС не менее 15 самостоятельных полетов и прошли подготовку к инструкторской работе в соответствии с программой ППЛС типа.
- (3) Командир ВС, принятый на работу в ПАО «Аэрофлот» и имеющий квалификационную отметку инструктора по типу ВС, при перерыве в инструкторской работе не более 3 лет может быть допущен к выполнению инструкторских функций, если он соответствует требованиям подпунктов (a), (b), (c), (f) пункта 5.3.3.2 (1), выполнил не менее 15 полетов в ПАО «Аэрофлот» на данном типе ВС, прошел теоретическую подготовку в объеме курса повышения квалификации инструктора и программу подготовки в соответствии с ППЛС типа ПАО «Аэрофлот».

5.3.3.3. Периодическая подготовка и подтверждение квалификации

- (1) Полномочия инструктора (допуск к инструкторской работе) утверждаются решением МКК и действительны в течение 3 лет.
- (2) Летные специалисты, имеющие квалификацию инструктора, проходят курсы повышения квалификации один раз в пять лет по специальной программе, ежегодно подтверждают квалификацию по специальности и допуск к выполнению полетов с правого пилотского сидения.
- (3) Для подтверждения допуска к выполнению инструкторских функций в течение 12 месяцев до истечения полномочий инструктор должен пройти проверку в рейсовых (аэродромных) полетах и/или на комплексном тренажере (при наличии допуска) в качестве инструктора под контролем экзаменатора, специально уполномоченного для этой цели.
- (4) Для поддержания квалификации инструктору на протяжении последних 12 месяцев необходимо выполнить не менее 2 полетов тренировки на ВС в рейсовых или аэродромных условиях (при наличии соответствующего допуска) или 3 часов тренировки на тренажере.
При перерыве в выполнении функций инструктора более 12 месяцев пилот должен выполнить тренировку под контролем инструктора.
- (5) Пилот-инструктор теряет право выполнения функций инструктора на тренажере в случае отсутствия практики проведения тренажерной подготовки в течение более 12 месяцев. Для возобновления допуска пилоту необходимо выполнить тренировку на тренажере под контролем инструктора в объеме не менее 3 часов.
Пилот-инструктор теряет право выполнения функций инструктора при проведении аэродромных тренировок в случае отсутствия практики проведения аэродромных тренировок в течение более 36 месяцев. Для возобновления допуска пилоту необходимо выполнить тренировку в аэродромных условиях под контролем инструктора в объеме не менее 2 полетов.

5.3.3.4. Обладатели квалификационных отметок о допуске к инструкторской работе имеют право:

- проводить практическую подготовку, необходимую для выдачи свидетельств и квалификационных отметок летных специалистов;
- контролировать выполнение полетов летными специалистами-стажерами, не имеющими допуск к самостоятельной работе.

5.3.3.5. Ответственность при выполнении инструкторских функций

Командно-летный, инспекторский и инструкторский состав при выполнении инструкторских функций несет персональную ответственность за объективность оценки, качество подготовки членов экипажей ВС к самостоятельной работе в пределах сроков действия проверки, установленных Федеральными авиационными правилами или ППЛС, вплоть до аннулирования инструкторского допуска решением МКК.

5.3.4. Инструктор-экзаменатор

5.3.4.1. Общие положения

Квалификационная проверка (допуск к полетам в качестве члена экипажа ВС, инструктора, подтверждение квалификации по специальности) выполняется инструктором-экзаменатором назначенным эксплуатантом или уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Инструктор-экзаменатор – летный специалист, имеющий квалификационную отметку инструктора, прошедший соответствующую подготовку, проверку и допущенный к выполнению проверок знаний, навыков и умений членов экипажей воздушных судов.

Поименный реестр инструкторского состава ПАО «Аэрофлот», допущенного к выполнению экзаменаторских функций, формируется отделом эксплуатационной сертификации ДУБП по заявкам летных подразделений и утверждается заместителем генерального директора – летным директором

5.3.4.2. Требования к инструктору-экзаменатору

- (1) Обладатель свидетельства с квалификационной отметкой «инструктор», при наличии допуска к выполнению функций экзаменатора, может проверять знания, навыки и умения членов экипажей воздушных судов - кандидатов на получение свидетельств и обладателей этих свидетельств на воздушных судах и тренажерных устройствах, на которых он имеет право осуществлять подготовку летного состава в качестве инструктора.

Инструктор-экзаменатор должен иметь действующий допуск к выполнению инструкторской работы на данном типе воздушного судна, а так же квалификацию, как минимум, равнозначную квалификации проверяемого члена экипажа, у которого он уполномочен проводить проверку знаний или профессиональную проверку.

- (2) Обладатель свидетельства с квалификационной отметкой «инструктор» может быть допущен к выполнению функций экзаменатора, если он при первоначальном допуске:
- (a) имеет налет в качестве инструктора на данном типе ВС не менее 250 часов;
 - (b) обладает знаниями:
 - методики проверки знаний, навыков и умений;
 - требований к проверяемым лицам;
 - методов исправления ошибок проверяемых лиц;
 - факторов опасности, связанных с проверкой навыков и умений на воздушном судне; и
 - (c) умеет применять на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которым он намерен проводить летную проверку;
 - (d) прошел теоретическую подготовку по специально утвержденной программе и выполнил одну проверку профессиональной подготовки члена экипажа ВС по специальности в роли экзаменатора под контролем назначенного МКК или уполномоченным органом в области гражданской авиации инструктора-экзаменатора.
- (3) Обладатель свидетельства пилота с квалификационной отметкой «инструктор», имеющий допуск к выполнению функций экзаменатора на одном из типов ВС в ПАО «Аэрофлот», может быть допущен к выполнению функций экзаменатора на другом типе ВС после получения квалификационной отметкой «инструктор» и при условии, что он успешно выполнил в качестве экзаменатора на этом типе ВС одну проверку под контролем уполномоченного для этой цели экзаменатора.

5.3.4.3. Подтверждение полномочий инструктора-экзаменатора

- (1) Полномочия инструктора-экзаменатора утверждаются протоколом МКК и действительны в течение 3 лет.

Для подтверждения полномочий инструктор-экзаменатор должен:

- выполнить как минимум две профессиональные проверки в год как экзаменатор в течение периода исполнения своих обязанностей;
 - выполнить в качестве экзаменатора одну проверку под контролем экзаменатора, уполномоченного МКК (ВКК), в течение последних 12 месяцев до истечения полномочий. Данная проверка может быть выполнена на любом из типов ВС или на комплексном тренажере, на котором инструктор-экзаменатор имеет допуск выполнять экзаменационные проверки летного состава;
 - подтвердить инструкторский допуск на каждом типе ВС в соответствии с требованиями пункта 5.3.3.3 РПП.
- (2) Независимо от занимаемой должности летные специалисты, имеющие инструкторский допуск или допуск к выполнению летных проверок, ежегодно проходят проверку на подтверждение квалификации в качестве соответствующего члена экипажа ВС.
- (3) Инструктор-экзаменатор имеет право выполнять квалификационные проверки летного состава ПАО «Аэрофлот» по своей специальности и при выполнении функций экзаменатора несет персональную ответственность за:

- (а) обоснованность принимаемых им решений;
- (б) объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;
- (с) правильность определения соответствия уровня профессиональной подготовки и навыков прошедшего проверку специалиста требованиям нормативных документов гражданской авиации и ПАО «Аэрофлот».

В случае невыполнения любого из указанных требований действие допуска к работе в качестве инструктора-экзаменатора должно быть приостановлено решением МКК.

5.3.5. Отбор членов экипажей ВС для выполнения функций инструктора и/или экзаменатора

- (1) Командиры летных отрядов, исходя из годовых планов работы летных подразделений, на заседании летно-методической группы ДПП составляют список кандидатов на должности инструкторов по специальности.

Представляемые кандидаты на получение квалификационной отметки «инструктор» должны соответствовать квалификационным требованиям пункта 5.3.3.2 настоящего раздела.

Списки кандидатов утверждаются заместителем директора департамента – главным пилотом.

Летные специалисты перед направлением на курсы первоначальной подготовки инструкторов должны пройти предварительную подготовку и проверку под контролем специалиста ОЛМО, включающую:

- собеседование с уполномоченным психологом ПАО «Аэрофлот», чья квалификация подтверждена соответствующим свидетельством;
- публичное выступление в летном подразделении (методическая часть разбора, техническая учеба, сезонная подготовка, семинар по CRM и т.п.);
- собеседование по темам анкеты кандидата на должность инструктора.

Предварительная подготовка в ОЛМО проводится на основании представления для обучения кандидата по курсу первоначальной подготовки инструкторов (приложение 5.9.4), акта квалификационной проверки старшим пилотом - инструктором ОЛС, ОУБП или ОЛМО и листа оценок теоретических знаний.

При успешном прохождении подготовки начальник ОЛМО направляет кандидата на МКК.

МКК рассматривает документы кандидата (заявление, представление, акт квалификационной проверки, лист оценок теоретических знаний, анкету кандидата на должность инструктора) и оформляет решение протоколом.

Заместитель генерального директора – летный директор на основании протокола комиссии принимает решение о направлении кандидата на курсы первоначальной подготовки инструкторского состава.

После прохождения полного курса подготовки и положительного решения МКК, летный отряд готовит представление в орган по выдаче свидетельств на присвоение летному специалисту квалификации инструктора и допуску к выполнению определенных функций по обучению и тренировке летного состава.

(2) Списки кандидатов на получение статуса экзаменатора формируются отделом летно – методического обеспечения на основании:

- представления командира летного подразделения;
- анализа индивидуальных данных кандидата;
- рекомендаций лиц командно-летного состава и ведущего летного специалиста по типу воздушного судна.

Представляемые кандидаты должны соответствовать квалификационным требованиям пункта 5.3.4.2 настоящего раздела.

После прохождения теоретической подготовки и проверки на основании решения МКК летный специалист допускается к выполнению определенных функций инструктора-экзаменатора.

Допуск инструктора-экзаменатора к определенным видам оформляется записью в реестре инструкторского состава ПАО «Аэрофлот», допущенного к выполнению экзаменаторских функций и подтверждается при продлении полномочий экзаменатора.

(3) Персональную ответственность за качество отбора кандидатов на должности инструкторов и экзаменаторов по специальности несут руководители летных подразделений.

Ответственность за формирование необходимого резерва летного состава для выполнения инструкторской работы и функций инструктора-экзаменатора возлагается на заместителя директора департамента – главного пилота.

5.3.6. Сменный пилот на крейсерском этапе полета

Квалификационные требования к сменному пилоту:

- действующее летное свидетельство;
- стаж работы 2 пилотом не менее 2 лет;
- общий налет не менее 2000 часов, из них 1500 часов – на многодвигательных ВС;

- опыт работы в качестве члена летного экипажа на рейсах большой протяженности в ПАО «Аэрофлот» не менее 12 месяцев;
- пройти отборочную комиссию;
- полный курс обучения сменного пилота;
- при исключительных обстоятельствах вышеупомянутые требования могут быть изменены.

Пилот, имеющий квалификацию сменного пилота, после переучивания на другой тип ВС должен налетать 200 часов на новом типе ВС, пройти проверку в рейсовых условиях и тренировку на тренажере.

5.3.7. Стажер

Стажер – летный специалист, имеющий действующее свидетельство (лицензию), осуществляющий функции под контролем инструктора.

При включении в задание на полет стажера необходимость наличия в составе экипажа авиаспециалиста специальности стажера с допуском к самостоятельной работе определяется требованиями соответствующей программы подготовки летного состава по типу ВС.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

5.4. ДОПУСК ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА К ПОЛЕТУ И ПОДТВЕРЖДЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ

5.4.1. Общие положения

Для поддержания необходимого уровня квалификации члены летных экипажей воздушных судов проходят отбор, обучение, тренажерную и летную подготовку, а также подвергаются объективной проверке в соответствии с опубликованными стандартами (программами) подготовки летного состава ПАО «Аэрофлот».

Профессиональная подготовка летного состава осуществляется на базе департамента подготовки авиационного персонала, в летных подразделениях ДПП и ЧПОУ «Авиационная школа Аэрофлота» в соответствии с перечнем видов подготовки авиационного персонала, утвержденным генеральным директором, а также в других, одобренных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации отечественных и зарубежных авиационных учебных заведениях (учебных центрах).

При выполнении отбора, обучения, тренажерной и летной подготовки членов экипажей ВС, а также при выполнении всех видов проверок русский язык должен использоваться в качестве основного языка общения. При подготовке пилотов, имеющих иностранное гражданство, а так же обучения в иностранных авиационных учебных центрах или иностранными авиационными специалистами в качестве основного языка общения применяется английский язык.

Объективность оценки соответствия члена экипажа ВС предъявляемым требованиям достигается посредством включения в программы подготовки положений, исключающих возможность проведения экзаменационной проверки лицом, осуществлявшим обучение.

Квалификационные проверки членов летных экипажей воздушных судов могут осуществлять только инструкторы-экзаменаторы, уполномоченные органом исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации или МКК.

ПАО «Аэрофлот» гарантирует невмешательство руководства или внешних организаций в профессиональную деятельность инструкторов и инструкторов-экзаменаторов, связанную с подготовкой и проверкой членов экипажей ВС, если эта деятельность осуществляется в строгом соответствии с официально разрешенными и опубликованными документами ПАО «Аэрофлот».

5.4.2. Допуск членов летного экипажа к полету

Члены летного экипажа не могут быть допущены до выполнения своих функций, если они не прошли в полном объеме подготовку по разработанным ДПП и ДПАП программам подготовки летного состава, которые обеспечивают надлежащее выполнение возложенных на них обязанностей и предусматривают следующее:

- (1) не реже одного раза в течение последовательных 7 месяцев теоретическую подготовку к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;

- (2) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев:
- (a) подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;
 - (b) теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;
 - (c) теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;
 - (d) теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;
 - (e) теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;
 - (f) тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту (LOS);
 - (g) теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;
 - (h) теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС;
 - (i) теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;
 - (j) проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;
 - (k) оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне;
- (3) не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев:
- (a) подготовка по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена;
 - (b) тренировку процедур аварийной эвакуации на воде;
- (4) не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев:
- (a) тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;
 - (b) теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;
 - (c) теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания;
 - (d) подготовку в области авиационной безопасности;
- (5) подтвердить соответствие уровня знаний авиационного английского языка не ниже четвертого уровня согласно требованиям, установленным в разделе 1.2.9 главы 1 Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации "Выдача свидетельств авиационному персоналу".
- Обладатель свидетельства (пилоты и штурманы) проходит повторный контроль знаний английского языка:

- при демонстрации знаний на четвертом уровне - через три года;
 - при демонстрации знаний на пятом уровне - через шесть лет;
 - при демонстрации знаний на шестом уровне прохождение повторного контроля знаний не требуется.
- (6) изучение правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государств, в воздушном пространстве которых планируется выполнять полеты, а также теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP (включая P-RNAV) по правилам полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром и к выполнению полетов в воздушном пространстве NAT HLA, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна.

5.4.3. Подтверждение квалификации

5.4.3.1. Виды квалификационных проверок:

- (a) проверка на получение квалификационной отметки о типе воздушного судна;
- (b) проверка на подтверждение квалификации по специальности;
- (c) проверка летных специалистов на получение квалификационной отметки и подтверждение квалификации инструктора (инструктора-экзаменатора);
- (d) проверка членов летных экипажей при переаттестации, если они не выдержали испытаний в ходе предыдущей проверки;
- (e) проверка членов летных экипажей после авиационного происшествия или инцидента, если поставлен под вопрос уровень их квалификация или подготовленность;
- (f) проверка на подтверждение квалификации инструкторов тренажера.

5.4.3.2. Подтверждение права выполнения полетов

- (1) Члены летного экипажа не могут быть допущены к полету, если они не прошли в установленные сроки проверки техники пилотирования, практической работы в полете, умения действовать в аварийной обстановке и выполнять полеты по правилам полетов по приборам, которые выявляют фактическую подготовленность летного специалиста выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации. Пилоты и штурманы должны также в установленные сроки подтвердить знания авиационного английского языка не ниже четвертого уровня по шкале ИКАО.

- (2) Проверка выполнения нормальных процедур на воздушном судне (проверка техники пилотирования и практической работы членов летного экипажа в полете - LINE CHECK) проводится не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, но не ранее чем за два календарных месяца до месяца истечения срока действия проверки.

Проверка проводится, как правило, в рейсовых условиях в объеме не менее двух полетов и одного часа полетного времени.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует инструктору - экзаменатору навыки (умения) управления воздушным судном в полете или на комплексном тренажере, допущенном уполномоченным органом к эксплуатации (использованию) для подготовки авиационного персонала.

При положительных результатах указанных проверок инструктор-экзаменатор подписывает и выдает обладателю свидетельства Акт (справку) о прохождении проверки навыков и делает соответствующую запись в летную книжку.

Член летного экипажа теряет право самостоятельного выполнения полетов на конкретном типе ВС по истечении 12 месяцев от даты проверки за исключением тренировочных (проверочных) полетов под контролем инструктора.

- (3) Квалификационные проверки на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK) выполняются дважды в течение любых последовательных 12 месяцев с интервалом между проверками не менее 120 дней.

Пилот теряет право выполнения полетов на конкретном типе ВС по истечении 7 месяцев от даты квалификационной проверки на тренажере.

Квалификационную проверку на тренажере проводит уполномоченный МКК инструктор-экзаменатор в объеме не менее 2 часов на двух пилотов.

К элементам, тренируемым не реже 1 раза в течение последовательных 7 месяцев (при каждой тренировке), относятся:

- отказ (пожар) двигателя на взлете на различных скоростях;
- заход на посадку по приборам с отказавшим двигателем в условиях минимума;
- заход на посадку по схеме RNAV в условиях минимума;
- заход на посадку с применением маневра «circle-to-land» в условиях минимума (командир ВС – PF, второй пилот – PNF);
- уход на второй круг с DH (MDH) по причине отсутствия необходимого визуального контакта;
- уход на второй круг с высоты 50 ft и менее;
- посадки в условиях темного времени суток (ночью) (не менее трех для командира ВС);

К элементам, тренируемым не реже 1 раза в течение последовательных 12 месяцев, относятся:

- прерванный и продолженный взлеты при видимости на ВПП менее 400 м;
- выполнение посадки в ручном режиме в условиях CAT II;
- действия по выполнению заходов на посадку, посадок и уходов на второй круг в условиях II/III категории ИКАО, в том числе с имитацией отказов бортового и наземного оборудования;
- экстренное снижение по причине разгерметизации;
- эвакуация;
- тренировка маневров и действий при срабатывании системы предупреждения о близости земли (EGPWS (TAWS));
- тренировка маневров и действий при срабатывании бортовой системы предупреждения столкновений (TCAS);
- тренировка по действиям экипажа при попадании в условия сдвига ветра;
- тренировка по сценарию обстановки реального полета по маршруту.

К элементам, тренируемым не реже 1 раза в течение последовательных 36 месяцев, относятся:

- вывод ВС из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания;
- пожар в багажных отделениях, нишах шасси (что применимо для типа ВС);
- задымление в кабине экипажа или в пассажирской кабине;
- отказ (пожар) двигателя в крейсерском полете, приводящий к невозможности выдерживать заданный эшелон полета;
- действия при отказе (самовыключении) всех двигателей в наборе высоты или на эшелоне;
- потеря работоспособности членов экипажа;
- полная потеря электропитания от генераторов;
- отказы систем ВС.

(4) Оценка качества подготовки членов летных экипажей.

(a) Качество выполнения контрольно-проверочных и самостоятельных полетов в аэродромных и производственных условиях, а также полетов на тренажере членами летных экипажей ВС ПАО «Аэрофлот» включает оценку:

- (I) знаний;
- (II) умений (выполнение процедур, техника пилотирования, навигация);
- (III) управления ресурсами экипажа (CRM).

Члены летного экипажа оцениваются:

- пилоты – по пунктам (I), (II), (III);
- штурманы – по пунктам (I), (II – навигация), (III);
- бортинженеры – по пунктам (I), (II – за исключением техники пилотирования и навигации), (III).

Оценка элементов и параметров полета определяется путем сравнения отклонений, допущенных членом летного экипажа, с нормативными, указанными в программах подготовки летного состава (часть D РПП).

Оценка качества выполнения контрольно-проверочных полетов в производственных или аэродромных условиях и полетов на тренажере производится инструктором-экзаменатором (далее – «проверяющий») на основании собственных наблюдений (при необходимости с использованием материалов бортовых средств сбора полетной информации).

Оценка качества самостоятельных полетов производится проверяющим на основании материалов наземных и/или бортовых средств сбора полетной информации.

При наличии материалов наземных и бортовых средств оценку проводят с приоритетом бортовых средств.

(b) Качество выполнения полета и подготовки на тренажере оценивается по системе: «пять» («excellent»); «четыре» («good»); «три» («satisfactory»); «два» («unsatisfactory»).

Общая оценка определяется на основании оценок знаний, умений, управления ресурсами экипажа (CRM) по следующему принципу:

Оценка «пять» ставится в случае: преобладания оценки «пять» среди общих оценок знаний, умений, CRM; обязательной общей оценке «пять» умений и отсутствии оценок «три» и «два».

Оценка «четыре» ставится в случае: преобладания оценки «четыре» среди общих оценок знаний, умений, CRM; обязательной общей оценке умений не ниже «четыре» и отсутствии оценки «два».

Оценка «три» ставится в случае: преобладания оценки «три» среди общих оценок знаний, умений, CRM и отсутствии оценки «два».

Оценка «два» ставится при наличии хотя бы одной оценки «два».

При наличии общей оценки за полет «два» члены летного экипажа к выполнению самостоятельных полетов не допускаются, с ними проводится комплекс мероприятий по дополнительной подготовке и допуску к полетам.

(с) Оценка качества знаний проводится в объеме требований к системе непрерывной профессиональной подготовке летного состава ПАО «Аэрофлот» в соответствии с действующей программой теоретической подготовки в виде проверки знаний с использованием компьютерной тестирующей программы и/или в форме устного опроса по темам, утвержденным для проверки знаний при прохождении периодической проверки на тренажере или в полете.

(5) Повторное тестирование (проверка) членов летных экипажей.

Летный специалист, получивший неудовлетворительную оценку при тестировании, летной проверке, квалификационной проверке на тренажере или, если он не допущен к проверке инструктором, проводившим тренировку, не может быть допущен к коммерческим полетам.

Основанием для приостановления допуска к полетам является заполненный экзаменатором (инструктором), проводившим летную проверку, проверку профессиональных навыков на комплексном тренажере, тренировку или теоретический тест, бланк «Мероприятия после приостановления допуска к полетам или при отклонениях (нарушениях) в технике пилотирования» с указанием критических отклонений, ошибок или недостаточных знаний проверяемого (тренируемого), которые могут непосредственно влиять на безопасное выполнение полетов.

В этом случае летный специалист имеет право на повторное тестирование/проверку не ранее чем через семь дней от даты рапорта экзаменатора (инструктора).

(а) При получении неудовлетворительной оценки по результатам теоретической подготовки ему предоставляется возможность самостоятельно изучить необходимый материал и подтвердить достаточность своих знаний назначенному экзаменатору.

(b) При получении оценки ниже «3» по результатам проверки на тренажере член летного экипажа не может быть допущен к летной работе, как не подтвердивший квалификацию по специальности. В этом случае ему назначается программа подготовки, которая включает наземную подготовку и тренировку на тренажере в объеме, необходимом для отработки неувоенных элементов. По заключению инструктора летный специалист может быть допущен к повторной проверке. В целях организации дополнительной тренировки летного состава на комплексных тренажерных системах летным подразделением планируется не менее одной резервной сессии в месяц по каждому типу ВС.

(с) При получении неудовлетворительной оценки по результатам летной проверки на воздушных судах в полете назначенная члену летного экипажа программа подготовки может содержать наземную, тренажерную и летную подготовку в объеме, необходимом для отработки неувоенных элементов. По заключению инструктора летный специалист может быть допущен к повторной проверке практической работы на ВС в полете. В случае получения по результатам повторной летной проверки оценки «три» («satisfactory») пилот проходит летные проверки с интервалами не более трех месяцев в течение 12 месяцев от даты восстановления допуска к полетам.

Примечание: Программу дополнительной подготовки формирует старший пилот – инструктор ЛО по согласованию с ведущим пилотом – инструктором ОЛМО по типу ВС на основании рапорта экзаменатора (инструктора).

- (d) При выявлении отклонений (нарушений) в технике пилотирования по средствам полетной информации при выполнении самостоятельных полетов в производственных условиях на оценку ниже «три» («Satisfactory») или не прохождении проверки на тренажере или воздушном судне в профилактических целях проводится следующий комплекс мероприятий:
- командир летного отряда на основании анализа средств полетной информации или акта проверки, заполненного инструктором-экзаменатором, принимает решение о необходимости отстранения члена летного экипажа от полетов;
 - в зависимости от тяжести события проводится служебное расследование с привлечением КРС и КИС летного отряда, представителей ДУБП, ОУБП, ОЛМО, отдела CRM;
 - старший пилот – инструктор летного отряда, по согласованию с командиром летного отряда и с учетом рекомендаций комиссии по расследованию, определяет объем дополнительной подготовки (теоретическая, тренажерная, летная), включая необходимость проведения повторной проверки;
 - по завершению всего комплекса мероприятий командиром летного отряда дается заключение о его выполнении и принимается решение о допуске члена экипажа к полетам или о необходимости дополнительной тренировки.

Примечание:

- (1) В случае авиационного инцидента, произошедшего по вине летного специалиста, решение о допуске к полетам принимает директор департамента производства полетов по согласованию с председателем комиссии по расследованию.
 - (2) Бланк (Приложение 5.9.9), проведенных мероприятий по восстановлению квалификации члена летного экипажа хранится в летном деле специалиста не менее двух лет.
- (e) При повторном получении неудовлетворительной оценки (не подтверждении допуска к полетам) летному специалисту выдается предупреждение о не полном служебном соответствии. Если допуск к полетам не восстановлен в течение трех месяцев летный специалист приказом заместителя генерального директора – летного директора направляется на аттестационную комиссию ДПП для определения соответствия занимаемой должности.

(6) Анализ результатов экзаменов (проверок).

Результаты проверок теоретических знаний, техники пилотирования и практической работы в полете и на комплексном тренажере фиксируются: в Листе оценок экзаменов по теоретической (наземной) подготовке, в Акте проверки техники пилотирования/практической работы в полете (LINE CHECK) и на бланке «Тренировка и проверка на тренажере» (SIMULATOR PROFICIENCY CHECK), которые хранятся в летном деле специалиста как минимум до завершения процедур очередного продления срока действия свидетельства.

Копии документов, подтверждающих результаты пройденных и не пройденных тренировок и экзаменов, направляются в отдел управления безопасностью полетов ДПП для анализа тенденций уровня подготовленности летного состава, выработки организационных и методических мероприятий в целях реализации корректирующих действий по совершенствованию программ и системы подготовки летного состава.

Общий анализ экзаменов (проверок) по наземной и летной подготовке, а также результаты проведенных корректирующих мероприятий готовит отдел летно-методического обеспечения ДПП не реже одного раза в шесть месяцев и за год.

5.4.3.3. Поддержание квалификации

- (1) Командиру ВС или второму пилоту не может быть поручено управление воздушным судном конкретного типа или его модификации, если пилот в течение 90 предшествующих дней не выполнил в качестве пилотирующего пилота трех взлетов и трех посадок на воздушных судах такого же типа или на летном тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.

Если вышеуказанные условия не выполняются, пилот может быть допущен к выполнению самостоятельных полетов после летной тренировки в рейсовых (аэродромных) условиях или на комплексном тренажере под контролем инструктора в объеме недостающих самостоятельных полетов за предшествующие 90 дней (но не менее двух).

- (2) Обладатель свидетельства пилота может выполнять функции командира воздушного судна при перевозке на борту воздушного судна людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих девяноста дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью на воздушном судне того же типа или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.

Примечание: Обладатель свидетельства пилота, имеющий налет в качестве пилота не менее 1500 часов, может выполнять функции командира турбовинтового или турбореактивного воздушного судна, требующего наличия второго пилота, при перевозке на борту воздушного судна людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих шести месяцев выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью на воздушном судне того же типа или в течение предыдущих двенадцати месяцев выполнил не менее шести взлетов и шести посадок ночью на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.

- (3) Пилот не может исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот:

- (a) не исполнял обязанности КВС, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне этого типа или его модификации; или
- (b) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета на воздушном судне этого типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом отработка выполнения процедур захода на посадку и посадки может осуществляться в роли пилота, не пилотирующего воздушное судно.

- (4) Штурман или бортинженер не могут исполнять обязанности на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней указанный член летного экипажа воздушного судна:

- (a) не исполнял свои обязанности на воздушном судне этого типа или его модификации; или
- (b) не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

Если вышеуказанные условия не выполняются, штурман или бортинженер может быть допущен к выполнению самостоятельных полетов после летной тренировки в объеме двух полетов в рейсовых условиях под контролем пилота - инструктора в составе летного экипажа.

- (5) Пилот теряет право выполнять полеты по правилам полетов по приборам, если в течение последних 6 календарных месяцев он:
- (a) не выполнил, как минимум, шесть заходов по приборам в фактических или имитируемых условиях полетов по приборам на воздушном судне или на тренажере; или
 - (b) не прошел квалификационную проверку с пилотом-инструктором и не продемонстрировал способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего типа исключительно по приборам при одном неработающем двигателе (или с имитацией одного неработающего двигателя) на воздушном судне или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.

- (6) Пилот теряет право выполнять заход на посадку и посадку в условиях минимума II/III категории (при высоте принятия решения менее 60 м (200 ft) и/или видимости на ВПП менее 550 м) и взлетов при видимости менее 400 м, если в течение 12 последовательных месяцев он не прошел:
- (a) теоретический тест;
 - (b) тренировку и проверку на комплексном тренажере, сертифицированном для этого вида тренировок.

При не подтверждении допуска для выполнения заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории пилоты допускаются к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях I категории.

При не подтверждении допуска для выполнения заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории в течение более 3 лет от срока истечения допуска для возобновления допуска необходимо пройти подготовку в соответствии с ППЛС типа ВС в полном объеме.

При не подтверждении допуска для выполнения взлета при дальности видимости на ВПП менее 400 м пилоты допускаются к выполнению взлетов при дальности видимости на ВПП 400 м.

- (7) Командир ВС теряет право самостоятельного выполнения визуальных заходов на посадку и заходов на посадку с применением визуального маневрирования по кругу (Circle-to-Land) по истечении 13 месяцев от даты подтверждения (получения) допуска.

Для подтверждения допуска к выполнению визуальных заходов на посадку и заходов на посадку с применением визуального маневрирования по кругу (Circle-to-Land) командиру ВС необходимо при продлении свидетельства подтвердить знание правил их выполнения в соответствии с правилами ИКАО и документами, регламентирующими выполнение полетов в Российской Федерации, и в течение года выполнить не менее одного визуального захода на посадку или с применением визуального маневрирования по кругу (Circle-to-Land) в реальных условиях на ВС или на тренажере, допущенном к данному виду тренировки.

При не подтверждении допуска в течение более 24 месяцев проводится подготовка в полном объеме программы ППЛС.

- (8) Подтверждение права выполнения полетов командиром ВС с правого пилотского сидения.

Для подтверждения допуска к выполнению полетов с правого пилотского сидения с правом выполнения взлета и посадки командир ВС обязан:

- за предшествующие 90 дней выполнить не менее 3 полетов, из них не менее одного полета - с правого пилотского сидения. Если указанные условия не выполняются, пилоту необходимо пройти тренировку по выполнению полетов с правого пилотского сидения на ВС или на летном тренажере под контролем инструктора в объеме не менее 2 полетов.
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев пройти теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена и тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку.

(9) Поддержание квалификации вторых пилотов.

Для поддержания квалификации вторым пилотам разрешается выполнять взлеты и посадки на аэродромах категории А и В1 при следующих условиях:

(a) взлет:

- при боковой составляющей ветра не более 80 % от предельно допустимой для фактического состояния поверхности ВПП;
- при видимости (видимости на ВПП) не менее 400 м;

(b) посадка:

- при боковой составляющей ветра не более 80 % от предельно допустимой для фактического состояния поверхности ВПП;
- при располагаемой посадочной дистанции, превышающей потребную посадочную дистанцию не менее чем на 15 %;
- при высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) не ниже высоты принятия решения (минимальной высоты снижения), применяемого минимума захода на посадку (но не ниже 60 м);
- при видимости (видимости на ВПП), превышающей на 200 м и более минимум захода на посадку (но не менее 550 м).

(c) При опыте полетов пилота на данном типе ВС менее 1000 часов боковая составляющая ветра на взлете и посадке не может превышать 50% от предельно допустимой для фактического состояния поверхности ВПП.

(d) При полетах под контролем пилота-инструктора боковая составляющая ветра на взлете и посадке ограничивается предельно допустимой для фактического состояния ВПП согласно ограничений РЛЭ ВС, а видимость (дальность видимости на ВПП) должна быть не менее минимума захода на посадку по выбранной системе, но не менее 550 м.

Внимание: Вторые пилоты, прошедшие подготовку по VI варианту программы ввода в строй не менее 200 часов или 50 полетов выполняют в составе закрепленного экипажа, выполняя функции как пилотирующего, так и не пилотирующего пилота, без права взлета и посадки.

Командиру ВС разрешается передавать управление второму пилоту после взлета, уборки механизации и стабилизации самолета, а при заходе на посадку командир ВС обязан взять управление ВС на себя на высоте не ниже 1000 футов.

(10) Подтверждение права выполнения полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

Для подтверждения допуска к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром пилот обязан за предшествующие 12 календарных месяцев пройти контроль знаний в системе непрерывной подготовки применительно к полетам по правилам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром на конкретном типе ВС и выполнить не менее одного полета с применением этих правил.

При перерыве в полетах с увеличенным временем ухода на запасной аэродром более 12 календарных месяцев пилот должен выполнить не менее одного полета под контролем инструктора на ВС.

- (11) Подтверждение права выполнения полетов в воздушном пространстве NAT HLA (North Atlantic High Level Airspace).

Для подтверждения допуска к выполнению полетов в воздушном пространстве NAT HLA пилот обязан за предшествующие 12 календарных месяцев:

- (a) пройти контроль знаний применительно к полетам в воздушном пространстве NAT HLA на конкретном типе ВС, включая:

- дополнительные региональные правила Североатлантического региона NAT (Doc 7030);
- NAT Doc 007 «North Atlantic Operations and Airspace Manual»;
- порядок выполнения полетов в воздушном пространстве США и Канады;
- порядок ведения полетной документации;
- требования к работоспособности навигационных и высотомерных систем ВС, проверка их перед полетом;
- технологию взаимодействия членов экипажа при проведении предполетной подготовки и выполнении полета;
- процедуры ведения радиосвязи в воздушном пространстве NAT HLA, использование Data-Link и Selcall (где применимо);
- действия экипажа при вынужденной посадке на воду.

- (b) выполнить не менее одного полета в воздушном пространстве NAT HLA.

При перерыве в полетах в воздушном пространстве NAT HLA более 1 года (но не более 5 лет) для возобновления допуска к полетам необходимо пройти наземную подготовку и выполнить не менее 2 контрольно-проверочных полетов в воздушном пространстве NAT HLA.

При перерыве в полетах в воздушном пространстве NAT HLA более 5 лет подготовка проводится в полном объеме.

- (12) Подтверждение допуска к выполнению международных полетов.

Для подтверждения допуска к выполнению международных полетов пилоту (штурману) необходимо:

- в установленные сроки подтвердить знания общего и авиационного английского не ниже четвертого уровня по квалификационной шкале ИКАО;
- при подтверждении квалификации подтвердить теоретические знания правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государств, в воздушном пространстве которых планируется выполнять полеты;
- выполнить за предшествующие 12 календарных месяцев не менее одного полёта с пересечением границы Российской Федерации и посадкой на аэродроме государства, в воздушном пространстве которого не используется при ведении радиотелефонной связи русский язык.

При перерыве в полетах на МВЛ пилоту (штурману) необходимо пройти подготовку и проверку в объеме соответствующей программы ППЛС.

5.4.3.4. Регулярная тренировка на комплексном тренажере

- (1) Регулярная тренировка на тренажере проводится для поддержания навыков пилотирования и управления ВС как в условиях нормальной эксплуатации, так и при возникновении аварийных обстоятельств в простых и сложных метеоусловиях.

Содержание и необходимый объем наземной и тренажерной подготовки летного состава, включая предварительную подготовку, предтренажерную подготовку, тренировку на тренажере и послеполетный разбор а также порядок проверки знаний нормальных/аварийных процедур, ограничений, систем и оборудования ВС и проверки на подтверждение квалификации на тренажере (Proficiency Check), определены программами тренажерной подготовки, которые являются неотъемлемой частью профессиональной подготовки летного состава.

- (2) В целях качественной обработки всех необходимых элементов тренировки, включая полный обзор систем самолета, программы тренажерной подготовки имеют трехгодичный цикл, включая две тренировки/проверки в год продолжительностью 6 (10)/2 часов каждая. Перерыв между тренировками не должен превышать семь месяцев. Программа считается полностью выполненной по истечении трех лет, затем весь цикл повторяется.

Перечень необходимых элементов тренировки/проверки на каждое полугодие является обязательным (но не ограничивается).

Неотъемлемым элементом программ является обучение принципам и приемам Crew Resource Management (CRM – управление ресурсами экипажа) и формирование навыков CRM в практической деятельности.

- (3) Подготовка к тренировке/проверке на тренажере проводится летным специалистом самостоятельно в соответствии с тематикой, утвержденной на полугодие.

Перед проведением регулярной тренировки проводится предварительная и предтренажерная подготовка (Briefing), после тренировки – послеполетный разбор (Debriefing).

- (4) Предварительная подготовка проводится лицом инструкторского состава не ранее чем за 30 дней до тренировки. Перед проведением предварительной подготовки инструктор должен проверить соблюдение установленных сроков и результаты промежуточных или экзаменационных тестов обучения в системе непрерывной подготовки по специальности и английскому языку за период между регулярными тренировками на комплексном тренажере, но не менее чем за шесть предшествующих месяцев. Проверка знаний нормальных и аварийных процедур, ограничений, систем и оборудования ВС выполняется методом устного опроса или с использованием ПК.

Предварительная подготовка может совмещаться со сдачей теста по дисциплинам для продления срока действия свидетельства (КПК).

- (5) Предтренажерная подготовка проводится на тренажере пилотом-инструктором (TRI) или инструктором комплексной тренажерной подготовки (STI), выполняющим тренировку/проверку непосредственно перед началом тренировки. В любом случае лицо, занимающееся обучением на пилотажном тренажере, должно иметь или имело ранее квалификационную отметку «пилот-инструктор» в свидетельстве пилота или специальное разрешение уполномоченного органа.

Тренировка бортинженера производится инструктором по специальности.

- (6) Каждая тренировка состоит из трех частей, комплексно связанных между собой:
- (a) выполнение полетов в сложных метеоусловиях по точным и неточным системам взлетов и посадок на скользких ВПП с предельными значениями бокового ветра визуальных заходов на посадку с целью поддержания навыков пилотирования и подтверждения допусков и минимума (Handling Practice);
 - (b) выполнение тренировки по действиям экипажа в сложных и аварийных ситуациях, требующих немедленных действий по памяти при отказах и неисправностях систем, не требующих экстренных действий по памяти (Specific Training Items);

(с) выполнение тренировки по отработке элементов CRM в обстановке реального полета LOFT (Line Oriented Flight Training).

Сценарии сессий на каждое полугодие содержат особенности сезонной эксплуатации ВС в весенне-летний и осенне-зимний периоды.

- (7) Тренажерные сессии проводятся в течение 2 (3) последовательных рабочих дней. Перерыв в процессе тренировки или между тренировкой и проверкой не должен превышать 10 рабочих дней.

Тренировка и проверка проводится в полном составе экипажа, предусмотренном руководством по летной эксплуатации. При проведении тренировок и проверок экипаж формируется из специалистов, имеющих квалификационную отметку (type rating) для выполнения полетов на данном типе ВС. Допускается включение в состав тренируемого экипажа пилотов равной квалификации, при этом проведение регулярной тренировки на тренажере планируется таким образом, чтобы каждый из тренируемых членов экипажа в полной мере приобрел (восстановил) навыки по выполнению всех элементов, включенных в программу тренировки.

Пилоты-инструкторы и командиры ВС, имеющие допуск к полетам с правого пилотского сидения, должны проходить тренажерную подготовку с рабочего места как левого, так и правого пилота.

При полном выполнении объема тренировки инструктор делает заключение в задании на тренировку о готовности тренируемого к проверке на тренажере. Замена тренировки проверкой не допускается.

- (8) Сценарии тренировки составляются с учетом возможности повторения отдельных элементов.

До окончания тренировки по утвержденному сценарию повторение элементов, требующих проведения дополнительного брифинга и/или существенного дополнительного времени, не выполняется.

В случае возникновения проблем с выполнением отдельных элементов проводится тренировка по этим элементам после выполнения утвержденного сценария.

В случае если инструктор принимает решение о неготовности тренируемого к проверке, допуск к проверке на тренажере осуществляется после успешного выполнения индивидуальной программы, разработанной ОЛМО ДПП.

- (9) После выполнения необходимого объема тренировки проводится квалификационная проверка практических навыков (Proficiency Check) в целях подтверждения квалификации по специальности.

Срок действия квалификационной проверки:

- для пилотов – 6 календарных месяцев, исчисляемых с первого числа месяца, следующего за квалификационной проверкой;
- для штурманов и бортинженеров – 12 календарных месяцев, исчисляемых с первого числа месяца, следующего за квалификационной проверкой.

Допускается проведение квалификационной проверки не ранее чем за 60 дней до истечения срока действия предыдущей проверки.

Квалификационная проверка проводится инструктором-экзаменатором, уполномоченным для данного вида проверок.

- (10) Для штурманов тренировка/проверка на комплексном тренажере может быть заменена тренировкой/проверкой на процедурном тренажере (MFTD, FPTD и т.п).

5.4.3.5. Маршрутная и аэродромная квалификация

- (1) Основные положения

Перед полетом каждый пилот и штурман должен подтвердить, что он в достаточной мере знает намеченный маршрут и аэродромы, которые могут быть использованы для взлета и посадки, включая:

- особенности рельефа местности и минимальные безопасные высоты на маршруте;
- сезонные метеорологические условия;
- правила ведения связи при обслуживании воздушного движения;
- правила обслуживания воздушного движения;
- возможные способы получения метеорологической информации;
- правила поиска и спасания;
- применение навигационных средств для осуществления навигации по маршруту;
- правила выполнения полетов над территориями населенных пунктов и местами скопления людей;
- особенности выполнения полетов в зонах с высокой интенсивностью воздушного движения;
- рельеф местности и расположение препятствий в районе аэродромов;
- светотехническое оборудование аэродромов;
- применение навигационных средств при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;
- правила полетов в зонах ожидания;
- применяемые эксплуатационные минимумы.

Подготовку членов летного экипажа на допуск к полетам по маршрутам и на аэродромы осуществляет пилот-инструктор, а подготовку штурмана может выполнять инструктор по специальности.

Командир ВС должен выполнить заход на посадку на каждый аэродром посадки категории «В» по маршруту в присутствии в кабине пилота, подготовленного для выполнения посадки на данном аэродроме, или пилота-инструктора, прошедшего предварительную подготовку на данный аэродром.

Командир ВС должен выполнить заход на посадку на каждый аэродром посадки категории «С» в присутствии в кабине пилота-инструктора, прошедшего предварительную подготовку и тренировку на тренажере или имеющего действующую аэродромную квалификацию на данный аэродром.

Подготовка к полетам по маршрутам и на аэродромы летных специалистов может быть выполнена в процессе тренировки в рейсовых условиях по программам ввода в строй.

(2) Классификация маршрутов и аэродромов

В зависимости от сложности аэродромы классифицируются по категориям «А», «В» и «С» (приложение 5.9.12):

(a) Аэродромы категории «А» отвечают следующим требованиям:

- (i) имеют одобренные и опубликованные процедуры захода на посадку по приборам;
- (ii) заход на посадку на аэродром выполняется над несложной для навигации местностью, схемы захода на посадку по приборам и имеющиеся средства схожи с известными пилоту схемами и средствами, или
- (iii) имеется уверенность в том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях; или

- (iv) снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях; или
 - (v) с помощью графических средств изображения земной поверхности в районе подхода и аэродрома можно установить, что квалификация КВС дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме;
 - (vi) опубликованные минимумы визуального захода на посадку не выше 400 м;
 - (vii) как минимум одна ВПП не имеет ограничений по процедурам взлета и посадки;
 - (viii) аэродром допущен к полетам в ночное время;
 - (ix) аэродром запланированной посадки является смежным аэродромом, на который КВС в настоящее время имеет право производить посадку.
- (b) Аэродромы категории «В» не отвечают требованиям аэродромов категории «А» или дополнительно имеют:
- (i) нестандартные средства захода на посадку и/или зоны подхода;
 - (ii) сложные местные погодные условия и/или;
 - (iii) сложные условия для пилотирования или ограничения взлетно-посадочных характеристик и/или;
 - (iv) любые другие важные сведения, включая препятствия, расположение аэродрома, светотехническое оборудование и т.п.
- (c) Аэродромы категории «С» не отвечают требованиям аэродромов категории «А» и «В» и требуют дополнительной специальной подготовки в соответствии с требованиями государства принадлежности аэродрома и специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, которая как минимум должна включать:
- расчет и утверждение схем аварийных маневров и минимальных градиентов набора высоты и;
 - расчет взлетно-посадочных характеристик и ограничения взлетной и посадочных масс и;
 - любую другую информацию, необходимую экипажу для выполнения полетов, и;
 - дополнительные методы ознакомления с районом аэродрома (облет схем и района аэродрома на комплексном тренажере, сертифицированном для этих целей, ознакомительный полет в качестве наблюдателя).
- (3) Допуск к полетам по маршрутам и на аэродромы
- Пилот или штурман не может быть назначен для полета на маршруте (в пределах установленного региона) или на аэродромы, если в течение срока действия маршрутной или аэродромной квалификации он не прошел предварительную подготовку и контроль готовности к полетам по маршрутам в регионе полетов и на аэродромы, а командир ВС не выполнил, по крайней мере, один полет по маршруту и на аэродром категорий «В» и «С»:
- в качестве пилота в составе летного экипажа воздушного судна; или
 - с пилотом-инструктором в составе летного экипажа; или
 - не прошел тренировку на тренажере по данному маршруту (в регионе) и на данном аэродроме.

Срок действия маршрутной и аэродромной квалификации для аэродромов категории «А» и «В» – двенадцать календарных месяцев, для аэродромов категории «С» – шесть календарных месяцев от даты получения квалификации или даты выполнения последнего полета по маршруту (в регионе) или на данный аэродром.

- (4) Допуск к полетам по маршрутам и на аэродромы оформляется:
- (a) для аэродромов категории «А» – в бланке предварительной подготовки инструктором, проводившим подготовку и контроль готовности экипажа (члена экипажа);
 - (b) для маршрутов и аэродромов категории «В» – в бланке предварительной подготовки, задании на тренажер или задании на тренировку инструктором;
 - (c) для аэродромов категории «С» – на основании результатов контрольного проверочного полета пилотом-инструктором в специальном задании на тренировку.

Для всех категорий аэродромов информация о допуске членов летных экипажей к самостоятельным полетам вводится в КИС «Аккорд».

Контроль за сроками действия допусков членов летных экипажей для полетов по маршрутам и на аэродромы, а также организация подготовки летных специалистов возлагается на командиров летных подразделений.

5.4.3.6. Повышение квалификации

- (1) Повышение квалификации летного состава проводится в целях совершенствования профессиональных знаний и практических умений, а для командно-летного и инструкторского состава – дополнительно в целях повышения уровня их знаний и умений в организации летной и летно-методической работы.

Учебные программы повышения/подтверждения квалификации летного состава ПАО «Аэрофлот» разрабатываются с использованием компьютерных обучающих технологий и с учетом методических рекомендаций Федерального агентства воздушного транспорта по подготовке Программ по дополнительному профессиональному образованию и курсов повышения квалификации авиационного персонала и Программ подготовки пилотов гражданской авиации, имеющих перерыв в летной работе в образовательных учреждениях и авиационных учебных центрах гражданской авиации Российской Федерации (письмо заместителя руководителя Росавиации от 17.02.2012 № 6.01-295).

Основными формами повышения квалификации являются:

- система непрерывного повышения квалификации – самостоятельная теоретическая подготовка с использованием обучающих компьютерных программ с периодическим контролем знаний;
- периодическая учеба на курсах повышения квалификации.

Программы профессиональной теоретической подготовки летного состава определяют содержание и необходимый объем самостоятельной теоретической подготовки летного состава, а также порядок сдачи тестов (контроля знаний) по специальным дисциплинам для повышения/подтверждения квалификации по специальности летного состава.

Программы повышения/подтверждения квалификации построены по модульному принципу и содержат теоретический материал, разбитый на два полугодовых блока, обязательных к сдаче в установленные сроки.

Успешная сдача комплексного экзамена по двум блокам дисциплин засчитывается как прохождение курсов повышения квалификации по специальности и фиксируется в системе «Аккорд».

Летные специалисты, выполняющие полеты на двух и более типах ВС, для подтверждения теоретических знаний в соответствии с квалификацией сдают:

- экзамен по блоку дисциплин 1-о полугодия по одному из освоенных типов ВС и экзамена «Особенности ВПП» по каждому из остальных освоенных типов ВС;
- экзамен по блоку дисциплин 2-о полугодия по каждому из освоенных типов ВС.

Лица командно-летного, летно-инспекторского состава и старшие летные специалисты, начиная с командиров летных отрядов, повышают квалификацию на курсах при высших учебных заведениях или центрах переподготовки не реже одного раза в 5 (пять) лет.

- (2) Поддержание рабочего (4-о по шкале ИКАО) уровня владения авиационным английским языком летным составом ПАО «Аэрофлот» осуществляется без отрыва от производства на основе самостоятельных занятий либо индивидуальных занятий по программам сертифицированных учебных центров по личному выбору члена экипажа.

Обязательное квалификационное тестирование летного состава ПАО «Аэрофлот» по авиационному английскому языку проводится в ЧПОУ «Авиационная школа Аэрофлота» в соответствии с утвержденной процедурой и периодичностью, установленной требованиями ИКАО.

Примечание: обязательное квалификационное тестирование летного состава филиалов ПАО «Аэрофлот» по согласованию с заместителем генерального директора – летным директором может проводиться в других учебных заведениях гражданской авиации сертифицированных для этого вида деятельности.

Перед квалификационным тестированием ПАО «Аэрофлот» предоставляет летному составу право посещения консультаций с преподавателями ЧПОУ «Авиационная школа Аэрофлота». Количество консультаций согласовывается с руководством ДПП ПАО «Аэрофлот».

5.4.3.7. Допуск после перерыва в летной работе

- (1) При перерыве в летной работе от 90 дней до одного года член летного экипажа должен пройти:
- (a) теоретическую подготовку:
 - самостоятельно проработать учебные материалы и материалы разборов, а также оперативную информацию по безопасности полетов;
 - изучить под руководством соответствующих специалистов изменения конструкции и правила эксплуатации ВС;
 - пройти предварительную подготовку с контролем готовности;
 - (b) тренировку и проверку на комплексном тренажере в объеме программы регулярной тренировки;
 - (c) летную тренировку в рейсовых или аэродромных условиях под контролем инструктора в объеме ППЛС по типу ВС.

Примечание: тренировка и проверка на комплексном тренажере (Simulator Training and Proficiency Check) проводятся в случае истечения срока действия квалификационной проверки.

- (2) Командиры ВС, выполняющие полеты в течение первого года работы на данном типе ВС, при перерыве в полетах более:
- 30 календарных дней для подтверждения допуска к самостоятельной работе проходят подготовку в объеме пункта (1) а),с) настоящего параграфа;
 - 90 календарных дней для подтверждения допуска к самостоятельной работе проходят подготовку в полном объеме пункта (1) настоящего параграфа.
- (3) При перерыве в полетах от одного года до двух лет проводится:
- учеба на курсах повышения квалификации или самостоятельная подготовка со сдачей тестов по двум блокам дисциплин;
 - тренажерная подготовка в объеме регулярной тренировки;
 - летная тренировка в объеме не менее 50 % программы ввода в строй, с закрепленным инструктором;
 - проверка техники пилотирования (практической работы в воздухе) на подтверждение квалификации по специальности.
- (4) При перерыве в полетах два года и более проводится:
- учеба на курсах переподготовки (переучивания) на ВС, допуск на котором восстанавливается, с сокращением объема тренажерной и летной подготовки на 50%;
 - летная тренировка в объеме не менее 50 % программы ввода в строй, с закрепленным инструктором;
 - проверка техники пилотирования (практической работы в воздухе) на подтверждение квалификации по специальности.
- (5) Если специалист освобождается от летной работы приказом генерального директора, то независимо от срока перерыва оформляется:
- ходатайство командира летного подразделения;
 - представление о назначении на должность;
 - сдача зачетов в МКК ПАО «Аэрофлот».
- При положительном решении МКК и издании приказа генерального директора о восстановлении специалиста на летной работе допуск его осуществляется в соответствии с вышеперечисленными требованиями в зависимости от длительности перерыва в летной работе.
- (6) При перерыве в полетах более 5 лет специалист теряет право на восстановление допуска к летной работе.

5.5. КАБИННЫЙ ЭКИПАЖ

5.5.1. Общие положения

5.5.1.1. Бортпроводники

Бортпроводник – работник гражданской авиации, имеющий свидетельство бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации и включаемый в состав кабинного экипажа воздушного судна для обеспечения в полете безопасности пассажиров, эксплуатации оборудования пассажирской кабины и выполнение сервисных процедур согласно стандартам авиакомпании.

По представлению руководства отделения кабинных экипажей местная квалификационная комиссия – МКК ПАО «Аэрофлот» присваивает бортпроводникам категорию квалификации в соответствии с требованиями пункта 5.4.1.3 РПП.

Требования, предъявляемые к бортпроводникам, изложены в Положении о порядке отбора, обучения, допуска к самостоятельной работе и заключения трудового договора с кандидатами на должности бортпроводников департамента обслуживания на борту.

Права, обязанности и ответственность бортпроводника ПАО «Аэрофлот» определяются должностной инструкцией.

5.5.1.2. Количество и состав кабинного экипажа

Для осуществления эффективной эвакуации минимальное количество бортпроводников в экипаже должно составлять:

- один бортпроводник на каждые 50 пассажиров или часть от 50, если их места размещены на одной палубе, но не меньше количества, установленного РЛЭ воздушного судна.

5.5.1.3. Категорирование членов кабинных экипажей ВС

- (1) Категории квалификации членам кабинных экипажей ВС ПАО «Аэрофлот» устанавливаются в зависимости от общего уровня профессиональной подготовленности и результатов контрольно-проверочных полетов.
- (2) Членам кабинных экипажей устанавливаются три категории квалификации. Высшей является первая категория.
- (3) Третья категория квалификации устанавливается членам кабинных экипажей ВС при поступлении на работу в ПАО «Аэрофлот».

Повышение категории квалификации бортпроводника производится по желанию работника, по представлению руководства ОКЭ при выполнении следующих условий;

- соответствующий налет часов;
- отсутствие за последний рабочий год обоснованных жалоб от пассажиров, замечаний со стороны руководства ОКЭ/ДОБ, снижений оценок по результатам работы в рейсе до 3 баллов и ниже, нарушений трудовой дисциплины, требований стандартов и технологий ПАО «Аэрофлот»;
- положительные оценки по результатам проверки знаний по специальным дисциплинам и иностранному языку при прохождении КПК или ежегодной подготовки в АУЦ;

- положительная оценка по результатам КПП с ИПБ на соответствие квалификации «Бортпроводник ГА РФ».
- (4) Вторая категория квалификации может быть установлена при выполнении следующих условий:
- общий налет – не менее 1000 часов (в ПАО «Аэрофлот» – не менее 500 часов);
 - оценки не ниже «четыре» по результатам проверки знаний по специальным дисциплинам при прохождении профессиональной подготовки в АУЦ;
 - оценка не ниже «четыре» по результатам проверки знаний по иностранному языку;
 - оценка не ниже «четыре» по результатам КПП с ИПБ на подтверждение квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации».
- (5) Первая категория квалификации может быть установлена при выполнении следующих условий:
- общий налет – не менее 2000 часов;
 - оценки не ниже «пять» по результатам проверки знаний по специальным дисциплинам при прохождении профессиональной подготовки в АУЦ;
 - оценка не ниже «четыре» по результатам проверки знаний по иностранному языку;
 - оценка не ниже «пять» по результатам КПП с ИПБ на подтверждение квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации».
- (6) Понижение категории квалификации бортпроводника производится на основании решения руководства ОКЭ / ДОБ по совокупности следующих критериев:
- оценка по иностранному языку «два»;
 - наличие за последний рабочий год обоснованной жалобы от пассажира, или снижения оценки по результатам работы в рейсе до 2 баллов, или нарушения трудовой дисциплины;
 - оценка «3» и ниже по результатам КПП на соответствие квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации».
- (7) Категория устанавливается (повышается, понижается) на основании протокола МКК ПАО «Аэрофлот». Представление на установление (повышение, понижение) категории члену кабинного экипажа ВС должно содержать информацию о производственных показателях деятельности бортпроводника.
- (8) Очередное повышение категории квалификации допускается не ранее чем через 6 месяцев после установления предыдущей категории. При этом учитываются оценки, полученные при последнем прохождении профессиональной подготовки. Не допускается повышение категории квалификации с 3-й до 1-й без присвоения 2-й категории.
- (9) Повышение/понижение категорий квалификации членам кабинных экипажей осуществляется решением МКК ПАО «Аэрофлот».
- (10) Члены кабинного экипажа, которым была понижена категория квалификации допускаются к повышению не ранее чем через 1 год.

5.5.2. Старший бортпроводник

Старший бортпроводник (СБ) – член кабинного экипажа, имеющий свидетельство бортпроводника Российской Федерации, прошедший обучение по Программе подготовки старших бортпроводников ВС, назначенный в рейсе выполнять функцию руководства кабинным экипажем в целях обеспечения безопасности и выполнения сервисных процедур на борту ВС в соответствии с требованиями стандартов ПАО «Аэрофлот».

Старший бортпроводник должен быть назначен в случае, если кабинный экипаж состоит более чем из одного человека.

Требования, предъявляемые к СБ, изложены в Положении о порядке отбора и ввода в строй кандидатов на должность старшего бортпроводника департамента обслуживания на борту ПАО «Аэрофлот».

Права, обязанности и ответственность старшего бортпроводника определяются должностной инструкцией.

В случае неспособности старшего бортпроводника продолжать выполнение своих обязанностей в рейсе его обязанности принимает на себя назначенный на предполетном брифинге резервный старший бортпроводник - бортпроводник, имеющий наибольший стаж работы на данном типе ВС и в ПАО «Аэрофлот».

Формирование кабинного экипажа для выполнения рейсов должно осуществляться таким образом, чтобы в составе бригады всегда присутствовал бортпроводник, отвечающий вышеперечисленным требованиям, способный заменить старшего бортпроводника в случае его неспособности продолжать выполнение своих обязанностей.

5.5.3. Инструктор – проводник бортовой

Инструктор-проводник бортовой (ИПБ) - специалист из числа авиационного персонала, имеющий свидетельство бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации с квалификационной отметкой «Инструктор», осуществляющий подготовку, допуск к самостоятельной работе на типе ВС и проверку квалификации членов кабинного экипажа в рейсовых условиях.

Требования, предъявляемые к инструктору – проводнику бортовому, изложены в Положении о порядке отбора, обучения, допуска к инструкторской работе и назначения на должность инструктора-проводника бортового департамента обслуживания на борту.

Права, обязанности и ответственность инструктора – проводника бортового определяются должностной инструкцией.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 06

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

5.6. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА, ДОПУСК К ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ И ПРОВЕРКА ЛЕТНОЙ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

Профессиональная подготовка членов кабинных экипажей проводится в целях получения знаний и умений, необходимых для выполнения функций бортпроводника на борту воздушного судна, а также поддержания и повышения уровня квалификации персонала.

Профессиональная подготовка членов кабинных экипажей включает изучение:

- основ авиационного законодательства, авиационной терминологии, основ теории полета, систем ВС, высотной физиологии, стандартных эксплуатационных процедур для выполнения работ в пассажирской кабине ВС на земле и на всех этапах полета;
- политики ПАО «Аэрофлот» в области обеспечения безопасности полетов;
- нештатных и аварийных ситуаций, в том числе, разгерметизацию (включая воздействие резкого падения давления (декомпрессии) на организм человека в полете вследствие разгерметизации), пожар и задымление в пассажирской кабине ВС и т.д.;
- аварийно-спасательных процедур и процедур эвакуации, специальных мер предосторожности и порядка применения средств спасения и выживания;
- схем размещения и правил эксплуатации аварийно-спасательного оборудования ВС;
- требований и процедур авиационной безопасности;
- требований к перевозке опасных грузов на воздушном транспорте, включая ограничения при перевозке, требования к упаковке, маркировке и т.д., а также действий членов экипажа при возникновении инцидентов с опасными грузами;
- особенностей управления ресурсами экипажа и человеческого фактора;
- основ управления безопасностью полетов и принципов функционирования системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП);
- требований к распределению обязанностей в кабинном экипаже, в том числе в аварийных ситуациях;
- действий по оказанию первой помощи на борту ВС и средств, необходимых для оказания первой помощи.

Профессиональная подготовка членов кабинных экипажей проводится в сертифицированных авиационных учебных центрах (АУЦ) и в департаменте обслуживания на борту ПАО «Аэрофлот» (ДОБ) по учебным планам и программам, утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации, и предусматривает:

- теоретическую подготовку, включающую очную форму и самостоятельное изучение учащимися учебных материалов, размещенных в автоматизированной обучающей системе (АОС) в объеме, определенном программой обучения и в установленные сроки;
- тренажерную подготовку;
- летную подготовку.

Профессиональная подготовка членов каabinных экипажей проводится в очной и/или дистанционной форме.

Обучение с использованием дистанционных образовательных технологий предусматривает самостоятельное изучение учащимися учебных материалов в объеме, определенном программой обучения в установленные сроки. Доступ к материалам в дистанционной системе предоставляется учащимся:

- при прохождении курса повышения квалификации и ежегодной подготовки - не менее, чем за 3 месяца до начала очных занятий;
- при прохождении курсов переподготовки на другой/новый тип ВС, первоначальной подготовки на должность СБ и ИПБ - не менее, чем за 14 дней до начала очных занятий.

При наличии в программе обучения тренажерной подготовки, слушатель, не изучивший предусмотренные программой методические материалы в режиме онлайн, к занятиям на тренажерах не допускается.

Слушатель, пропустивший без уважительной причины более 25 % времени очного обучения, подлежит отчислению из учебной группы.

Вне зависимости от формы обучения процесс подготовки завершается проверкой знаний.

По окончании обучения в АУЦ слушателю выдается удостоверение установленного образца.

Факт прохождения обучения фиксируется в электронной системе хранения данных и летной книжке члена каabinного экипажа.

Слушателю, не прошедшему самостоятельную подготовку с использованием дистанционных образовательных технологий до завершения обучения, удостоверение об окончании курса подготовки не выдается.

При неудовлетворительном результате по одной из дисциплин, слушатель к летной подготовке не допускается. Решение о дальнейшей производственной деятельности работника принимает руководство ДОБ.

5.6.1. Профессиональная подготовка в АУЦ

Профессиональная подготовка в АУЦ включает:

- первоначальную подготовку:
 - бортпроводников;
 - старших бортпроводников (СБ);
 - инструкторов – проводников бортовых (ИПБ).
- переподготовку на другой/новый тип ВС:
 - бортпроводников;
 - старших бортпроводников (СБ).
- периодическую подготовку:
 - ежегодная подготовка и КПК бортпроводников;
 - КПК СБ;
 - КПК ИПБ.

5.6.2 Профессиональная подготовка на базе ДОБ

- (1) Профессиональная подготовка на базе ДОБ проводится командно-руководящим и инструкторским составом в соответствии со следующими программами подготовки cabin экипажей:
- «Программа ввода в строй бортпроводника на тип ВС после первоначальной подготовки в АУЦ / при переподготовке на новые типы ВС» (РИ-502-023Х);
 - «Программа ввода в строй кандидатов на должность старшего бортпроводника» (РИ-502-034Х);
 - «Программа ввода в строй кандидатов на должность инструктора-проводника бортового» (РИ-502-012Х).
 - Программа ввода в строй и допуска к самостоятельной работе кандидатов на должность старшего бортпроводника (РИ-502-034Х).

После успешного завершения обучения по программам первоначальной подготовки (в том числе СБ и ИПБ), переподготовки на другой/новый тип ВС в АУЦ слушатель направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки.

При получении на экзамене неудовлетворительной оценки по одной из дисциплин, слушатель к летной подготовке не допускается.

Слушатель, пропустивший более 25 % времени обучения, подлежит отчислению из учебной группы.

Решение о дальнейшей производственной деятельности штатного работника ДОБ принимает директор ДОБ ПАО «Аэрофлот» по представлению начальника отделения.

- (2) Дополнительные виды профессиональной подготовки на базе ДОБ включают:
- сезонную подготовку (ОЗП/ВЛП);
 - технические занятия с целью поддержания уровня профессиональной подготовки (предварительную подготовку, тренинги, конференции и т.д.).

- (3) Подготовка и допуск к самостоятельной работе бортпроводником на типе ВС после первоначальной подготовки в АУЦ.

Выпускник АУЦ – кандидат на получение допуска к самостоятельной работе на типе ВС (далее – кандидат) после успешного окончания курса обучения по программе первоначальной подготовки оформляется на работу и направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки (в соответствии с РИ-502-023Х).

Ввод в строй кандидата включает в себя предварительную подготовку в ДОБ, тренировку практических навыков и допуск к самостоятельной работе бортпроводником на типе ВС, изучение которого было включено в курс первоначальной подготовки в АУЦ.

Предварительная подготовка проводится инструкторским составом ОКЭ и включает:

- инструктаж по охране труда;
- инструктаж перед выполнением первого рейса – осуществляется проверка знаний правил использования аварийно-спасательного и электробытового оборудования ВС, технологии обслуживания пассажиров.

Летная подготовка включает:

- выполнение не менее двух тренировочных полетов;
- выполнение одного КПП.

Кандидат включается в «Задание на полет кабинного экипажа» сверх минимального состава кабинного экипажа. После завершения подготовки по программе ввода в строй кандидат направляется в ответственную структурную единицу ДОБ для внесения соответствующей отметки в Приложение к свидетельству бортпроводника.

Кандидат, который не получил допуск к самостоятельной работе по окончании летной подготовки на базе ДОБ, может быть допущен к выполнению одного дополнительного КПП после технических занятий с инструкторским составом ДОБ и сдачи зачета по следующим дисциплинам: аварийно-спасательная подготовка, сервис и оказание первой доврачебной помощи. Без заключения ИПБ о допуске к самостоятельной работе бортпроводником на типе ВС кандидат к самостоятельной работе не допускается.

- (4) Подготовка и допуск к самостоятельной работе бортпроводником на новом типе ВС. Бортпроводник направляется на обучение в АУЦ после изучения учебно-методических материалов, размещенных в АОС.

После успешного окончания курса обучения по программе переподготовки на новый тип ВС бортпроводник направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки (в соответствии с РИ-502-023Х).

Летная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- для бортпроводников со стажем работы в должности бортпроводника менее шести месяцев – выполнение одного тренировочного полета под контролем СБ/проверяющего и одного контрольно-проверочного полета с проверяющим на допуск к самостоятельной работе на осваиваемом типе ВС;
- для бортпроводников со стажем работы в должности бортпроводника более шести месяцев – выполнение одного контрольно-проверочного полета с проверяющим на допуск к самостоятельной работе на осваиваемом типе ВС.

При выполнении программы ввода в строй бортпроводник включается в «Задание на полет кабинного экипажа» сверх минимального состава. Кандидат, не получивший положительного заключения проверяющего по результатам КПП или оценку ниже «четыре» по дисциплине «знание аварийных процедур/АСО», может быть допущен к выполнению дополнительного(-ых) КПП после технических занятий в ОКЭ.

- (5) Подготовка и допуск к самостоятельной работе старшим бортпроводником.

Кандидат должен соответствовать общим требованиям к бортпроводникам в соответствии с «Требованиями к членам кабинного экипажа» (РИ-ГД-023Х), а также должен:

- знать политику, стратегию развития и стандарты ПАО «Аэрофлот» и уметь реализовать их при организации работы в рейсе;
- обладать организаторскими способностями;
- иметь рекомендации руководства ОКЭ;
- иметь положительные оценки по всем дисциплинам при прохождении профессиональной подготовки в АУЦ (не ниже «четыре»);
- иметь непрерывный стаж работы бортпроводником не менее 12 месяцев (в т.ч. стаж работы в других авиакомпаниях).

Кандидат направляется на обучение в АУЦ после изучения учебно-методических материалов, размещенных в АОС.

Примечание: После курса теоретической подготовки кандидат допускается к итоговому экзамену при условии завершения самостоятельной подготовки и сдачи зачета в АОС с использованием специализированной интерактивной учебной программы для отработки навыков ведения информационной работы на борту ВС на английском языке (с результатом: не менее 65% качества при 90% прочитанных текстов в тренировочном разделе и 70% – в тестовом экзамене).

После успешного окончания обучения по программе подготовки старших бортпроводников кандидат направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки (РИ-502-034Х).

Летная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- тренировку практических навыков в рейсовых условиях (один полет) и КПП (один полет) на допуск к самостоятельной работе старшим бортпроводником на типе ВС (тренировка практических навыков в рейсовых условиях и допуск к самостоятельной работе старшим бортпроводником осуществляются инструктором-проводником бортовым).

Примечание: При наличии допуска к выполнению работы СБ на одном из типов ВС, эксплуатируемом в ПАО «Аэрофлот», ввод в строй СБ на другой тип ВС осуществляется после успешного окончания курса по программе переподготовки СБ на тип ВС в АУЦ и выполнения одного КПП на данном типе ВС.

При выполнении программы ввода в строй кандидат включается в состав кабинного экипажа.

Кандидат, который не получил допуск к самостоятельной работе старшим бортпроводником, может быть допущен к выполнению одного дополнительного КПП с инструктором-проводником бортовым после технических занятий с инструкторским составом ДОБ.

Кандидат назначается на должность старшего бортпроводника при выполнении следующих дополнительных условий:

- положительные оценки по всем дисциплинам при прохождении профессиональной подготовки в АУЦ (не ниже «пять», по иностранному языку – не ниже «четыре»);
- непрерывный стаж работы бортпроводником не менее 3 лет (в том числе, стаж работы в других авиакомпаниях);
- 1-я категория квалификации;
- положительное заключение руководства ОКЭ/ДОБ.

(6) Подготовка и допуск к самостоятельной работе инструктором-проводником бортовым.

Кандидат должен соответствовать общим требованиям к бортпроводникам в соответствии с «Требованиями к членам кабинного экипажа» (РИ-ГД-023Х), а также должен:

- знать политику, стратегию и стандарты авиакомпании и уметь реализовать их в своей работе;
- иметь рекомендации руководителей структурных единиц ДОБ;
- иметь оценки по результатам прохождения курсов профессиональной подготовки в АУЦ не ниже «пять»;
- владеть одним или несколькими иностранными языками на уровне «Intermediate»;

- иметь непрерывный стаж работы на должности СБ в ПАО «Аэрофлот» не менее 2 лет (для специалистов, пришедших из других авиакомпаний и имеющих квалификационную отметку «Инструктор», стаж в должности СБ в ПАО «Аэрофлот» должен составлять не менее 12 месяцев);
- иметь 1-ю категорию квалификации;
- обладать организаторскими и педагогическими способностями.

Кандидат направляется на обучение после изучения учебно-методических материалов, размещенных в АОС.

После успешного окончания курса подготовки инструкторов-проводников бортовых в АУЦ кандидат направляется в ДОБ для прохождения Программы ввода в строй кандидатов на должность инструктора-проводника бортового, которая состоит из предварительной подготовки в ОКЭ и летной подготовки (в соответствии с РИ-502-012Х).

Предварительная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- ознакомление с программой ввода в строй;
- изучение документов, регламентирующих деятельность ИПБ и порядок организации работы в ОКЭ;
- приобретение навыков проведения (под контролем ИПБ) одного из видов профессиональной подготовки персонала ОКЭ (предварительной подготовки, технических занятий в соответствии с «Учебной программой индивидуальных технических занятий» (РИ-502-025Х), тренингов, конференций, инструктажа по охране труда);
- приобретение навыков оформления летно-штабной документации;
- ознакомление с принципами и правилами планирования деятельности ИПБ в соответствии с требованиями нормативных документов ПАО «Аэрофлот»;
- участие в семинарах инструкторского состава/разборах ОКЭ и ДОБ.

Летная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- выполнение одного тренировочного полета и одного контрольно-проверочного полета под контролем проверяющего.

Допуск к самостоятельной работе ИПБ на типе ВС предусматривает наличие у кандидата действующего допуска к выполнению работы бортпроводником и старшим бортпроводником на этом типе ВС.

Примечание: При наличии у кандидата квалификации ИПБ и допуска на один из типов ВС, эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот», получение допуска к самостоятельной работе ИПБ на других типах ВС осуществляется в КПП (один полет) под контролем проверяющего.

Кандидат, который не получил допуск к самостоятельной работе инструктором-проводником бортовым, может быть допущен к выполнению одного дополнительного КПП.

Допуск к самостоятельной работе ИПБ на типе ВС в рейсовых условиях осуществляет проверяющий - должностное лицо, имеющее допуск к выполнению работы ИПБ на типе ВС, наделенное правом или назначенное руководством ПАО «Аэрофлот» на осуществление проверок на подтверждение квалификации и допуск к самостоятельной работе ИПБ.

При выполнении программы ввода в строй кандидат включается в состав cabinного экипажа.

5.6.3. Периодическая подготовка

5.6.3.1. Повышение квалификации

Обладатели свидетельства бортпроводника проходят КПК 1 раз в 2 года.

При прохождении КПК предусмотрена сдача экзамена на подтверждение знаний иностранного языка.

Дополнительно к основному курсу предусмотрены:

- для старших бортпроводников – КПК СБ 1 раз в 2 года;
- для лиц, имеющих квалификационную отметку «Инструктор» – КПК ИПБ 1 раз в 5 лет;
- для всех лиц, имеющих свидетельство бортпроводника ГА РФ, - сдача экзамена на подтверждение знаний профессионального иностранного языка.

5.6.3.2. Ежегодная подготовка

Ежегодная подготовка для обладателей свидетельства бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации проводится в АУЦ в целях совершенствования профессиональных знаний, умений, необходимых и достаточных для выполнения бортпроводниками обязанностей в штатной и аварийной обстановках.

При прохождении данного вида профессиональной подготовки предусмотрена проверка знаний иностранного языка.

Примечание: При изменении/переносе даты прохождения членом кабинного экипажа ежегодной подготовки или КПК (по причине болезни, длительного перерыва и т.д.) устанавливается новая дата прохождения периодической подготовки, и последующее обучение проводится не позднее, чем через 1 год после окончания последнего курса ежегодной подготовки или КПК.

5.6.3.3. Профессиональная гигиеническая подготовка

Профессиональная гигиеническая подготовка включает изучение вопросов санитарно-эпидемиологического обеспечения полетов и проводится с привлечением специалистов Госсанэпиднадзора на транспорте:

- при поступлении на работу (первичное обучение);
- 1 раз в 2 года (периодическое обучение).

Обучение регулируется Федеральным законом гражданской авиации Российской Федерации «О санитарно-эпидемическом благополучии населения» и Положением о Государственной эпидемиологической службе Российской Федерации от 30.03.1999 г. № 52-ФЗ.

К прохождению профессиональной гигиенической подготовки допускаются члены кабинных экипажей, имеющие в медицинской книжке заключение о допуске к работе (по результатам всех обязательных медицинских обследований).

Профессиональная гигиеническая подготовка завершается проведением аттестации, на основании результатов которой в личную медицинскую книжку вносится дата проведения аттестации, проставляется штамп аттестации с указанием вида деятельности, названия учреждения, где проводилось обучение и аттестация, клеивается номерная голографическая наклейка.

5.6.3.4. Сезонная подготовка

Подготовка персонала ДОБ к работе в весенне-летний и осенне-зимний периоды ВЛП/ОЗП) проводится 1 раз в 6 месяцев в установленные сроки (на основании приказа генерального директора ПАО «Аэрофлот»).

Результаты прохождения подготовки отражаются в электронной базе данных АОС (данные доступны до следующего периода подготовки).

Сезонная подготовка включает:

- самостоятельное изучение учебно-методических материалов в АОС: требования нормативных/руководящих документов, регламентирующих работу кабинных экипажей, результаты анализа деятельности ПАО «Аэрофлот» за прошедший период, особенности работы в предстоящий период;
- проведение конференции по результатам подготовки.

5.6.3.5. Предварительная подготовка

Предварительная подготовка — основной вид подготовки членов кабинных экипажей, в процессе которой изучаются методические материалы, отрабатываются практические навыки (в том числе, при проведении розыгрышей полетов) и осуществляется контроль готовности к выполнению рейса.

Предварительная подготовка проводится:

- при отсутствии перерыва в летной работе – 1 раз в 6 месяцев при подготовке к работе в ВЛП/ОЗП;
- при перерыве в летной работе, в том числе на типе ВС;
- перед выполнением первого рейса при открытии новой трассы;
- при необходимости изучения особенностей предстоящего рейса или освоении новой технологии обслуживания пассажиров.

Предварительная подготовка при открытии новой трассы, при необходимости изучения особенностей предстоящего рейса проводится в полном составе кабинного экипажа накануне вылета при участии специалистов, назначаемых Руководством ДОБ/ПАО «Аэрофлот».

5.6.4. Поддержание годности к летной работе членов кабинных экипажей

Поддержание годности к летной работе членов кабинных экипажей достигается полетами не реже 1 раза в 6 месяцев на каждом типе ВС в соответствии с действующими отметками о допусках в приложении к свидетельству бортпроводника.

Примечание: При перерыве в полетах на типе ВС более 6 месяцев с членом КЭ проводится подготовка в соответствии с п. 5.14.2 Руководства для бортпроводников.

5.6.5. Допуск к выполнению полетов

- (1) Лица руководящего, инспекторского и инструкторского состава, СБ и бортпроводники, имеющие свидетельство бортпроводника, при отсутствии перерыва в летной работе допускаются к выполнению полетов на всех типах ВС, на которых имеют действующие квалификационные отметки в приложении к свидетельству бортпроводника.
- (2) Члены кабинного экипажа могут быть допущены к выполнению полета при наличии следующих документов:



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 06

- удостоверения члена экипажа;

- свидетельства бортпроводника;
- действующего медицинского заключения ВЛЭК;
- медицинской книжки с отметкой о прохождении аттестации в СЭС;
- сертификата – «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом»;
- приложения к свидетельству бортпроводника;
- загранпаспорта для выполнения международного рейса

Примечание: члены кабинных экипажей, не прошедшие любой из видов профессиональной подготовки в установленные сроки или получившие неудовлетворительный результат по окончании обучения к выполнению полетов не допускаются.

5.6.6. Допуск к полетам после перерыва в летной работе

Допуск к полетам после перерыва в летной работе осуществляется после выполнения необходимых процедур в зависимости от длительности перерыва.

Примечание Датой начала перерыва в летной работе считается дата выполнения последнего полета.

- (1) При перерыве в летной работе от 90 дней до 1 года проводится:
 - предварительная подготовка (технические занятия) под контролем инструктора-проводника бортового, включающая изучение руководящих документов, информации по безопасности полетов, подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС), а также изучение методических материалов в АОС.
- (2) При перерыве в летной работе от 1 года до 2 лет проводятся:
 - предварительная подготовка (технические занятия) под контролем инструктора-проводника бортового, включающая изучение руководящих документов, информации по безопасности полетов, подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС);
 - сезонная подготовка (изучение методических материалов в АОС);
 - обучение по программе «Ежегодной подготовки» в АУЦ по типам ВС при действующем сроке КПК;
 - один КПП с инструктором-проводником бортовым на подтверждение квалификации «Бортпроводник ГА РФ».
- (3) При перерыве в летной работе от 2 до 5 лет проводятся:
 - КПК в АУЦ;
 - предварительная подготовка (технические занятия) под контролем инструктора-проводника бортового, включающая изучение руководящих документов, информации по безопасности полетов, подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС);
 - сезонная подготовка (изучение методических материалов в АОС);
 - подготовка в рейсовых условиях по «Программе ввода в строй бортпроводников при переподготовке на новые типы ВС».
- (4) При перерыве в летной работе более 5 лет восстановление допуска к летной работе в авиакомпании производится после прохождения обучения на курсах первоначальной подготовки бортпроводников.
- (5) При перерыве в полетах на типе ВС без прекращения летной работы:
 - от 180 дней до 2 лет предусмотрена предварительная подготовка (технические занятия), включающая подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС) под контролем инструктора-проводника бортового;

- от 2 лет до 5 лет предусмотрены:
 - обучение по программе «Ежегодной подготовки» в АУЦ по типу ВС;
 - контрольно-проверочный полет с инструктором-проводником бортовым на подтверждение квалификации «Бортпроводник ГА РФ»;
- более 5 лет – восстановление допуска возможно после прохождения обучения по программе переподготовки на новый тип ВС в АУЦ.

5.6.7. Проверка работы обладателя свидетельства бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации в рейсовых условиях

Проверка работы обладателя свидетельства бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации в рейсовых условиях осуществляется специалистами, имеющими допуск к выполнению работы ИПБ в следующих целях:

- подтверждение квалификации «Бортпроводник ГА РФ», в том числе после перерыва в летной работе или при необходимости внеплановой проверки квалификации;
- допуск к самостоятельной работе на новом типе ВС (бортпроводником, старшим бортпроводником, инструктором-проводником бортовым).

Член кабинного экипажа, дважды получивший неудовлетворительную оценку по результатам квалификационной проверки, к выполнению самостоятельной работы не допускается. Решение о дальнейшей производственной деятельности работника ДОБ принимает МКК ПАО «Аэрофлот».

Периодичность выполнения проверок на подтверждение квалификации «Бортпроводник ГА РФ» в рейсовых условиях осуществляется не реже 1 раза в год.

Порядок проведения проверок членов кабинного экипажа в рейсовых условиях

| Виды квалификационных проверок | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| КПП на допуск к самостоятельной работе бортпроводником на типе ВС. КПП на подтверждение квалификации «Бортпроводник ГА РФ». КПП на допуск к самостоятельной работе СБ на типе ВС. КПП на допуск к самостоятельной работе ИПБ на типе ВС с правом проверки бортпроводников в рейсовых условиях. | |
| Проверяемые лица | Полномочные лица, осуществляющие проверки |
| Директор департамента обслуживания на борту | Инспекторский состав (бортпроводники) ДУБП или представители уполномоченного органа в области ГА РФ (при наличии инструкторского допуска на тип ВС). |
| Инспекторы ДУБП (бортпроводники) | Пилот – инспектор ДУБП (инструктор - экзаменатор), по согласованию с председателем МКК ПАО «Аэрофлот», или представители уполномоченного органа в области ГА РФ (при наличии инструкторского допуска на тип ВС). |
| Специалисты - обладатели свидетельства бортпроводника или бортпроводники, прошедшие первоначальную подготовку | Лица авиационного персонала, имеющие свидетельство бортпроводника, инструкторский допуск на типе ВС, в том числе инспекторский состав (бортпроводники) ДУБП. |

Примечание: Допускается каждому проверяющему в одном рейсе осуществлять проверку на подтверждение квалификации и/или допуск к самостоятельной работе не более чем двум членам кабинного экипажа.

5.6.8. Подтверждение квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации»

- (1) Подтверждение квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации» осуществляется ежегодно на основании:
- медицинского заключения ВЛЭК;
 - результатов проверки знаний по специальным дисциплинам (оценки по специальным дисциплинам, полученные при прохождении КПК, за исключением АСП и иностранного языка, действительны в течение двух лет);
 - результатов действующей проверки квалификации «Бортпроводник ГА РФ» в рейсовых условиях.

Проверка уровня знаний по одному из иностранных языков для подтверждения квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации» проводится на устном экзамене преподавателями отдела языковой подготовки АУЦ.

- (2) МКК ДОБ подтверждает квалификацию члена кабинного экипажа и выдает держателю свидетельства приложение к свидетельству (Приложение 5.9.14(2) «ATTACHMENT TO THE LICENSE»), в которое вносятся (дублируются) квалификационные отметки о типах ВС и специальности (бортпроводник; инструктор-бортпроводник), заверенное подписью заместителя председателя МКК ПАО «Аэрофлот» и печатью ПАО «Аэрофлот».

Приложение к свидетельству действительно в течение двенадцати месяцев от даты квалификационной проверки члена кабинного экипажа в полете.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 07

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

5.7. ПОДГОТОВКА, СТАЖИРОВКА И ПРОДЛЕНИЕ ПОЛНОМОЧИЙ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (FLIGHT DISPATCHER)

5.7.1. Требования к обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полетов

Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов должен:

- быть старше 21 года;
- пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями и навыками в объеме требований пункта 18.1 ФАП 147;
- иметь не менее двух лет опыта по исполнению функций на одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы составляет не менее одного года в любой из следующих должностей:
 - члена летного экипажа ВС, задействованного в коммерческих воздушных перевозках; или
 - метеоролога в организации, обеспечивающей полеты ВС, задействованных в коммерческих воздушных перевозках; или
 - диспетчера управления воздушным движением или технического руководителя сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов воздушных судов, задействованных в коммерческих воздушных перевозках; или
 - иметь не менее одного года стажа работы в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов ВС при осуществлении воздушных перевозок; или
- пройти курс подготовки по утвержденной программе и проработать под наблюдением опытного диспетчера по обеспечению полетов не менее 90 рабочих смен в течение 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления.

5.7.2. Квалификационные требования к диспетчеру по обеспечению полетов

- (1) Диспетчер по обеспечению полетов должен иметь свидетельство сотрудника по обеспечению полетов. Лица, владеющие сертификатом (свидетельством) сотрудника по обеспечению полетов иностранного государства, для осуществления деятельности на территории Российской Федерации, подлежат процедуре обязательного подтверждения соответствия полученных документов требованиям российской государственной сертификации.
- (2) Для работы в должности диспетчера по обеспечению полетов необходимо:
 - (a) соответствовать требованиям п.5.7.1 и 5.7.6 (4);
 - (b) сдать входной квалификационный тест;
 - (c) продемонстрировать способность говорить и читать на русском языке на уровне, позволяющем осуществлять связь с другими структурными подразделениями авиакомпании;

- (d) владеть английским языком на уровне Intermediate международного стандарта коммуникативной деятельности ALTE.

5.7.3. Подготовка диспетчера по обеспечению полетов

- (1) Первоначальное обучение диспетчеров по обеспечению полетов по курсу «Сотрудник по обеспечению полетов» проводится в авиационном учебном центре (далее - АУЦ), имеющем государственный сертификат и лицензию на данный вид обучения, или в АУЦ иностранного государства, одобренном специально уполномоченным органом Российской Федерации в области гражданской авиации.

При направлении кандидата на переподготовку в АУЦ с ним заключается индивидуальный ученический договор.

- (2) Программы подготовки по курсу «Сотрудник по обеспечению полетов» утверждаются специально уполномоченным органом Российской Федерации в области гражданской авиации. Программы подлежат регулярной проверке на соответствие действующим нормативным правовым документам и внесению соответствующих изменений.
- (3) Программа подготовки по курсу «Сотрудник по обеспечению полетов» с не менее чем 200-часовым бюджетом учебного времени теоретической подготовки включает в себя дисциплины со следующей предметной тематикой:

- *воздушное законодательство*, включая: федеральные авиационные правила, документы ИКАО, руководство по производству полетов, в части касающейся;
- *авиационная метеорология*, включая: влияние метеорологических условий на прием радиосигналов бортовым оборудованием, применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов, кодов и сокращений, правил получения и использования метеорологической информации, полеты в опасных метеоусловиях и в условиях обледенения;
- *особенности самолетовождения*, включая: основные правила и процедуры при обслуживании воздушного движения, правила полетов, радионавигационное обеспечение полетов, требования к минимальным навигационным характеристикам, особенности выполнения полетов на аэродромы категории «В1», «В2» и «С», правила полетов по маршрутам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром. Правила полетов в регионе Северной Атлантики (NAT HLA), использование аэронавигационной документации;
- *планирование и расчет полетов*, включая: введение в специальность диспетчера по обеспечению полетов, правила выбора запасных аэродромов, расчет расхода топлива и продолжительности полета по топливу, расчет рабочего плана полета (OFP), порядок подготовки и представления АТС FPL в органы обслуживания воздушного движения, наземное сопровождение полета, ведение связи с экипажем ВС;
- *эксплуатация ВС*, включая: летные характеристики ВС, основные системы ВС, радионавигационное оборудование ВС, принципы работы силовых установок ВС и приборного оборудования, эксплуатационные ограничения ВС и силовых установок, Перечень минимального оборудования (MEL) и Перечень отклонений от стандартной конфигурации ВС (CDL), влияние различных факторов на летно-технические характеристики, заправка топливом (требования к качеству и марке топлива), процедуры по профилактике/борьбе с обледенением;

- *центровка и контроль массы*, включая: влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики ВС, правила перевозки багажа, груза, почты и животных на ВС;
- *перевозка опасных грузов, включая процедуры ограничения*;
- *процедуры при возникновении чрезвычайных и особых ситуаций*;
- *авиационная безопасность*, включая процедуры в чрезвычайных и особых ситуациях;
- *управление человеческими ресурсами* диспетчера по обеспечению полетов (CRM).

Кандидат на присвоение квалификации «Сотрудника по обеспечению полетов» должен успешно сдать теоретические экзамены (тесты) по учебным дисциплинам данной программы подготовки АУЦ.

Для выполнения полетного диспетчерского обслуживания нового типа ВС диспетчер по обеспечению полетов должен пройти курс переподготовки по утвержденной специально уполномоченным органом Российской Федерации в области гражданской авиации программе с изучением РЛЭ конкретного типа ВС в части, касающейся.

- (4) Проверка соответствия знаний кандидата, претендующего на получение свидетельства сотрудника по обеспечению полетов, требованиям федеральных авиационных правил осуществляется высшей квалификационной комиссией или территориальными квалификационными комиссиями, образованными Федеральным агентством воздушного транспорта.
- (5) Права, обязанности и ответственность сотрудников по обеспечению полетов указаны в соответствующих должностных инструкциях и технологиях.

5.7.4. Допуск к самостоятельной работе

- (1) Перед началом самостоятельной работы диспетчер по обеспечению полетов, имеющий свидетельство сотрудника по обеспечению полетов, должен пройти стажировку в отделе полетного диспетчерского обслуживания в течение не менее 45 рабочих смен.

Диспетчер по обеспечению полетов, не имеющий свидетельства сотрудника по обеспечению полетов, перед началом самостоятельной работы должен пройти стажировку в объеме не менее 90 рабочих смен в соответствии с положениями п. 5.7.1.

- (2) После окончания стажировки диспетчер по обеспечению полетов должен выполнить в полном объеме полетное диспетчерское обслуживание контрольно-проверочного полета ВС, в экипаж которого включается проверяющий из числа летно-инспекторского состава ДУБП или ДПП.
- (3) Допуск к самостоятельной работе диспетчера ОПДО ДПиКОД (ОСС) оформляется распоряжением директора ДПиКОД (ОСС) на основании представления начальника ОПДО, выводов проверяющего, выполнившего контрольно-проверочный полет на воздушном судне, полетное диспетчерское обслуживание которого выполнялось проверяемым сотрудником и положительного результата проверки профессиональных навыков кандидата, имеющего (получившего) свидетельство сотрудника по обеспечению полетов.

5.7.5. Подтверждение и поддержание квалификации

- (1) Проверка профессиональных навыков диспетчера по обеспечению полетов осуществляется руководящим и старшим диспетчерским составом отдела полетного диспетчерского обслуживания ДПиКОД (ОСС), имеющим соответствующую квалификацию, путем непосредственного контроля подготовки и мониторинга полетов ВС проверяемого специалиста.
- (2) Периодичность проверки профессиональных навыков диспетчера по обеспечению полетов определяется начальником ОПДО и руководителем ГДО ЭВС ДПиКОД, но в любом случае контроль должен проводиться не реже одного раза в течение непрерывных 12 календарных месяцев.
- (3) Ежегодный контроль качества работы диспетчера по обеспечению полетов осуществляется летно-инспекторским составом ДУБП или командно – летным (инструкторским) составом ДПП в процессе выполнения контрольно – проверочных полетов на ВС, обслуживаемых проверяемым специалистом. Результаты контрольно-проверочного полета оформляются на бланке проверки установленного образца.
- (4) Диспетчер по обеспечению полетов должен не реже одного раза в 3 года, а также в случае перерыва в работе более чем 12 месяцев, пройти сертифицированные курсы повышения квалификации по специальности в АУЦ, имеющем государственный сертификат и лицензию на данный вид обучения, или в АУЦ иностранного государства, одобренном специально уполномоченным органом Российской Федерации в области гражданской авиации.

5.7.6. Специальные требования

- (1) Сотрудник по обеспечению полетов не может быть допущен к выполнению своих служебных обязанностей, если он в течение предшествующих 12 месяцев не совершил, находясь в кабине пилотов на ВС в качестве наблюдателя, по крайней мере один квалификационный полет над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять свои функции.
Результаты квалификационного полета оформляются в установленном порядке.
- (2) Диспетчер по обеспечению полетов должен не реже чем один раз в 3 года пройти сертифицированный курс обучения по управлению человеческими ресурсами диспетчера по обеспечению полетов (CRM).
- (3) Диспетчер по обеспечению полетов должен не реже чем один раз за 24 месяца пройти курс обучения «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом» в АУЦ, имеющим государственный сертификат.
- (4) Диспетчер по обеспечению полетов должен пройти обучение по программе системы управления безопасностью полетов (СУБП) один раз в 2 года.

5.7.7. Ведение и хранение данных

Данные о подготовке, проверках, стажировках диспетчеров по обеспечению полетов хранятся в ОПДО согласно перечню типовых управленческих документов, образующихся в деятельности организаций, с указанием сроков хранения.

Ответственным за ведение и хранение этих данных является руководитель группы полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС ДПиКОД (ОС).

5.8. ПОЛИТИКА ПАО «АЭРОФЛОТ» В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА

5.8.1. Основные положения

Человеческий фактор (далее – ЧФ) – это наука о людях в обстановке, в которой они живут, трудятся, об их взаимодействии с машинами, процедурами, рабочей средой и между собой.

Это учение об обеспечении эффективности и безопасности функционирования авиационно-транспортной системы (далее – АТС), основу которого составляют:

- законы взаимодействия компонентов системы: экипажа, авиатехники и рабочей среды;
- причины и механизмы нарушения их взаимодействия;
- методология разработки профилактических мероприятий.

Актуальность проблемы ЧФ связана с тем, что в современной авиации источником 80 % инцидентов является персонал.

Такой высокий процент объясняется:

- (a) возросшей надежностью современной авиатехники и изменением характера летного труда, связанным с переменами, вызванными внедрением автоматизации во всех звеньях АТС;
- (b) ростом интенсивности воздушного движения;
- (c) запаздыванием адаптации системы подготовки, отбора и управления персоналом к новым условиям.

5.8.2. Политика ПАО «Аэрофлот» в отношении человеческого фактора

Политика ПАО «Аэрофлот» в отношении человеческого фактора состоит в признании научного факта, что ошибка – естественный побочный продукт деятельности человека. Лишь небольшой процент обусловлен небрежностью и халатностью. Ее корни в природе человека, в неоптимальных условиях труда и в организации АТС, недостаточно ориентированной на оптимизацию деятельности человека.

Самым критическим звеном в цепи обеспечения безопасности полетов является летный экипаж (ЛЭ), на деятельность которого влияют ошибки, допущенные в любом звене системы.

Превентивный подход к проблеме безопасности полетов основан на научных принципах ЧФ, включая:

- (a) обучение всего персонала ПАО «Аэрофлот» в первую очередь членов летного, кабинного экипажей и технического состава, индивидуальным и коллективным приемам предотвращения и компенсации ошибок; и
- (b) создание организационных условий, способствующих стабильности приобретенных навыков с помощью систематического учета психофизиологических возможностей и ограничений человека; и
- (c) определение главной причины опасных ситуаций с целью разработки профилактических мероприятий с применением ЧФ как инструмента поиска.

Отступление от этих требований порождает обстоятельства, провоцирующие совершение ошибок. Попытки по любым соображениям не выявлять главную причину – источник «повторения» трагедий.

5.8.3. Управление ресурсами экипажа

5.8.3.1. Понятие CRM

Концепция Управления ресурсами экипажа (CRM), основанная на положениях ЧФ, представляет собой систему мер повышения безопасности и эффективности полетов с помощью правильного применения людских, технических, информационных ресурсов и улучшения взаимодействия как в экипаже, так и экипажа с персоналом других компонентов системы.

CRM – это инструмент практического применения принципов ЧФ.

5.8.3.2. CRM ПАО «Аэрофлот»

ПАО «Аэрофлот», внедряя самые современные принципы и технологии Управления ресурсами экипажа, рассматривает CRM как концепцию, которую должен принять весь персонал компании.

Для достижения этой цели необходимо объединить усилия всех работников ПАО «Аэрофлот», а руководящему составу всех уровней:

- обеспечить поддержку неформального внедрения CRM;
- способствовать снижению негативной роли организационных факторов.

КВС, СБ, всем членам экипажей – всемерно содействовать внедрению этих принципов и применять их в практической летной работе.

5.8.3.3. Основные принципы внедрения CRM в ПАО «Аэрофлот»

(1) Обучение персонала

Внедрение принципов CRM предусматривает в первую очередь обучение персонала эффективным методам индивидуальной и совместной профессиональной деятельности в стиле «единой команды».

Соответствующая профессиональная подготовка обеспечивается всем членам экипажа и персоналу, связанному с безопасностью полетов: техническому составу, летным диспетчерам, персоналу ДУБП, ДПП, ДТО ВС, ДОБ и ДУАБ.

Цель подготовки – формирование правильных психологических установок и поведенческих реакций.

(2) Внедрение CRM – непрерывный процесс

Стиль поведения человека изменить мгновенно нельзя, даже с помощью идеальных учебных программ. Для формирования убеждений необходимы время, личный опыт и благоприятные условия.

Поэтому подготовка проводится поэтапно, а учебные планы корректируются с учетом текущих задач и достигнутого уровня, определяемых с помощью эффективной системы обратной связи.

Каждый цикл состоит из этапов:

- изучения – ознакомления и обсуждения принципов и приемов CRM;

- практики – приобретения начального опыта с помощью ролевых упражнений и тренировок на тренажерах и функциональных устройствах, моделирующих условия профессиональной среды;
- формирования навыков в практической деятельности и на этапах периодической подготовки.

Каждый следующий цикл предполагает развитие приобретенных и освоение новых навыков.

(3) Интеграция в другие виды профессиональной подготовки

CRM не компенсирует профессиональную безграмотность. Но и самый высокий уровень технических знаний без навыков взаимодействия не гарантирует безопасность летной эксплуатации.

Интеграция CRM в традиционные программы профессиональной подготовки:

- повышает их эффективность;
- является необходимым условием формирования и закрепления навыков CRM;
- является одним из условий перехода на интегральную систему профессиональной подготовки и квалификации персонала.

(4) Создание благоприятных условий

Эффективными приемами формирования, основанной на принципах CRM, профессиональной культуры являются:

- создание производственных взаимоотношений, основанных на взаимном уважении, доверии, привлечении к сотрудничеству и открытом обмене информацией;
- внедрение принципов CRM в стандартные рабочие процедуры и процессы системы менеджмента качества;
- проведение совместных тренировок летных и кабинных экипажей, технического персонала, летных диспетчеров и службы безопасности.

(5) Система обратной связи

Эффективность реализации программы CRM можно обеспечить только с помощью системы обратной связи. Приоритетность задач, результативность мероприятий и готовность к очередному этапу определяется на основании:

- (a) оценки компетентности персонала при проведении:
 - обучения по программам CRM;
 - тренировок и квалификационных проверок;
- (b) результатов расследований инцидентов и анализа ССПИ с участием специалистов CRM;
- (c) доверительной информации персонала.

(6) Принципы CRM эффективны, только если они интегрированы в стандартные процедуры и другие виды профессиональной подготовки, систематически применяются в летной практике и в производственных взаимоотношениях, а обучение основано на ясных и точных стандартных процедурах, сосредоточено на работе экипажа как единой команды а не на мастерстве индивидов, учит стимулировать других к участию в работе всего экипажа и дает возможность получить практические навыки, как лидера, так и члена команды.

5.8.4. Основные требования к организации подготовки по CRM

5.8.4.1. Содержание программ подготовки по CRM

Программы подготовки состоят из учебных модулей, сформированных из основных элементов CRM:

- (a) Надежность человека, управление угрозами и ошибками.
- (b) Культура безопасности и система управления безопасностью в ПАО «Аэрофлот».
- (c) Стандартные эксплуатационные процедуры, организационные факторы.
- (d) NOTECRS – оценка компетентности по объективным признакам.
- (e) Стресс, управление стрессом, утомление и бдительность.
- (f) Восприятие и переработка информации, управление рабочей нагрузкой.
- (g) Ситуационная осознанность и принятие решений.
- (h) Коммуникации и взаимодействие. Лидерство, сотрудничество, синергия.
- (i) Автоматика, философия применения автоматике применительно к типу ВС.

Подготовка летного состава по программам CRM может проводиться в отделе CRM ДПП в АУЦ или ином, сертифицированном для этого вида подготовки АУЦ.

5.8.4.2. Обязательные программы и периодичность подготовки по CRM

Базовый курс ЧФ и CRM для летного состава, вновь принятого для летной работы в ПАО «Аэрофлот», в объеме 24 часов. Тематика курса содержит все элементы пункта 5.8.4.1:

- курс периодической подготовки летного состава по CRM в объеме 6 часов в год. Все элементы тематики пункта 5.8.4.1 повторяется (и обновляется) с цикличностью один раз в три года;
- курс CRM при переподготовке летного состава на новые типы ВС в объеме 6 часов. Тематика – элементы (a,c,d,a,g,i) пункта 5.8.4.1;
- курс CRM для кандидатов в КВС в объеме 6 часов. Тематика – элементы (a,c,d,g,h) пункта 5.8.4.1;
- LOFT&LOE – тренировка ЛС на тренажере в объеме 2 часов с имитацией реального полета для отработки (оценки) элементов CRM. Периодичность – ежегодно;
- курс CRM для кандидатов на должность инструктора/экзаменатора в объеме 6 часов. Тематика – элементы (a,c,d,g,h) пункта 5.8.4.1;
- курс подготовки инструкторов/экзаменаторов CRM. Объем программы и периодичность определяются согласно Программе подготовки инструкторов/экзаменаторов CRM;
- курсы совместной подготовки членов летного, кабинного экипажей и летных диспетчеров в объеме 2 часов по актуальным тематикам в рамках подготовки по ACC.

5.8.4.3. Инструктора/экзаменаторы CRM

Все виды подготовки по CRM проводят сертифицированные инструктора/экзаменаторы CRM, прошедшие подготовку по специальной программе и допущенные к этому виду деятельности в установленном порядке.

5.9. ПРИЛОЖЕНИЯ

5.9.1 Документы при приеме на работу

5.9.1.1. Анкета кандидата на должность пилота


| | | | | | | | |
|----|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Фамилия | Имя | Отчество | Дата рождения | Гражданство | | |
| | | | | | | | |
| 2 | Номер телефона | Адрес электронной почты | | | | | |
| | | | | | | | |
| 3 | Гражданский паспорт | | | | | | |
| 4 | Военный билет | | | | | | |
| 5 | Адрес фактического места проживания | | | | | | |
| | Адрес регистрации | | | | | | |
| 6 | Номер свидетельства | Линейное | Коммерческое | Кем выдано | Действительно до | | |
| | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 7 | Информация о налете из летной книжки | | | | | | |
| | Типы ВС | Оборудование EFIS | Налет | | | Наличие инстр. допуска | Стаж работы инструктором |
| | | | 2П | КВС | общий | | |
| | | <input type="checkbox"/> | | | | <input type="checkbox"/> | |
| | | <input type="checkbox"/> | | | | <input type="checkbox"/> | |
| | <input type="checkbox"/> | | | | <input type="checkbox"/> | | |
| | <input type="checkbox"/> | | | | <input type="checkbox"/> | | |
| 8 | Заключение ВЛЭК (дата, место выдачи) | | | Дата крайнего полета, тип ВС | | | |
| | | | | | | | |
| 9 | Проверка Т/П (крайняя) : Ф.И.О. экзаменатора _____ Дата « ____ » _____ 201 г | | | | | | |
| | Проверка на КТС: Ф.И.О. экзаменатора _____ Дата « ____ » _____ 201 г | | | | | | |
| | Проверка на КТС: Ф.И.О. экзаменатора _____ Дата « ____ » _____ 201 г | | | | | | |
| 10 | Информация о специальных видах подготовки | | | | | | |
| | | Место проведения | Номер сертификата | Дата получения | | | |
| а | Первоначальная подготовка CRM | | | | | | |
| б | Первоначальная подготовка по правилам перевозки опасных грузов | | | | | | |
| в | Первоначальная подготовка по авиационной безопасности | | | | | | |
| 11 | Информация о действующих допусках | | | | | | |
| | а | МВЛ | | | | | |
| | б | PBN(RNAV) | | | | | |
| | в | RVSM | | | | | |
| | г | MNPS | | | | | |
| 12 | Контактные данные лиц рекомендуемых для работы в ПАО «Аэрофлот» | | | | | | |
| | | | | | | | |

Подлинность представленных мною данных подтверждаю:

Ф.И.О. _____ дата _____ подпись _____

Правильность указанных данных в пунктах с 6 по 11 подтверждаю:

Старший пилот-инструктор группы учебно-летной подготовки УЛО ДПП _____ « ____ » _____ 201 г

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 05 |

5.9.1.2 Карта проверки документов и собеседования с кандидатом

(тип ВС, КВС/ вт. пилот) _____ (Ф.И.О.) _____

| | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Характеристика с предыдущего места работы/учебы: | есть <input type="checkbox"/> | нет <input type="checkbox"/> | |
| Справка об отсутствии судимости (№, дата): _____ | | | |
| Документ об образовании: _____ | | | |
| (дата выдачи, учебное заведение, форма обучения, специальность по диплому, одобрение Министерства образования РФ) | | | |
| Трудовая деятельность за последние 5 лет | | | |
| Дата начала и окончания работы | Название организации (место работы) | Занимаемая должность | Причина увольнения |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| Перерыв в летной работе (при наличии) | | | |
| Период (с-по) | Причина | | |
| | | | |
| | | | |
| Наличие специальной подготовки по: _____ | | | |
| Техническому английскому языку: _____ | | | |
| Первоначальной подготовке к МВЛ: _____ | | | |
| Английскому языку (шкала ИКАО): _____ | | | |
| Указанные выше данные проверил: _____ «__»__ 201 г. | | | |
| (подпись/ Ф.И.О специалиста ОПЛиКЭ ДУП) | | | |
| Собеседование с начальником ОПЛиКЭ ДУП: _____ (подпись/ Ф.И.О) «__»__ 201 г. | | | |

| № | Оцениваемые параметры | Результат | Фамилия проверяющего | Подпись | Дата |
|---|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------|------|
| 1 | Средний балл по диплому | | | | |
| 2 | Английский язык общий | | | | |
| 3 | Авиационный английский язык | | | | |
| 4 | Психологическое тестирование | | | | |
| 5 | Оценка знаний в соответствии с требованиями, предъявляемыми к обладателю летного свидетельства | | | | |
| 6 | Проверка на КТС: Тип ВС _____ | Прошел: <input type="checkbox"/> Не прошел: <input type="checkbox"/> Не требуется: <input type="checkbox"/> | | | |
| 7 | Собеседование с КЛЮ | | | | |

Выводы отборочной комиссии ДПП: Протокол № _____ от _____

Рекомендовать: _____ Не рекомендовать:

Председатель отборочной комиссии: _____ «__»__ 201 г.
(Ф.И.О, подпись)

Директор ДПП _____ «__»__ 201 г.

5.9.2. Квалификационные требования к членам летных экипажей ПАО «Аэрофлот»

| Тип ВС | Тип лицензии. Требования к квалификации. | |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Вторые пилоты | Командиры ВС |
| RRJ-95 | ATPL, MPL, CPL | ATPL |
| A320 B737 | ATPL, MPL или CPL и налет 500 часов пилотом самолета (или 50 часов на тренажере) | |
| | Высшее профессиональное (летное) образование или среднее профессиональное (летное) образование с квалификацией базовой подготовки «Пилот». | |
| B777 A330 | ATPL, MPL или CPL | ATPL |
| | Высшее профессиональное (летное) образование или среднее профессиональное (летное) образование с квалификацией базовой подготовки «Пилот» и налет 1500 часов пилотом самолета. | Высшее профессиональное (летное) образование с квалификацией базовой подготовки «Пилот» и налет на типе воздушного судна не менее 1500 часов или 500 часов в качестве командира ВС. |

Дополнительные требования:

- (1) ПАО «Аэрофлот» признает наличие у пилота среднего профессионального летного образования, полученного в образовательной организации при наличии у нее соответствующей лицензии на осуществление образовательной деятельности и при соответствии специализации основной образовательной программы на уровне пилота коммерческой авиации.
- (2) Уровень знаний авиационного английского языка не ниже четвертого по шкале ИКАО.
- (3) Показатель профессиональной годности не менее 18 баллов по результатам психологического тестирования.

5.9.3 Представление кандидата на должность командира ВС

| | | | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------|
| 1 | Фамилия | Имя | Отчество | Дата рождения | Гражданство | | |
| 2 | Протокол совета КВС ЛО № _____ от _____ | | Подготовка в АУЦ по программе КВС-стажер Свидетельство № _____ от _____ | | | | |
| 3 | Документ об образовании: (дата выдачи, учебное заведение, форма обучения, специальность по диплому, одобрение министерства образования РФ) | | | | | | |
| 4 | Номер свидетельства пилота | Линейное <input type="checkbox"/> | Коммерческое <input type="checkbox"/> | Кем выдано: | | | |
| 5 | Информация о налете | | Общий налет (самолеты) | | | | |
| | Типы ВС | Оборудование EFIS <input type="checkbox"/> | Налет | | | Наличие инстр. допуска <input type="checkbox"/> | Стаж работы инструктором |
| | | | 2П | КВС | общий | | |
| | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Заключение ВЛЭК (дата, место выдачи) | | Психологическое тестирование | | | | | |
| 7 | Проверка Т/П : Ф.И.О. экзаменатора _____ Дата « ____ » _____ 201 г Проверка на КТС: Ф.И.О. экзаменатора _____ Дата « ____ » _____ 201 г | | | | | | |
| 8 | Результаты собеседования | | | | | | |
| № | Предмет | Оценка | Должность | Дата | Ф.И.О. экзаменатора | Подпись | |
| 1 | Документы регламентирующие деятельность ГА РФ | | Командир ЛО | | | | |
| 2 | Руководство по летной эксплуатации (FCOM) | | Старший пилот-инструктор ЛО | | | | |
| 3 | Анализ характерных АП | | Старший пилот-инструктор ОУБП | | | | |
| 4 | РПП ПАО «Аэрофлот» (часть А, В) | | Старший пилот-инструктор ОЛС | | | | |
| 5 | Навигационные процедуры и документы ИКАО | | Штурман ЛО, ОНОП | | | | |
| 6 | Правила технической эксплуатации ВС | | Ведущий инженер по эксплуатации ВС ОЛТЭ | | | | |
| 7 | Уровень владения английским языком по шкале ИКАО | | Главный специалист ЛО | | | | |

Можно допустить к вводу в строй командиром ВС.

Командир ЛО

_____ « ____ » _____ 201 г.
(Ф.И.О., подпись)

5.9.4. Представление для обучения по курсу первоначальной подготовки инструкторского состава

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

для обучения по курсу первоначальной подготовки инструкторского состава

_____ (наименование курсов)

_____ (фамилия, имя, отчество)

_____ (должность, предприятие)

на сбор " ____ " _____ 20__ г.

Рождения 19 __ года, образование: общее _____

специальное _____

(когда, какое закончил учебное заведение)

_____ (специальность)

Налет: общий _____ часов; в том числе по типам ВС:

из них командиром ВС: общий _____ часов, из них по типам ВС:

ХАРАКТЕРИСТИКА

Старший пилот – инструктор ЛО

" __ " _____ 20__ г. _____ (подпись)

Командир ЛО

" __ " _____ 20__ г. _____ (подпись)

Решение комиссии

Протокол комиссии № _____ от " ____ " _____ 20__ г.

Заместитель генерального директора –
летный директор



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 5. Квалификационные
требования

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 09

5.9.5. Акт квалификационной проверки инструктора (Flight Instructor Rating Revalidation and Renewal Form)

1. Персональные данные

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Ф.И.О. | Тип ВС | Свидетельство ATPL № |
| Квалификация: <input type="checkbox"/> TRI <input type="checkbox"/> SFI <input type="checkbox"/> STI | Дата окончания допуска: | |
| <input type="checkbox"/> Первоначальный допуск | <input type="checkbox"/> Подтверждение допуска | <input type="checkbox"/> Восстановление допуска |

2. Теоретическая подготовка: первоначальная / периодическая

| | |
|---------------------------------------------------|------------------------------|
| АУЦ <input type="checkbox"/> | Сертификат / удостоверение № |
| Периодическая подготовка <input type="checkbox"/> | Ст. пилот - инструктор ЛО |

3. Налет в качестве инструктора за предыдущие 12 месяцев:

(пункт 3 при получении первоначального допуска и восстановлении допуска не заполняется)

| | | | |
|-----------------------------------|--------|----------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Самолет | Тип ВС | Полеты (не менее 2-х) | есть <input type="checkbox"/> / нет <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Тренажер | Тип ВС | Время (не менее 3-х часов) | есть <input type="checkbox"/> / нет <input type="checkbox"/> |

Я подтверждаю, что все данные изложенные выше верны.

Дата и подпись заявителя _____

4. Квалификационная проверка на подтверждение полномочий инструктора

| | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------|------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Самолет <input type="checkbox"/> Тренажер | Дата: | Маршрут: Место: | Полеты Время: | |
| Результат проверки: Оценка « » | | | | |
| Квалификации инструктора летной (TRI) <input type="checkbox"/> комплексной летной (SFI) <input type="checkbox"/> тренажерной (STI) <input type="checkbox"/> подготовки соответствует <input type="checkbox"/> / не соответствует <input type="checkbox"/> | | | | |
| Рекомендации: (при наличии) | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| Инструктор - экзаменатор | Ф.И.О. | № свидетельства | Подпись | |
| | | | | |


5. Заключение МКК:

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------|---------|
| Полномочия инструктора летной (TRI) <input type="checkbox"/> / комплексной летной (SFI) <input type="checkbox"/> / тренажерной (STI) <input type="checkbox"/> подготовки действительны до « » _____ 20__ года. | | | |
| Председатель МКК | Ф.И.О. | Дата | Подпись |
| | | | |

5.9.5 (продолжение)

| 1 | Подготовка к тренировке | Оценка | Примечание |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|
| 1.1 | Общее впечатление | | |
| 1.2 | Брифинг с экипажем | | |
| 1.3 | Брифинг с обзорвером (safety pilot) | | |
| 2 | Отношение к работе | | |
| 2.1 | Выполнение правил и требований руководящих документов | | |
| 2.2 | Знание и выполнение полетных процедур | | |
| 2.3 | Техника пилотирования экипажа. Учет влияния стресса и сложности выполняемой задачи | | |
| 2.4 | Ответы на вопросы экипажа (способность придерживаться фактов и цифр) | | |
| 2.5 | Отношение к экзаменатору | | |
| 2.6 | Использование наглядных пособий | | |
| 3 | Организация работы | | |
| 3.1 | Следование программе тренировки, полетному заданию | | |
| 3.2 | Выдача инструкций и указаний по ходу тренировки, полета | | |
| 3.3 | Использование принципов CRM | | |
| 3.4 | Выход из неожиданных и сложных ситуаций | | |
| 3.5 | Действия при неудовлетворительной работе экипажа | | |
| 3.6 | Использование оборудования кабины самолета, тренажера | | |
| 3.7* | Имитация действий АТС, кабинного экипажа и т.д. | | |
| 4 | Оценка и принятие решения | | |
| 4.1 | Уровень подготовки экипажа | | |
| 4.2 | Разрешение повторения пунктов, предписанных к правильному выполнению | | |
| 4.3 | Действия в непредвиденных обстоятельствах | | |
| 5 | Заключительный этап | | |
| 5.1 | Послеполетный брифинг с экипажем | | |
| 5.2 | Организация проведения тренировки/проверки. | | |

- *Оценивается только на тренажере.*

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

5.9.6. Акт квалификационной проверки экзаменатора (Examiner Authorization Acceptance Test)

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------|
| Кандидат (Ф.И.О.) | | Лицензия № | |
| <input type="checkbox"/> Первоначальный допуск | <input type="checkbox"/> Подтверждение допуска | <input type="checkbox"/> Восстановление допуска | |
| <input type="checkbox"/> TRE | <input type="checkbox"/> FIE | <input type="checkbox"/> SFE | Дата _____ |
| <input type="checkbox"/> Тренажер Тип: _____ Место проведения _____ | | Время _____ | |
| <input type="checkbox"/> Самолет Тип _____ Маршрут _____ | | Время (д/н) _____ | |
| Экипаж: | Должность | Ф.И.О | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| ОЦЕНКА ЭКЗАМЕНАТОРА | Оценка |
|---------------------------------------------------------|--------|
| Внешность/манера поведения | |
| Проведение брифинга перед тренажером/полетом | |
| Проведение устного опроса | |
| Соответствие проведение проверки требованиям РПП и ППЛС | |
| Следование программе экзамена, полетному заданию | |
| Проведение брифинга после тренажера/полета | |
| Оценка совместной работы экипажа во время проверки | |
| Заполнение необходимой документации | |
| Знание документов по сертификации летного персонала | |
| Знание требований предъявляемых к экзаменатору | |
| Оценка работы с учетом принципов CRM. | |

| | | | |
|-----------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------|------------|
| Результат проверки: Оценка « » | | | |
| Квалификации _____ инструктора-экзаменатора | | | |
| соответствует <input type="checkbox"/> | | не соответствует <input type="checkbox"/> | |
| Инструктор-экзаменатор | Ф.И.О. | Подпись | Лицензия № |
| | | | |

Рекомендации: (при наличии)

| | | |
|------------------------|--------|---------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Инструктор-экзаменатор | Ф.И.О. | Подпись |
| | | |

5.9.7. Акты квалификационной проверки

5.9.7.1. Акт квалификационной проверки пилота (Pilot's Line Check Report)

| Фамилия, инициалы (Full Name) | Должность (Position) | Лицензии № (License No) | Тип ВС (A/C Type) |
|------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|
| | | | |
| Программа №, задача № (Programme No, Exercise No) | Дата проверки (Date of Check) | Маршрут/аэродром (Route / Aerodrome) | Время / пол. (Flight Time / Legs) |
| | | | |

| 1 | Предполетные процедуры (Pre-Flight) | |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| 1.1 | Оценка метеоусловий, NOTAM и состояния ВС (Weather and NOTAM Check, A/C Airworthiness Status) | |
| 1.2 | Анализ необходимого количества топлива (Fuel Required Consideration) | |
| 1.3 | Принятие решения на полет (Departure Decision Making) | |
| 1.4 | Предполетный осмотр ВС (Aircraft Preflight Inspection) | |
| 1.5 | Проверка судовой документации и оборудования кабины (On-board Documentation and Equipment Check) | |
| 1.6 | Подготовка кабины, размещение и крепление предметов. (Flight Deck Preparation, Stowage and Securing of Items) | |
| 1.7 | Предвзлетный брифинг (Takeoff Briefing) | |
| 2 | Выполнение полета (Flight) | |
| <u>Запуск двигателей и руление (Engine Start and Taxiing)</u> | | |
| 2.1 | Запуск двигателей. Взаимодействие с техническим составом (Engine start/interaction with ground staff) | |
| 2.2 | Процедуры после запуска двигателей (After Start-up Procedures) | |
| 2.3 | Руление (Taxiing) | |
| 2.4 | Процедуры на рулении и перед взлетом (Taxiing and before Take-off Procedures) | |
| <u>Взлет и набор высоты (Climb-out)</u> | | |
| 2.5 | Выполнение процедур на взлете (Take-off Techniques and Procedures) | |
| 2.6 | Выполнение взлета (Take-off Techniques) | |
| 2.7 | Выполнение SID (маршрут и ограничения) и п/шум. процедур (SID, Noise Abatement Procedures) | |
| 2.8 | Процедуры после взлета (After Take-off Procedures) | |
| 2.9 | Набор высоты (Climb-out) | |
| 2.10 | Техника пилотирования (Piloting Techniques) | |
| <u>Полет по маршруту (En Route)</u> | | |
| 2.11 | Анализ погоды на осн. и зап. а/д (Destination and Alternate Aerodromes Weather Analysis) | |
| 2.12 | Уточнение плана полета, маршрута и запасных а/д (Review of Flight Plan, Routing and Alternate Aerodromes) | |

| 2.13 | Контроль расхода топлива (Fuel Monitoring) | |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| 2.14 | Комплексное применение средств СВЖ и анализ точности навигации (Comprehensive Use of Navigation Means and Navigational Accuracy Analysis) | |
| 2.15 | Подготовка к посадке (Descent Preparation) | |
| <u>Снижение. Заход на посадку. Посадка (Descent. Approach. Landing)</u> | | |
| 2.16 | Расчет снижения (Descent Profile) | |
| 2.17 | Выполнение STAR (маршрут и ограничения) и п/шум. процедур (STAR/Noise Abatement Procedures) | |
| 2.18 | Выполнение процедур при заходе на посадку, посадке (Approach and Landing Procedures) | |
| 2.19 | Расчет рубежей выпуска механизации (Aircraft Energy Level) | |
| 2.20 | Расчет на посадку (Landing Profile) | |
| 2.21 | Выполнение посадки (Landing Techniques) | |
| 2.22 | Выполнение пробега и торможение (Rollout and Braking) | |
| 2.23 | Процедуры после посадки (After Landing Procedures) | |
| 2.24 | Техника пилотирования (Piloting Techniques) | |
| <u>Общее (General)</u> | | |
| 2.25 | Контроль работы и эксплуатация двигателей, систем ВС (Engine and Aircraft Systems Handling) | |
| 2.26 | Контроль параметров полета, перекрестный контроль высоты (Flight Parameters Control. Altitude Cross-Check) | |
| 2.27 | Процедуры в зонах турбулентности (Turbulence Procedures) | |
| 3 | Послеполетные процедуры (Post Flight) | |
| 3.1 | Выключение двигателей, процедуры после выключения двигателей (Engine Shutdown, After Engine Shutdown Procedures) | |
| 3.2 | Послеполетный осмотр ВС (Aircraft Post-Flight Inspection) | |
| 3.3 | Послеполетный разбор и анализ выполненного полета (Debriefing) | |
| 3.4 | Оформление документации (Flight Papers Completion) | |
| 3.5 | Передача ВС (A/C Handover) | |

| 4 | Знания, общие процедуры (Knowledge and General Procedures) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.1 | Знания систем, ограничений ВС (A/C Systems, Limitations Knowledge) |
| 4.2 | Знание и использование нормативно-летной документации (Flight Documents Knowledge / Usage) |
| 4.3 | Знание и выполнение стандартных процедур (Knowledge and Use of SOP) |
| 4.4 | Знание и соблюдение правил авиационной безопасности (Compliance with Aviation Security Regulations) |
| 4.5 | Знание и соблюдение правил ведения р/с, понимание указаний (Radiotelephony) |
| 4.6 | Использование карт и схем, справочных материалов (Use of Maps, Aeronautical Charts and References) |
| 4.7 | Эффективность и экономичность выполнения полета (Efficiency and Economy of Flight) |
| 4.8 | Использование различных уровней автоматизации и контроль работы автоматике (Automation Policy) |

| | |
|------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 4.9 | Программирование и использование функций FMS (FMS Programming and YUsage) |
| 4.10 | Выполнение карт контрольных проверок (Check List Performing) |
| 4.11 | Взаимодействие с кабинным экипажем (Interaction with Cabin Crew) |
| 4.12 | Оповещение пассажиров (Passenger Briefings) |
| 4.13 | Форма одежды (Uniform and Appearance) |
| 5 | Управление ресурсами экипажа (CRM) |
| 5.1 | Взаимодействие и коммуникация в экипаже (Crew Coordination and Communication) |
| 5.2 | Ситуационная осознанность (Situational Awareness) |
| 5.3 | Принятие решений (Problem Solving and Decision Making) |
| 5.4 | Распределение нагрузки и контроль времени (Workload and Time Management) |

| Результат проверки (Check Result) | | | |
|-----------------------------------|--|--------------------|------------------------------------|
| Умения (Skills) | | Знания (Knowledge) | Управление ресурсами экипажа (CRM) |

Оценка (Mark): 5 – «пять» («Excellent»); 4 – «четыре» («Good»); 3 – «три» («Satisfactory»); 2 – «два» («Unsatisfactory»).

Примечание: При отсутствии возможности оценить проверяемого по каким-либо параметрам в соответствующих графах проставляется прочерк.

Note: If any items are not completed for some reason, then this should be indicated in corresponding sections by symbol "-".

Замечания и рекомендации (Critique and Comments):

Общая оценка, вывод (General Assessment Conclusion):

Проверяющий (Examiner)

Ф.И.О. (Full Name)

ATPL No

подпись (signature)

Дата (Date) " ____ " ____ 201 ____ г.

С оценкой и выводом ознакомлен:

I testify that the information provided on this form is correct and complete.

Проверяемый _____

(Candidate)

(подпись) (signature)

5.9.7.2. Акт квалификационной проверки штурмана (Navigator's Line Check)

| Фамилия, инициалы (Name) | Должность (Position) | Лицензии № (Licence No) | Тип ВС (A/C type) | |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Программа №, задача № (Programme No, Exercise No) | Дата проверки (Date of Check) | Маршрут/аэродром (Route/Aerodrome) | Время / пол. (Flight Time / Legs) | |
| Содержание проверки (Check Items) | | Оценка (Mark) | Содержание проверки (Check Items) | Оценка (Mark) |
| 1. Предполетные процедуры (Pre-Flight) | | | 2.4. Процедуры после взлета (After take off procedures) | |
| 1.1. Оценка метеоусловий (Weather briefing) | | | 2.5. Набор высоты (Climb profile) | |
| 1.2. Оценка NOTAM и бюллетеней (NOTAM's and bulletins review) | | | ➤ <u>Полет по маршруту</u> | |
| 1.3. Расчет заправки топливом (Fuel requirements) | | | 2.6. Эксплуатация систем ВС (Systems handling) | |
| 1.4. Предполетный осмотр ВС (Exterior/interior A/C inspections) | | | 2.7. Контроль высоты, скорости. Перекрестный контроль высоты (Altitude/speed control. Altitude cross- check) | |
| 1.5. Проверка судовой документации (On-board documentation check) | | | 2.8. Комплексное применение и точность навигации (Comprehensive Use of Navigation Means and Navigation Performance Accuracy) | |
| 1.6. Подготовка кабины (Flight deck preparation) | | | 2.9. Анализ погоды на осн. и зап. а/д (Weather conditions at destination & alternates) | |
| 1.7. Предвзлетный брифинг (T/O briefing) | | | 2.10. Уточнение плана полета, маршрута и запасных а/д. Контроль расхода топлива (Revision of flight plan, alternates and routing. Fuel management) | |
| Σ | | | 2.11. Подготовка к посадке, предпосадочный брифинг (Descent preparation, approach briefing) | |
| 2. Выполнение полета (Flight) | | | ➤ <u>Снижение. Заход на посадку. Посадка</u> | |
| ➤ <u>Запуск двигателей и руление</u> | | | 2.12. Расчет снижения (Descent profile) | |
| 2.1. Процедуры после запуска двигателей (After start check) | | | 2.13. Выполнение STAR, п/шум. процедур (STAR/Noise abatement) | |
| 2.2. Процедуры на рулении (Taxing) | | | 2.14. Выполнение процедур при заходе на посадку по (ILS, неточная система, визуальный заход) (Approach (ILS, non-precision, visual) | |
| ➤ <u>Взлет и набор высоты</u> | | | Σ | |
| 2.3. Выполнение SID и п/шум. процедур (SID, Noise abatement procedure) | | | | |

| Содержание проверки (Check items) | Оценка (Mark) | Содержание проверки (Check items) | Оценка (Mark) |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 3. Послеполетные процедуры (Post flight procedures) | | 4. Общие процедуры (General) | |
| 3.1. Процедуры после посадки и выключения двигателей (Engine shutdown) | | 4.1. Знания систем, ограничений ВС, РПП ПАО «Аэрофлот» (Knowledge of A/C systems, limitations, FOM) | |
| 3.2. Оформление полетной документации (Flight Papers completion) | | 4.2. Выполнение карт контрольных проверок (Normal Checklist? Non-Normal Checklist Procedure) | |
| 3.3. Оформление неисправностей (Defects reporting) | | 4.3. Умение пользоваться картами и схемами сборников, справочным материалом (Skilled use of maps, diagrams and references.) | |
| 3.4. Послеполетный разбор (Debriefing) | | 4.4. Управление ресурсами экипажа (Crew Resource Management) | |
| 3.5. Послеполетный осмотр ВС (Exterior A/C inspection) | | 4.5. Ведение радиосвязи (АТИС, диспетчерское разрешение) (Communications (ATIS, ATC clearance)) | |
| Σ | | 4.6. Взаимодействие с кабинным экипажем (Interaction with cabin crew) | |
| | | 4.7. Соблюдение правил авиационной безопасности (Aviation security regulations) | |
| | | 4.8. Форма одежды (Uniform) | |
| | | Σ | |

Оценка (mark): 5 – «пять» (S – «satisfactory»); 4 – «четыре» (SB – «satisfactory with briefing»); 3 – «три» (US – «unsatisfactory»); 2 – «два» (INC – «incident» or «gross violation»);
Σ – суммарная оценка за раздел.

ЗАМЕЧАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ (COMMENTS):

ВЫВОД (CONCLUSION): _____

Проверяющий (Checker) _____
должность (position) Ф.И.О. (name) подпись (signature)

Дата (Date) " ____ " _____ 20__ г.

С оценкой и выводом ознакомлен:

Проверяемый _____
(подпись) (signature)

**5.9.7.3. Акт квалификационной проверки бортинженера
(Flight Engineer's Line Check)**

| Фамилия, инициалы (Name) | Должность (Position) | Лицензии № (Licence No) | Тип ВС (A/C type) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| | | | |
| Программа №, задача № (Programme No, Exercise No) | Дата проверки (Date of Check) | Маршрут/аэродром (Route/Aerodrome) | Время / пол. (Flight Time / Legs) |
| | | | |
| Содержание проверки (Check Items) | Оценка (Mark) | Содержание проверки (Check Items) | Оценка (Mark) |
| 1. Предполетные процедуры (Pre-Flight) | | ➤ <u>Взлет и набор высоты</u> | |
| 1.1. Контроль заправки топливом (Fuel requirements) | | 2.3. Процедуры на взлете (Take off procedures) | |
| 1.2. Расчет веса и центровки. (Weight & Balance) (DC-10) | | 2.4. Процедуры в наборе высоты (Climb profile procedures) | |
| 1.3. Расчет ВПХ ВС (T/O data computation) (DC-10) | | 2.5. Эксплуатация двигателей, систем и оборудования (Systems & equipment handling) | |
| 1.4. Предполетный осмотр ВС (Exterior/interior inspections) | | ➤ <u>Полет по маршруту</u> | |
| 1.5. Проверка судовой документации (Maintenance release) | | 2.6. Контроль расхода топлива (Fuel management) | |
| 1.6. Подготовка кабины (Flight deck preparation) | | 2.7. Эксплуатация двигателей систем и оборудования (Systems & equipment handling) | |
| 1.7 Предвзлетный брифинг (T/O briefing) | | 2.8. Подготовка к посадке (Descent preparation) | |
| Σ | | ➤ <u>Заход на посадку и посадка</u> | |
| 2. Выполнение полета (Flight) | | 2.9. Предпосадочный брифинг (Approach briefing) | |
| ➤ <u>Запуск двигателей и руление</u> | | 2.10. Эксплуатация двигателей, систем и оборудования (Systems & equipment handling) | |
| 2.1. Запуск двигателей/ взаимодействие с техническим составом (Engine start/coordination with maintenance & control agency) | | 2.11. Процедуры при заходе на посадку (Before landing procedures) | |
| | | 2.12. Процедуры после посадки (After landing procedures) | |
| 2.2. Процедуры после запуска двигателей (After start check) | | Σ | |

| Содержание проверки (contents of check) | Оценка (mark) | Содержание проверки (contents of check) | Оценка (mark) |
|---------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 3. Послеполетные процедуры (After flight procedures) | | 4. Общие процедуры (General) | |
| 3.1. Выключение двигателей (Engine shutdown) | | 4.1. Знания систем, ограничений ВС, РПП ПАО «Аэрофлот» (Knowledge of A/C systems, limitations, FOM) | |
| 3.2. Оформление полетной документации (Flight Papers completion) | | 4.2. Выполнение карт контрольных проверок (Normal Checklist? Non-Normal Checklist Procedure) | |
| 3.3. Оформление неисправностей (Defect reporting) | | 4.3. Управление ресурсами кабины (Cockpit resource management) | |
| 3.4. Послеполетный разбор (Debriefing) | | 4.4. Взаимодействие в экипаже (Crew coordination) | |
| 3.5. Заклочительные работы на ВС (Securing aircraft) | | 4.5. Взаимодействие с инженерно- технической службой (Coordination with maintenance) | |
| 3.6. Послеполетный осмотр ВС (Exterior inspection) | | 4.6. Взаимодействие с кабинным экипажем (Interaction with cabin crew) | |
| 3.7. Передача ВС (A/C transfer) | | 4.7. Соблюдение правил авиационной безопасности (Aviation security regulations) | |
| Σ | | 4.8. Форма одежды (Uniform) | |
| | | Σ | |

Оценка (mark): 5 – «пять» (S – «satisfactory»); 4 – «четыре» (SB – «satisfactory with briefing»); 3 – «три» (US – «unsatisfactory»); 2 – «два» (INC – «incident» or «gross violation»).

Σ – суммарная оценка за раздел.

ЗАМЕЧАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ (COMMENTS): _____

ВЫВОД (CONCLUSION): _____

Проверяющий (Checker) _____

должность (position)


Ф.И.О. (name)

подпись (signature)

Дата (Date) " ____ " _____ 20__ г.

С оценкой и выводом ознакомлен:

Проверяемый _____
(подпись) (signature)

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 03 |

5.9.8. Тренировка и проверка на тренажере

5.9.8.1. Тренировка и проверка на тренажере пилотов (Pilot's Simulator Training and Checking Report)

| | | |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Ф.И.О. (Full Name) | Должность (Position) | Тип и номер лицензии (License Type/Number) |
| | <input type="checkbox"/> CAPT. <input type="checkbox"/> F/O | ATPL/CPL No |
| Тип ВС (A/C Type) | Тип тренировки/проверки (Type of Training/Check) | |
| | <input type="checkbox"/> ATPL <input type="checkbox"/> CPL+IR <input type="checkbox"/> UPGRD <input type="checkbox"/> AWO <input type="checkbox"/> R/H Seat | |

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Предварительная подготовка - экзамен (Theoretical Training - EXAM) | Оценка (Mark) |
| Оценивается в первом полугодии (First Half-Year Period) | Нормальные процедуры и действия в аварийных ситуациях (SOP & Emergency Procedures) | |
| | Полеты в условиях сдвига ветра (Windshear conditions) | |
| | Действия по сигналам GPWS (GPWS Events) | |
| | ВЗП, заход на посадку с круга (Visual Approach, Circle-to-Land) | |
| | Выполнение полетов в особых условиях (Adverse Weather Operations) | |
| | Расчет веса и центровки ВС (Weight and Balance Calculation) | |
| Оценивается во втором полугодии (Second Half-Year Period) | Сезонная подготовка (HOT/ COLD Weather Ops.) | |
| | Нормальные процедуры и действия в аварийных ситуациях (SOP & Emergency Procedures) | |
| | Знание систем ВС и определение летных характеристик (Aircraft General Knowledge) | |
| | Действия по сигналам TCAS (TCAS Events) | |
| | Полеты по CAT-II, III, взлет при ограниченной видимости (CAT-II, III Operations) | |
| | Полеты КВС с правого пилотского кресла (Captain Right Seat Flying) | |
| | Расчет веса и центровки ВС (Weight and Balance Calculation) | |
| Сезонная подготовка (HOT / COLD Weather Ops.) | | |
| Замечания (Remarks)*: YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> | | Результат (Results): ДОПУЩЕН (PASS) <input type="checkbox"/> НЕ ДОПУЩЕН (FAIL) <input type="checkbox"/> |
| Ф.И.О. инструктора-экзаменатора (Instructor-Examiner Name) | | Подпись (Signature) Дата (Date) |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | Тренировка на тренажере (Simulator Training) | Тип тренажера (Simulator Type): C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> | Motion System : YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Visual Aid: YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> |
| Место проведения тренировки (Location): | | А/д на которых проводилась тр-ка (Approaches at Aerodromes): | |
| Ф.И.О. инструктора (Instructor's Name) | Тип и номер лицензии инструктора (Instructor's License Type/Number) | Дата (Date) | Подпись (Signature) |
| 1. | | | |
| 2. | | | |
| 3. | | | |
| Общее время тренировки (Total Training Time): | Замечания: YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> (Remarks) * | Визуальные заходы: кол-во _____ (Visual Approach) | |
| Результат (Results): ДОПУЩЕН (PASS) <input type="checkbox"/> НЕ ДОПУЩЕН (FAIL) <input type="checkbox"/> | | | |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | Проверка - подтверждение допуска к полетам (Check - Revalidation) Время (Time): | Допуск к полетам по приборам YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> (Instrument Rating) |
| Взлет при минимальной разрешенной видимости на ВПП [] м. YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> (Take off at Minimum Authorized RVR) | | С правого пилотского кресла (Right Seat Authorization) |
| Заходы на посадку CAT II/III <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> (CAT II/III Approaches) DH _____ RVR _____ | | • на эшелоне (CRP) (Level Flight) YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> • на взлете и посадке (T/Off Landing) YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> |
| Тип и номер лицензии инструктора-экзаменатора (Examiner's License Type/Number) | | Перегонка с одним неработающим двигателем (Ferry Flight with One-Engine Inoperative) YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> |
| | | Замечания (Remarks) *: YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> |
| Вывод (Results): | | |
| Квалификации линейного (ATPL) <input type="checkbox"/> коммерческого (CPL) <input type="checkbox"/> пилота соответствует (qualified) YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> | | |
| Ф.И.О. инструктора - экзаменатора (Instructor-Examiner Name) | | Подпись (Signature) Дата (Date) |

(*) при наличии замечаний используйте «Бланк замечаний» (Training Shortcomings form shall be used if required).

ПРОВЕРКА НА ТРЕНАЖЕРЕ / SIMULATOR PROFICIENCY CHECK (MPA)

| | | |
|----------|---------------------------------------------------------------------|--|
| 1 | Procedures | |
| 1.1 | Normal Procedures | |
| 1.2 | Normal Checklist, Non-Normal Checklist Procedure | |
| 1.3 | Communications (ATIS, ATC Clearance) | |
| 2 | Engine Failure (Max Crosswind) | |
| 2.1 | Rejected Take-off before V1 RVR..... | |
| 2.2 | Engine Failure after V1 RVR..... | |
| 3 | Instrument Flying | |
| 3.1 | One ENG OUT manual ILS CAT I approach without F/D and AT | |
| 3.2 | One ENG OUT Non-ILS Approach under minimum meteorological condition | |
| 3.3 | IAP with circle-to-land (CAPT.) | |
| 3.4 | SID and STAR | |
| 3.5 | Holding procedures | |
| 3.6 | Landing after IAP | |
| 3.7 | G/A procedure due to missing required visual references | |
| 4 | All Weather Operation (CAT II/III) | |
| 4.1 | CAT II manual landing | |
| 4.2 | CAT III approaches with any malfunctions | |

| | | |
|-----------------|--------------------------------------|--|
| 5 | CRM | |
| 5.1 | Crew Coordination and Communication | |
| 5.2 | Situational Awareness | |
| 5.3 | Problem Solving and Decision Making | |
| 5.4 | Workload and Time Management | |
| 6 | Abnormal/Emergency Procedures | |
| 6.1 | Engine fire during T/O | |
| 6.2 | Evacuation | |
| 6.3 | Windshear at T/O and LDG | |
| 6.4 | TCAS Event | |
| 6.5 | GPWS (TAWS) Event | |
| 7 | System Failures | |
| Not less than 2 | 1. | |
| | 2. | |
| | 3. | |
| | 4. | |
| 8 | Additionally | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Σ | General Assessment | |

Замечания (COMMENTS):

Проверяющий (Checker) _____

должность (position)

Ф.И.О. (name)

подпись (signature)

Дата (Date) " ___ " _____ 20__ г.


С оценкой и выводом ознакомлен:

I testify that the information provided on this form is correct and complete.

Проверяемый _____

Candidate

(подпись) (signature)

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

5.9.8.2. Тренировка и проверка на тренажере штурманов (Flight Navigator's Simulator Training and Checking)

| | | |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Ф.И.О. (Applicant's name) | Должность (Rank/Type Rating as...) | Тип и номер лицензии (Type and number of license) |
| | <input type="checkbox"/> Шт. (Navig.) <input type="checkbox"/> Шт./И (Navig.-instr.) | |
| Тип ВС (Type of A/C) | Тип тренировки/проверки (Type of training/check) | |
| | <input type="checkbox"/> ATPL <input type="checkbox"/> AWO <input type="checkbox"/> OPC <input type="checkbox"/> ОЗП/ВЛП | |

Satisfactory completion of Type rating – training according to requirements is certified below

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1 Предварительная подготовка (Theoretical training) | | |
| Оценка проверки знаний по специальным дисциплинам полугодия (Mark obtained): | | Оценка проверки знаний в ходе предварительной подготовки: |
| Замечания (Remarks)*: | | |
| Результат (Result): ДОПУЩЕН (PASS) <input type="checkbox"/> НЕ ДОПУЩЕН (FAIL) <input type="checkbox"/> | | |
| Ф.И.О. инструктора (Instructor's name) | Подпись (Signature) | Дата (Date) |
| 2 Тренировка на тренажере (Simulator training) | | |
| Тип тренажера (Aircraft type): | Общее время тр-ки (Total training time): | |
| Место проведения тр-ки (Location): | | |
| Тип и номер лицензии инструктора (Type and number of TRI license): | д на которых проводилась тр-ка (Approaches at aerodromes): | |
| Замечания (Remarks)*: | | |
| Результат (Result): ДОПУЩЕН (PASS) <input type="checkbox"/> НЕ ДОПУЩЕН (FAIL) <input type="checkbox"/> | | |
| Ф.И.О. инструктора (Instructor's name) | Подпись (Signature) | Дата (Date) |
| 3 Подтверждение допуска к полетам (Revalidation) | | |
| Тип и номер лицензии инструктора (Type and number of TRE license): | | |
| P – RNAV | YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> | RNAV approach <input type="checkbox"/> |
| YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> | | |
| Замечания (Remarks)*: | | |
| Вывод (Conclusion): | | |
| Ф.И.О. инструктора - экзаменатора (TRE name) | Подпись (Signature) | Дата (Date) |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ПРОВЕРКА НА ТРЕНАЖЕРЕ / SIMULATOR PROFICIENCY CHECK

| 1 Предполетные процедуры (Flight preparation) | |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 1.1 | Подготовка кабины (Flight deck preparation) |
| 1.2 | Предполётный расчёт взлётных характеристик ВС (Take off data calculation) |
| 1.3 | Планирование горизонтальной навигации (Lateral flight planning) |
| 1.4 | Планирование вертикальной навигации (Vertical flight planning) |
| 1.5 | Проверка и настройка радиосредств (Radio NavAids preparation)) |
| 1.6 | Построение маршрутов вылета (SID и TRANS SID Selection) |
| | |
| 2 Взлет и набор высоты (Departures) | |
| 2.1 | Выполнение схемы выхода (Monitoring departures procedure) |
| 2.2 | Использование высотомеров (Altimeter setting) |
| | |
| 3 Крейсерский полет (Enroute) | |
| 3.1 | Использование радионавигационных средств (Radio navigation) |
| 3.2 | Выполнение процедуры спрямления (Direct-to a waypoint procedure) |
| 3.3 | Ввод параллельного маршрута (Offset track Initiation) |
| 3.4 | Создание и преобразование точек маршрута (Fly-over and fly-by waypoints) |
| | |

| 4 Подготовка к снижению и снижение (Arrivals) | |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 4.1 | Построение маршрута подхода (STAR Selection) |
| 4.2 | Построение маршрута на запасной аэродром (Entering alternate) |
| 4.3 | Расчет и контроль снижения (Descent monitoring) |
| 4.4 | Выполнение полета в зоне ожидания (Holden pattern) |
| | |
| 5 Заход на посадку (Approach) | |
| 5.1 | Горизонтальная навигация на заходе (Lateral navigation in approach) |
| 5.2 | Вертикальная навигация на заходе (Vertical navigation in approach) |
| 5.3 | Изменение системы захода на посадку (Prepare alternate approach) |
| | |
| 5 Аварийные и нестандартные процедуры (Abnormal/Emergency Procedures) | |
| 5.1 | Действия при отказе навигационного оборудования (NAV/FMS failure) |
| 5.2 | Действия при отказе приборного, радио оборудования (Instruments/Radio failure) |
| | |
| Σ | Суммарная оценка (General Assessment) |

Замечания (COMMENTS):

**Проверяющий
(Checker)**

должность (position)

ФИО (name)


подпись (signature)

Дата (Date) « ____ » _____ 20__ г.

С оценкой и выводом ознакомлен:

Проверяемый

подпись (signature)

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

5.9.8.3. Тренировка и проверка на тренажере бортинженеров (Flight Engineer's Simulator Training and Checking)

| | | |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Ф.И.О. (Applicant's name) | Должность (Rank/Type Rating as...) | Тип и номер лицензии (Type and number of license) |
| | <input type="checkbox"/> Б/И (F/Eng) <input type="checkbox"/> Б/И-И (F/Eng-instr.) | |
| Тип ВС (Type of A/C) | Тип тренировки/проверки (Type of training/check) | |
| | <input type="checkbox"/> ATPL <input type="checkbox"/> AWO <input type="checkbox"/> OPC <input type="checkbox"/> ОЗГ/ВЛП | |

Satisfactory completion of Type rating – training according to requirements is certified below

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1 Предварительная подготовка (Theoretical training) | | | |
| Оценка проверки знаний по специальным дисциплинам полугодия (Mark obtained): | | Оценка проверки знаний в ходе предварительной подготовки: | |
| Замечания (Remarks)*: | | | |
| Результат (Result): ДОПУЩЕН (PASS) <input type="checkbox"/> НЕ ДОПУЩЕН (FAIL) <input type="checkbox"/> | | | |
| Ф.И.О. инструктора (Instructor's name) | | Подпись (Signature) | Дата (Date) |
| 2 Тренировка на тренажере (Simulator training) | | Motion/system (Three or more axes): YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> | Visual aid: YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> |
| Тип тренажера (Aircraft type): | | Общее время тренировки (Total training time): | |
| Место проведения тренировки (Location): | | | |
| Тип и номер лицензии инструктора (Type and number of TRI license): | | | |
| Замечания (Remarks)*: | | | |
| Результат (Result): ДОПУЩЕН (PASS) <input type="checkbox"/> НЕ ДОПУЩЕН (FAIL) <input type="checkbox"/> | | | |
| Ф.И.О. инструктора (Instructor's name) | | Подпись (Signature) | Дата (Date) |
| 3 Подтверждение допуска к полетам (Revalidation) | | | |
| Тип и номер лицензии инструктора (Type and number of TRE license): | | С дополнительного кресла БИ YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> (для инструкторов, экзаменаторов) | |
| CAT I <input type="checkbox"/> / CAT II <input type="checkbox"/> / CAT III <input type="checkbox"/> | | Перегонка с одним нераб. двиг. YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> | |
| Замечания (Remarks)*: | | | |
| Вывод (Conclusion): | | | |
| Ф.И.О. инструктора-экзаменатора (TRE name) | | Подпись (Signature) | Дата (Date) |

* при необходимости используйте приложение "Бланк замечаний"

ПРОВЕРКА НА ТРЕНАЖЕРЕ / SIMULATOR PROFICIENCY CHECK

| | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Предполетные процедуры (Flight preparation) | | | | |
| 1.1 | Выполнение "Checklists" | | | 6.5 | Выполнение процедур при уходе на второй круг на/ниже ВПП в автоматическом или ручном режиме (G/A at/below DH Automatic or Manually) |
| 1.2 | Подготовка к запуску, запуск двигателя от ВСУ | | | 7 | Эксплуатация систем и оборудования ВС (Normal/Abnormal Operation of Systems) |
| 1.3 | Подготовка к запуску, запуск двигателя от УВЗ | | | 7.1 | Силовая установка ВС. (Engines) |
| 1.4 | Подготовка к запуску запуск двигателя от работающего двигателя | | | 7.2 | СРД и СКВ. (Pressurization and Air Conditioning Systems) |
| 1.5 | Процедуры на рулении (Taxing) | | | 7.3 | Система статики/динамики (Pitot/static System) |
| 2 | Отказ двигателя на взлете (Take-off with simulated Engine Failure) | | | 7.4 | Система электроснабжения (Electrical System) |
| 2.1 | Прерванный взлет. (Rejected Take-off) | | | 7.5 | Топливная система (Fuel System) |
| 2.2 | После V1 (After V1) | | | 7.6 | Система управления и триммирования ВС (Flight Control and Trim System) |
| 3 | Полеты по приборам (Instrument Flight Procedures) | | | 7.7 | САУ (Autopilot/flight director) |
| 3.1 | Взаимодействие с экипажем при заходе на посадку по CAT I ILS (CAT I ILS Approaches) | | | 7.8 | Гидросистема (Hydraulic System) |
| 3.2 | Взаимодействие с экипажем при ручном пилотировании (Manual Flight) | | | 7.9 | ПОС (Anti- and De-icing System) |
| 3.3 | Взаимодействие с экипажем при ручном пилотировании с отказавшим двигателем по директорам (Manually, One Engine Inoperative with F/D) | | | 7.10 | Приборное, навигационное, радио оборуд. (Radios/Instruments/NAV/FMS) |
| 4 | Уход на второй круг (Missed Approach Procedure) | | | 7.11 | Шасси и система торможения (Landing Gear and Break System) |
| 4.1 | Взаимодействие с экипажем при уходе на второй круг со всеми работающими двиг. (Normal Missed Approach Procedure) | | | 7.12 | Эксплуатация систем и оборудования ВС по резервному контуру (Normal/Abnormal Operation of Systems) |
| 4.2 | Взаимодействие с экипажем при уходе на второй круг с одним отказавшим двигателем (MAP with One Engine Inoperative) | | | 7.13 | ВСУ (APU) |
| 5 | Посадка (Landing) | | | 7.14 | Механизация крыла (Slats/Flaps) |
| 5.1 | Взаимодействие с экипажем и выполнение процедур при посадке с одним оказавшим двигателем (One Inoperative Engine Landing) | | | 7.15 | СРПБЗ/GPWS/MXRAD/RALT/XPDR |
| 5.2 | Взаимодействие с экипажем и выполнение процедур при посадке с двумя отказавшими двигателями: для 3 двигательных – центральный и боковой; для 4 двигательных – два с одной стороны (Two Inoperative Engines Landing) | | | 8 | Аварийные и нестандартные процедуры (Abnormal/Emergency Procedures) |
| 6 | All Weather Operation (CAT II/III) | | | 8.1 | Пожар ВСУ (APU Fire) |
| 6.1 | Взаимодействие с экипажем и выполнение процедур при прерванном взлете и при минимальной разрешенной видимости по ОБИ (RTO at Minimum Authorized RVR) | | | 8.2 | Действия при пожаре, включая эвакуацию (Fire Drills Including Evacuation) |
| 6.2 | Взаимодействие с экипажем на взлете при минимальной разрешенной видимости по ОБИ (TO at Minimum Authorized RVR) | | | 8.3 | Действия при задымлении (Smoke/Smoke Removal) |
| 6.3 | Взаимодействие с экипажем при заходе на посадку по CAT II/III ILS (CAT II/III ILS Approaches) | | | 8.4 | Отказ/Выключение/Запуск двигателя (Engine Failure/Shutdown/Restart) |
| 6.4 | Выполнение процедур при выполнении посадки (Landing) | | | 8.5 | Разгерметизация/аварийное снижение (Cabin Press. Syst. Fail/Emergency Descent) |
| С оценками и выводом ознакомлен – подпись проверяемого (applicant signature) | | | | 8.6 | Потеря работоспособности члена экипажа (Incapacitation) |
| | | | | 8.7 | Действия при срабатывании TCAS (TCAS Event) |
| | | | | 9 | Другие виды подготовки (Other Type of Training) |
| | | | | 9.1 | Перегонка с одним неработающим двигателем. |

5.9.9. Мероприятия при замечаниях, отклонениях, нарушениях или после приостановления допуска к полетам

| | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|---------------|-------|
| Ф.И.О. | Должность | Тип ВС | Лицензии № | Дата: |
| Причина: <input type="checkbox"/> замечание <input type="checkbox"/> отклонение <input type="checkbox"/> нарушение <input type="checkbox"/> отстранение | | | | |
| <input type="checkbox"/> Тренажер Место проведения: | | | | |
| <input type="checkbox"/> Самолет Рейс/Маршрут: | | | | |
| <input type="checkbox"/> Данные СОК, информация ОВД, др. | | | | |
| Описание: | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| Ф.И.О. должностного лица | Подпись | | Лицензия № | |
| | | | | |

Назначенные мероприятия, рекомендации:

| | | |
|-----------------------------------------------------|------|---------|
| Теоретическая подготовка. <input type="checkbox"/> | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Тренажерная подготовка. <input type="checkbox"/> | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Летная тренировка. <input type="checkbox"/> | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Квалификационная проверка. <input type="checkbox"/> | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| Ст. пилот – инструктор ЛО | Дата | Подпись |
| | | |

Выполнение программы

| | | | |
|-----------------------------|-------|---------|--|
| Теоретическая подготовка | Дата: | Время: | |
| Общая оценка, вывод: | | | |
| | | | |
| | | | |
| Пилот-инструктор | Дата | Подпись | |
| | | | |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 5. Квалификационные
требования

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

| | | | | | |
|------------------------|-------|------|--------|---------|--|
| Тренажерная подготовка | Дата: | | Место: | Время: | |
| Общая оценка, вывод: | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Пилот-инструктор | | Дата | | Подпись | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|----------------------|-------|------|----------|---------|--|
| Летная тренировка. | Дата: | | Маршрут: | Полеты: | |
| | | | | Время: | |
| Общая оценка, вывод: | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Пилот - инструктор | | Дата | | Подпись | |
| | | | | | |

Повторная квалификационная проверка

| | | | | | |
|-----------------------------------|-------|--|----------|---------|--|
| <input type="checkbox"/> Тренажер | Дата: | | Место: | Время: | |
| <input type="checkbox"/> Самолет | | | Маршрут: | Полеты: | |
| Общая оценка, вывод: | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |


Проверяющий _____ Ф.И.О. _____ АТPL № _____ подпись
Дата " ____ " _____ 201__ г.

С оценкой и выводом ознакомлен:

Проверяемый _____
(подпись)

Заключение командира летного отряда (при отстранении от полетов)

| | | |
|----------------------------------------------------------------------|------|---------|
| Мероприятия выполнены в полном объеме. Можно допустить к полетам. | | |
| Требуется дополнительная подготовка. | | |
| Занимаемой должности не соответствует. | | |
| Командир ЛО | Дата | Подпись |
| | | |

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | <p style="text-align: center;">РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А</p> <p style="text-align: center;">Глава 5. Квалификационные требования</p> | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

5.9.10. Бланк замечаний

БЛАНК ЗАМЕЧАНИЙ

(TRAINING SHORTCOMINGS FORM)

(заполняется инструктором/экзаменатором по результатам тренировки и/или проверки
летного состава)

(To be filled by Instructor, if required)

| Ф.И.О. (Name) | Тип ВС (A/C Type) | Должность (Rank) | Номер свидетельства (License №) |
|------------------|----------------------|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| | | <input type="checkbox"/> CAPT <input type="checkbox"/> F/O | |

Дата (Date):

Инструктор (Instructor):

Подпись (Signature):

5.9.11. Лист учета регулярных тренировок пилота на тренажере (Pilot's FFS recurrent training records)

| Ф.И.О. (name) | Тип ВС (type of A/C) | Должность (rank) | | Номер свидетельства (license №) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | <input type="checkbox"/> CAPT. | <input type="checkbox"/> F/O | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | год | | | 1 | | | 2 | | | 3 | | | | | | | | | | | |
| | | | | полугодие | | | 1 | | | 2 | | | 3 | | | 4 | | | 5 | | | 6 | | |
| | | | | день тренировки | | | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| 1 | Отказ двигателя на взлете на скорости $< V_1$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1a | в том числе при RVR м | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Отказ двигателя на взлете на скорости $> V_1 (< V_2)$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2a | в том числе при RVR м | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Пожар двигателя на взлете на скорости $> V_1$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Экстренное снижение по причине разгерметизации | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Заход на посадку в условиях минимума с отказавшим двигателем | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Заход на посадку в условиях минимума по схеме RNAV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Заход на посадку с применением маневра «circle-to-land» | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | Уход на второй круг с DH (MDH) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Уход на второй круг с высоты ≤ 50 ft | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Посадки в условиях темного времени суток (ночью) (≥ 3 для PIC) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | Выполнение посадки в ручном режиме в условиях CAT II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Заходы на посадку в условиях CAT III | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | Тренировка маневров и действия при срабатывании EGPWS (TAWS) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | Тренировка маневров и действий при срабатывании TCAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | Действия экипажа при попадании в условия сдвига ветра | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Эвакуация | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | Тренировка по сценарию обстановки реального полета по маршруту | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | Вывод ВС: из сложного пространственного положения из предсрывных режимов и режима сваливания | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Потеря работоспособности членов экипажа | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | Полная потеря электропитания от генераторов | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | Задымление в кабине экипажа или в пассажирской кабине | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | Пожар в багажных отделениях, нишах шасси | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | Действия при отказе (самовыключении) всех двигателей | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 24 | Отказ двигателя, приводящий к невозможности выдерживать эшелон | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25 | Подготовка к посадке на воду | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Тренировка по отказам систем ВС:

| | год | | | 1 | | | 2 | | | 3 | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | полугодие | | | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| | день тренировки | | | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Система запуска и зажигания двигателя <i>Engine Start and Ignition System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система электронного управления двигателем <i>Electronic Engine Control / FADEC</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система смазки двигателя <i>Engine Oil System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Топливная система двигателя <i>Engine Fuel System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система реверсирования тяги двигателя <i>Thrust Reverser</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система отбора и распределения воздуха <i>Bleed Air System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система регулирования давления воздуха в кабине <i>Pressurization System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система кондиционирования <i>Air Conditioning System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система вентиляции и охлаждения авионики <i>Equipment Cooling & Ventilation System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Электросистема <i>Electrical System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система управления <i>Primary Flight Control System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система управления механизацией <i>Flaps and Slats Control</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система управления стабилизатором <i>Stabilizer Control</i> | | | | | | | | | | | | |
| Топливная система самолета <i>Fuel System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Гидравлическая система <i>Hydraulic System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система уборки / выпуска шасси <i>Landing Gear Retraction / Extension System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система торможения колес <i>Brake System</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система управления поворотом колес <i>Wheel Steering</i> | | | | | | | | | | | | |
| Система автоматического управления полетом <i>Automatic Flight</i> | | | | | | | | | | | | |
| Приборное оборудование <i>Flight Instruments</i> | | | | | | | | | | | | |
| Навигационная система <i>Navigation System</i> | | | | | | | | | | | | |

| | | | Дата (date) | Время (training time) | Аэродромы (airports) | Ф.И.О. инструктора (instructor name) | Номер св-ва (license №) | Подпись (sign) |
|-------|--------|---|----------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------|-------------------|
| 1 год | 1 п.г. | 1 | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | 3 | | | | | | |
| | 2 п.г. | 1 | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | 3 | | | | | | |
| 2 год | 1 п.г. | 1 | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | 3 | | | | | | |
| | 2 п.г. | 1 | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | 3 | | | | | | |
| 3 год | 1 п.г. | 1 | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | 3 | | | | | | |
| | 2 п.г. | 1 | | | | | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | 3 | | | | | | |

Примечание: При проведении тренировки обязательным является наличие бланка замечаний

5.9.12. Категории сложности аэродромов

Перечень аэродромов категории «В1»

| Аэродром | код ICAO | Аэродром | код ICAO |
|------------------------|----------|-----------------------|----------|
| Агадир (*) | GMAD | Навои (*) | UTSA |
| Аликанте (*) | LEAL | Овда (*) | LLOV |
| Алматы | UAAA | Онтарио | KONT |
| Амман (*) | OJAI | Орландо | KMCO |
| Амритсар | VIAR | Осака | RJBB |
| Анкара (*) | LTAC | Оттава | CYOW |
| Астана | UACC | Пальма де Майорка (*) | LEPA |
| Афины (*) | LGAV | Париж | LFPG |
| Ахмедабад | VAAH | Пафос (*) | LCPH |
| Барселона | LEBL | Пекин | ZBAA |
| Бейрут (*) | OLBA | Пешавар | OPPS |
| Бишкек (*) | UAFM | Пловдив (*) | LBDP |
| Благовещенск (*) | UHBB | Пхукет | VTSP |
| Валенсия | LEVC | Рейкьявик (*) | BIRK |
| Варадеро | MUVR | Рим | LIRF |
| Вена (*) | LOWW | Ростов (Платов) | URRP |
| Владивосток | UHWW | Самарканд | UTSS |
| Гран Канария | GCLP | Сан-Диего | KSAN |
| Гатвик | EGKK | Сан-Франциско | KSFO |
| Гуанчжоу | ZGGG | Сеул | RKSI |
| Гянджа (*) | UBBG | София | LBSF |
| Дананг | VVDN | Стамбул (*) | LTBA |
| Детройт | KDTW | Тампа | KTPA |
| Женева (*) | LSGG | Тбилиси (*) | UGTB |
| Иркутск (*) | UIII | Тегеран (*) | OIIE |
| Калининград (Храброво) | UMKK | Тель-Авив (*) | LLBG |
| Кефлавик (*) | BIKF | Тенерифе | GCTS |
| Краков | EPKK | Термез | UTST |
| Ларнака | LCLK | Токио (Ханеда) | RJTT |
| Лас Вегас | KLAS | Торонто | CYYZ |
| Лион | LFLY | Утапао | VTBU |
| Лондон (Хитроу) (*) | EGLL | Улан-Удэ | UIUU |
| Лос-Анджелес | KLAX | Филадельфия | KPHL |
| Магадан | UHMM | Франкфурт | EDDF |
| Магнитогорск | USCM | Ханой | VVNB |
| Мадрид (*) | LEMD | Ханчжоу | ZSHC |
| Майами | KMIA | Хургада (*) | HEGN |
| Макао | VMMC | Цюрих (*) | LSZH |
| Малага | LEMG | Чеджу | RKPC |
| Марсель (*) | LFML | Ченнай | VOMM |
| Милан (*) | LIMC | Чита | UIAA |
| Мин.Воды | URMM | Шарм-эль-Шейх (*) | HESH |
| Монреаль | CYUL | Шеньян | ZYTX |
| Мумбай | VABB | Шереметьево (**) | UUEE |
| Мурманск (*) | ULMM | Ю.Сахалинск (*) | UHSS |


- (*) аэродромы категории В1, на которых вторым пилотам запрещается выполнять функции пилотирующего пилота на этапах захода на посадку и посадки без присутствия в контуре управления КВС, имеющего квалификационную отметку - инструктор.
- (**) аэродромы категории В1, на которых вторым пилотам, за исключением вторых пилотов ЛО ВС А330, В777, запрещается выполнять функции пилотирующего пилота на этапах захода на посадку и посадки без присутствия в контуре управления пилота, имеющего квалификационную отметку - инструктор.

Перечень аэродромов категории «В2»

| Аэродром | код ICAO | Аэродром | код ICAO |
|-----------|----------|--------------------------|----------|
| Анадырь | UHMA | Норильск | UOOO |
| Анталья | LTAI | Нью Йорк | KJFK |
| Бергамо | LIME | Петропавловск-Камчатский | UHPP |
| Геленджик | URKG | Подгорица | LYPG |
| Гонконг | VHNN | Сочи | URSS |
| Гренобль | LFLS | Сплит | LDSP |
| Дубровник | LDDU | Тайюань | ZBYN |
| Ереван | UDYZ | Тегеран (Мехранбад) | OIII |
| Зальцбург | LOWS | Турин | LIMF |
| Ираклион | LGIR | Улан-Батор | ZMUB |
| Любляна | LJLJ | Эрзурум | LTCE |
| Ницца | LFMN | | |

Перечень аэродромов категории «С»

| Аэродром | код ICAO | Аэродром | код ICAO |
|--------------|----------|----------|----------|
| Аяччо | LFKJ | Катманду | VNKT |
| Бусан | RKPK | Мехико | MMMX |
| Душанбе | UTDD | Салоники | LGTS |
| Инсбрук | LOWI | Тиват | LYTV |
| Карловы Вары | LKKV | Шамбери | LFLB |

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 03 |

5.9.13. Подтверждение права выполнения полетов в ПАО «Аэрофлот»

| | | |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Ф.И.О. (Applicant Name) | Должность (Rank/Type Rating as...) | Тип и номер лицензии (License Type/Number) |
| | <input type="checkbox"/> CAPT. <input type="checkbox"/> F/O | ATPL/CPL No |
| Тип ВС (A/C Type) | Командир ЛП (Ф.И.О., подпись) | Дата (Date) |
| | | |

Задача 1. Наземная подготовка.

| № | Содержание упражнения | Время | Дата | Оценка | Подпись |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------|--------|---------|
| 1 | Дисциплины 1-го полугодия | 2 часа | | | |
| 2 | Дисциплины 2-го полугодия | 2 часа | | | |
| 3 | Изучение характерных авиационных происшествий и информации по безопасности полетов. | 1 час | | | |
| 4 | Навигационная подготовка. РПП часть «С» | 2 часа | | | |
| 5 | Порядок расчета эксплуатационных характеристик ВС (Performance). | 1 час | | | |
| 6 | Порядок ведения полетной документации. | 1 час | | | |
| 7 | Процедуры и порядок выполнения полетов при наличии допустимых неисправностей (применение MEL/CDL). | 2 часа | | | |
| 8 | Противообледенительная обработка ВС. | 1 час | | | |
| 9 | Применяемые топлива, их характеристики и заправка ВС. | 30 мин. | | | |
| 10 | Эксплуатационные ограничения ВС (Limitations). | 30 мин. | | | |
| 11 | Особенности эксплуатации ВС. РПП часть «В». | 1 час | | | |
| 12 | РПП часть «А» | 1 час | | | |
| 13 | Итоговое собеседование. | 1 час | | | |

Замечания инструктора:

ВЫВОД: Допущен к тренировке на тренажере.
Необходима дополнительная подготовка.

Инструктор: _____ / _____ / Дата " ____ " _____ 201__ г.
(Ф.И.О.) (подпись)

Задача 2. Тренажерная подготовка.

| Содержание упражнения | Время | Примечание |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Тренировка на тренажере в соответствии с Методикой выполнения тренировки и проверки на тренажере на текущее полугодие. | 6 часов | <i>Результаты оформляются на бланке (Прил.5.9.8.1, глава 5, часть «А» РГП).</i> |
| Проверка на тренажере в соответствии с Методикой выполнения тренировки и проверки на тренажере на текущее полугодие. | 2 часа | |

ВЫВОД: Допущен к летной тренировке в рейсовых условиях.
Необходима дополнительная подготовка.

| |
|--|
| |
| |

Инструктор: _____ / _____ / Дата " ____ " _____ 201__ г.
(Ф.И.О.) (подпись)

Задача 3. Летная подготовка в рейсовых условиях.

| Содержание | Кол-во полетов | Время | Примечание |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------|-----------------------------------------------------|
| Тренировка с инструктором для восстановления навыков по управлению самолетом и взаимодействию в экипаже. | | не учит. | <i>Результаты оформляются на бланке (Прил.1.2).</i> |

ВЫВОД: Допущен к проверке по задаче 4.
Необходима дополнительная тренировка.

| |
|--|
| |
| |

Инструктор: _____ / _____ / Дата " ____ " _____ 201__ г.
(Ф.И.О.) (подпись)

Задача 4. Проверка техники пилотирования.

| Дата | Проверяющий | Маршрут | Время день/ночь | Полеты день/ночь |
|---------------|-------------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| Всего: | | | | |

Результаты проверки оформляются в Акте квалификационной проверки (Line Check).


ВЫВОД: Можно допустить к полетам в качестве КВС на ВС _____.
Можно допустить к полетам в качестве 2П на ВС _____.
Не допущен к полетам.

| |
|--|
| |
| |
| |

Проверяющий: _____ / _____ / Дата " ____ " _____ 201__ г.
(Ф.И.О.) (подпись)

5.9.14. Приложение к свидетельству члена экипажа воздушного судна (ATTACHMENT TO THE LICENSE)

(1) Приложение к свидетельству члена летного экипажа ВС

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|
|  Приложение к свидетельству (Licence Attachment) № _____ | | |
| <u>Имя Фамилия</u> (Name) | | |
| <u>Председатель МКК</u> (Chairman of RQC) | | |
| Type Rating and Privileges | Date | Signature |
| | | |
| KAT.(CAT) _____ (Category Operations) | | |
| NAT HLA | | |
| RNP APCH | | |
| RNP-1 <input type="checkbox"/> RNP-2 <input type="checkbox"/> RNP-4 <input type="checkbox"/> RNAV-1 <input type="checkbox"/> RNAV-2 <input type="checkbox"/> RNAV-5 <input type="checkbox"/> RNAV-10 <input type="checkbox"/> | | |
| | | |

| Квалификационные проверки/ Line Check/Proficiency Check | | | | |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Тип тренаже- ра и ВС / FFS and A/C Type | Проверка действитель- на до (дата)/ Valid until (date) | Фамилия экзаменатора / Examiner's Name | № Свидетельства экзаменатора / Examiner's Licence Number | Подпись/ Signature |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

(2) Порядок заполнения приложения к свидетельству члена летного экипажа ВС

Приложение к пилотскому свидетельству (далее - Приложение) является документом, подтверждающим прохождение пилотом летной проверки на ВС и квалификационной проверки на сертифицированном тренажере (далее - FFS), а также допуска на выполнение полетов, требующих специальной подготовки.

Для пилотов, выполняющих полёты на нескольких типах ВС, заполняются отдельные приложения на каждый тип ВС.

Приложение действительно только при предъявлении действующего свидетельства, номер которого указан в приложении.

Вид свидетельства указывается перед его номером аббревиатурой ATPL (A) или CPL (A).

Бланк заполняется шариковой ручкой чёрного или синего цвета, аккуратно, печатными буквами.

Фамилия и имя владельца пишутся так, и в той же последовательности, как записано в пилотском свидетельстве на английском языке.


В разделе «Type Rating» указывается дата выдачи свидетельства или присвоения квалификации, тип ВС, допуск к выполнению полетов по приборам (IR) и допуск к выполнению функций инструктора (TRI). Если функции пилота в составе экипажа ограничиваются только функциями второго пилота, указывается данное ограничение «Co-pilot» (например: «A320/A321/IR» или «B737NG/IR/TRI» или «B777/IR, Co-pilot»).

Допуски к видам полётов вносятся специалистом летного отряда на основании документа, подтверждающего допуск пилота к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики (NAT HLA), к полетам в RNP с указанием типа RNP, а при выполнении заходов на посадку и посадок в условиях II или III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, допуск к полетам в условиях ограниченной видимости с записью: «KAT.(CAT) II» или «KAT. (CAT) III».

Дата получения допуска заверяется личной подписью уполномоченного специалиста (эксперта) летного отряда, внесшего эту запись. Строчка вида полётов, к которому у владельца допуска нет, остаётся чистой.

Данные о проведении летной проверки на ВС (Line Check) и квалификационной проверки на пилотажном тренажере (Proficiency Check) вносятся экзаменатором после успешного прохождения пилотом проверки в день ее завершения с указанием типа ВС, срока действия проверки (Valid until ...), фамилии экзаменатора, как записано в летном свидетельстве на английском языке (Ivanov), номера свидетельства и заверяются личной подписью экзаменатора.

(3) Приложение к свидетельству члена кабинного экипажа ВС

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|  Приложение к свидетельству бортпроводника / Attachment to Cabin Crew Licence № _____ _____ (Фамилия / Last name) _____ (Имя / First name) | | | |
| Квалификационная отметка / Rating | | Типы ВС / Aircraft Types | |
| Бортпроводник / Flight Attendant | | | |
| Инструктор / Instructor | | | |
| АСП «Суша» / SEP training («Emergency landing») | | | Действует до / Valid till |
| Типы ВС / Aircraft Types | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| АСП «Вода» / SEP training («Ditching») | | | |
| Сертификат «Перевозка опасных грузов» / Dangerous goods training certificate | | | |
| КПП / Line check | | Тип ВС / Aircraft Type | Фамилия И.О. проверяющего / Name of authorized person |
| дата / date | номер рейса / flight number | | |
| | | | |
| Особые отметки / Special remarks | | | |
| | | | МП |
| _____ (Должность, Ф.И.О. руководителя подразделения) | | | |

(4) Порядок заполнения бланка Приложения к свидетельству бортпроводника

Приложение к свидетельству бортпроводника (далее - Приложение) является документом, подтверждающим:

- квалификацию члена кабинного экипажа («Бортпроводник», «Инструктор»);
- наличие действующих допусков к выполнению соответствующих функций на ВС;
- прохождение аварийно-спасательной подготовки на тренажерах «Суша»/«Вода»;
- прохождение подготовки по курсу «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом»;
- прохождение проверки квалификации в рейсовых условиях;
- наличие допуска к работе старшим бортпроводником;
- наличие допуска к ведению информационной работы на борту ВС (на одном или нескольких иностранных языках).

Приложение действительно только при предъявлении свидетельства бортпроводника, номер которого указан в Приложении.

При необходимости внесения новых квалификационных и особых отметок, сведений о выполнении контрольно-проверочного полета (на подтверждение квалификации и / или допуск к самостоятельной работе бортпроводником на типе ВС), а также после окончания курсов периодической подготовки при прохождении МКК ПАО «Аэрофлот» Приложение подлежит замене.

Бланк заполняется в печатном виде на русском и английском языках:

- фамилия и имя владельца заполняется так же, как указано в свидетельстве;
- в графе «Квалификационная отметка / Rating» указывается квалификация («Бортпроводник»/«Инструктор»), напротив соответствующей квалификации в графе «Типы ВС / Aircraft Types» указываются допуски на типы ВС (типы перечисляются через запятую);
- в разделе «АСП «Суша»/SEP training (Emergency landing)» указываются типы ВС, напротив соответствующего(-их) типа(-ов) ВС в графе «Действует до / Valid till» - дата завершения периода действия соответствующего «Задания на тренировку» (срок действия - 1 год);
- в разделе «АСП «Вода»/SEP training (Ditching)» напротив соответствующего (-их) типа(-ов) ВС, в графе «Действует до / Valid till» указывается дата завершения периода действия соответствующего «Задания на тренировку» (срок действия - 2 года);
- в разделе Сертификат «Перевозка опасных грузов» / Dangerous goods training certificate в графе «Действует до / Valid till» указывается дата окончания срока действия сертификата «Перевозка опасных грузов»;
- в разделе «КПП/Line check» указываются данные действующей квалификационной проверки (дата, номер рейса, тип ВС, фамилия и инициалы проверяющего);
- в разделе «Особые отметки / Special remarks» указываются допуски:
 - к работе старшим бортпроводником (с указанием типов ВС, типы перечисляются через запятую);
 - к ведению информационной работы на борту ВС (с указанием иностранного(-ых) языка(-ов));
- сведения, вносимые в Приложение, заверяются подписью заместителя председателя МКК ПАО «Аэрофлот» (или уполномоченного им должностного лица) и печатью МКК ПАО «Аэрофлот».

6.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 6.1. | Система поддержания летной годности членов экипажей ВС по медицинским показаниям | 6.1.1 |
| 6.1.1. | Основные положения | 6.1.1 |
| 6.1.2. | Организационные мероприятия | 6.1.1 |
| 6.1.3. | Медицинское обеспечение и страхование..... | 6.1.2 |
| 6.1.4. | Оздоровление и отдых..... | 6.1.2 |
| 6.1.5. | Врачебно-летная экспертиза и медицинские осмотры членов экипажей ВС | 6.1.3 |
|  | 6.2. Меры по охране здоровья экипажа..... | 6.2.1 |
| 6.2.1. | Алкогольные напитки | 6.2.1 |
| 6.2.2. | Наркотические вещества | 6.2.1 |
| 6.2.3. | Лекарственные препараты..... | 6.2.1 |
| 6.2.4. | Прививки | 6.2.3 |
| 6.2.5. | Глубоководные погружения | 6.2.3 |
| 6.2.6. | Донорство крови | 6.2.3 |
| 6.2.7. | Гигиена питания и пищевые отравления | 6.2.3 |
| 6.2.8. | Хирургические операции..... | 6.2.4 |
| 6.2.9. | Использование средств коррекции зрения | 6.2.4 |
| 6.2.10. | Женские болезни и беременность..... | 6.2.4 |
| 6.2.11. | Предполетный отдых члена экипажа и его готовность к выполнению рейса | 6.2.5 |
| 6.2.12. | Биоэффекты лазерного луча и их влияние на безопасность полетов | 6.2.5 |
|  | 6.3. Ответственность персонала за соблюдение требований по охране здоровья..... | 6.3.1 |
|  | 6.4. Предполетный медицинский контроль..... | 6.4.1 |
| 6.4.1. | Предполетный медицинский осмотр | 6.4.1 |
| 6.4.2. | Допуск к полету | 6.4.2 |
| 6.4.3. | Порядок проведения послеполетного медицинского осмотра членов экипажей воздушных судов | 6.4.3 |
|  | 6.5. Медицинское освидетельствование членов летных и кабинных экипажей | 6.5.1 |
| 6.5.1. | Общие положения | 6.5.1 |
| 6.5.2. | Медицинское освидетельствование..... | 6.5.2 |
| 6.5.3. | Медицинское освидетельствование (осмотр) кандидатов при приеме на летную работу | 6.5.3 |
| 6.5.4. | Порядок вынесения медицинских заключений во ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА) | 6.5.4 |
| 6.5.5. | Медицинское наблюдение в межкомиссионный период | 6.5.5 |

| | | |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 6.6. | Приложения..... | 6.6.1 |
| 6.6.1. | Бланк медицинского заключения | 6.6.1 |
| 6.6.2. | Рапорт об инциденте, связанном с предполагаемым лазерным облучением..... | 6.6.3 |
| 6.6.3. | Опросный лист по предполагаемому лазерному облучению | 6.6.5 |

6.1. СИСТЕМА ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ВС ПО МЕДИЦИНСКИМ ПОКАЗАНИЯМ

6.1.1. Основные положения

Система мер по поддержанию летной годности членов экипажей ВС по состоянию здоровья (далее – «Система») предназначена для предотвращения случаев проявления у летного персонала накопленной усталости, внезапной потери работоспособности в полете и обеспечения достаточного уровня психофизической устойчивости как в штатном режиме управления ВС, так и в нештатных (аварийных) ситуациях.

«Система» включает:

- проведение медицинского освидетельствования врачебно-летной экспертной комиссией гражданской авиации (далее – ВЛЭК) летного персонала и периодических осмотров на базе медицинского центра департамента управления делами (далее – МЦ ДУД);
- наблюдение в межкомиссионный период по медицинским показаниям;
- равномерное распределение рабочей нагрузки между членами экипажей ВС за учетный период;
- создание летному персоналу комфортных условий для выполнения ими своих трудовых обязанностей;
- строгий учет и контроль за соблюдением норм рабочего и полетного времени;
- проведение широкого спектра реабилитационно–профилактических мероприятий;
- совершенствование системы поддержания летной годности членов экипажей ВС на основе проведения регулярных исследований, анализа уровня состояния здоровья и работоспособности летного персонала.

6.1.2. Организационные мероприятия

- (1) При распределении рабочей нагрузки органы планирования обязаны производить планирование летной работы в соответствии с Положением о режиме рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот» равномерно между членами экипажей в течение месяца с учетом полетов в ночное время, а так же равномерно распределять длительные полеты в течение квартала с учетом уровня квалификации летного состава и ограничений по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением.
- (2) Для создания наиболее благоприятных и комфортных условий при выполнении членами экипажей ВС своих трудовых обязанностей руководство ПАО «Аэрофлот» (работодатель) обязуется:
 - обеспечить доставку членов экипажей ВС, ИТП, включенных в задание на полет, их личных вещей в пределах установленных норм, навигационных чемоданов, медицинских аптечек, сувениров, рекламных изделий от мест проведения предполетной подготовки на борт ВС при вылете и обратно после завершения рейса;

- предоставлять членам экипажей, включая членов экипажа, выполняющих перелет по заданию работодателя пассажирами, на борту ВС питание, соответствующее рациону бизнес-класса;
- организовать отдых членов экипажей ВС и ИТП в базовом и внебазовом аэропортах в отелях/гостиницах с условиями проживания не ниже среднего класса (3-4 звезды);
- при наличии жалоб членов экипажей ВС и ИТП на условия проживания во внебазовых аэропортах направлять комиссию по охране труда (представителей работодателя и Профсоюза) для проверки условий проживания и принятия мер по устранению недостатков;
- обеспечить предоставление служебного автотранспорта для доставки персонала на работу и с работы по маршрутам, сформированным с учетом мнения персонала, а так же доставку членов экипажей ВС и ИТП к (от) месту отдыха во внебазовых аэропортах;
- в случае ранних вылетов и поздних прилетов предоставлять в базовом аэропорту членам экипажей ВС места отдыха в гостинице не менее чем на 8 часов.

6.1.3. Медицинское обеспечение и страхование

МЦ ДУД имеет в своем составе многофункциональную поликлинику и стационар, систему обязательного медицинского страхования и программы добровольного медицинского страхования) предоставляемой МЦ ДУД.

- (1) При отсутствии в МЦ ДУД отдельных видов медицинских услуг, в том числе оперативного лечения, они оказываются в других лечебно-профилактических учреждениях при комиссионном направлении специалистами МЦ ДУД с оплатой за счет средств ПАО «Аэрофлот» в рамках договоров обязательного и добровольного медицинского страхования, заключенных работодателем. При необходимости для консультаций больных, находящихся на лечении (обследовании) в МЦ ДУД, могут привлекаться консультанты из других медицинских учреждений.
- (2) В случае заболевания работника ПАО «Аэрофлот» при исполнении служебных обязанностей, в командировке, в том числе за пределами Российской Федерации, он обеспечивается полноценным лечением по месту нахождения с использованием максимальных возможностей медицинских учреждений и при необходимости с привлечением медицинского персонала МЦ ДУД. Исключается транспортировка больного сотрудника без письменного разрешения лечащего врача. В необходимых случаях МЦ ДУД обеспечивает сопровождение больного квалифицированным медицинским персоналом.

6.1.4. Оздоровление и отдых

- (1) По направлению авиационных врачей или по желанию авиационного персонала оздоровительные и профилактические мероприятия в межкомиссионный период проводятся на базе экспертно-реабилитационного отделения с койками дневного стационара МЦ ДУД.
- (2) Культурно-массовые и спортивные мероприятия для работников и членов их семей проводятся на регулярной основе по согласованному с Профсоюзом и Комитетом по спорту плану культурно-массовой, физической и оздоровительной работы в ПАО «Аэрофлот».

- (3) Санаторно-курортное лечение предоставляется авиационному персоналу не реже одного раза в год при наличии рекомендаций ВЛЭК, а также совместно с Профсоюзом организуется оздоровительный и лечебный отдых работников и членов их семей в период отпусков в санаторно-курортных учреждениях как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами.
- Оплата санаторно-курортного лечения работников и членов их семей, а так же оздоровительного отдыха их детей в период школьных каникул производится из Фонда социального страхования, добровольного медицинского страхования и из других источников, предусмотренных бюджетом ПАО «Аэрофлот».

6.1.5. Врачебно-летная экспертиза и медицинские осмотры членов экипажей ВС

- (1) Члены летных и кабинных экипажей ВС проходят врачебно-летную экспертизу на подтверждение летной годности по состоянию здоровья в установленные Федеральными авиационными правилами «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50 (далее ФАП МО ГА-2002) сроки во врачебно-летной экспертной комиссии, созданной на базе МЦ ДУД. Наблюдение в межкомиссионный период осуществляется в отделении медицинского обеспечения членов летных и кабинных экипажей.
- За каждым летным отрядом и отделением ДОБ закреплен врач и необходимый медицинский персонал. Все диагностические исследования, входящие в обязательный объем медицинского освидетельствования, проводятся в МЦ ДУД. Работодатель обеспечивает необходимые условия летному составу для своевременного прохождения полугодовых, годовых медицинских осмотров и ВЛЭК. Членам экипажей ВС накануне прохождения медицинских осмотров и ВЛЭК предоставляется выходной день.
- (2) При отрицательной динамике состояния здоровья, требующей проведения лечебных мероприятий или жалобах на здоровье, препятствующих членам экипажей ВС выполнять свои профессиональные обязанности, лечебные мероприятия проводятся за счет ПАО «Аэрофлот» как на базе МЦ ДУД, так и в профильных лечебных учреждениях, если данный вид лечебно-диагностических мероприятий не может быть выполнен на базе собственного МЦ ДУД.
- При временном отстранении от летной работы по состоянию здоровья (по заключению ВЛЭК) в целях проведения лечебно-оздоровительных мероприятий и обеспечения полноценных условий для восстановления трудоспособности членам экипажей ВС производится доплата до среднемесячного заработка на срок до трех месяцев.
- (3) ПАО «Аэрофлот» обеспечивает за счет собственных средств проведение обязательных предварительных (при приеме на работу) и периодических медицинских осмотров (обследований, ВЛЭК) членов экипажей ВС в течение всей трудовой деятельности, а также по просьбам летного состава в соответствии с медицинским заключением, с сохранением за ними рабочих мест (должности) и среднего заработка в дни прохождения указанных медицинских осмотров.
- (4) ПАО «Аэрофлот» принимает все возможные превентивные меры по сохранению жизни и здоровья летного состава, в том числе по оказанию первой медицинской помощи и проведению реабилитационно-профилактических мероприятий в межкомиссионный период.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А**
**Глава 6. Меры по охране здоровья
экипажа**

РД - ГД - 001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

6.2. МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ ЭКИПАЖА

6.2.1. Алкогольные напитки

Членам экипажа запрещено употреблять алкоголесодержащие напитки в любом виде за двадцать четыре часа до начала работы или начала времени нахождения в резерве и до окончания работы или резерва.

В любом случае член экипажа не может приступить к работе при наличии содержания алкоголя в крови.

6.2.2. Наркотические вещества

Членам экипажа категорически запрещается прием наркотических веществ в любой форме и виде как в рабочее, так и в нерабочее время.

В целях обеспечения безопасности полетов руководство ПАО «Аэрофлот» оставляет за собой право отстранения от исполнения функций, имеющих важное значение для безопасности полетов, работников, замеченных в злоупотреблении психотропными средствами, а также на проведение выборочного тестирования авиационного персонала, связанного с обеспечением и выполнением полетов, перед началом рабочей смены и после ее завершения, в период предварительных, очередных (внеочередных) медицинских обследований на содержание в организме наркотических и других психоактивных веществ.

6.2.3. Лекарственные препараты

Члены экипажа не должны приступать к выполнению своих обязанностей, в случае если они принимают лекарственные препараты, которые могут повлиять на их психосоматическое состояние. Члены экипажа должны знать, что многие лекарственные препараты имеют побочные эффекты, которые могут оказать негативное влияние на эффективное выполнение ими своих обязанностей.

В любом случае член экипажа при прохождении им медицинского освидетельствования перед полетом должен заявить врачу о приеме им лекарственных препаратов, а последний, в свою очередь, принимает решение о возможности допуска члена экипажа к выполнению им своих обязанностей. При отсутствии медицинского контроля перед началом выполнения работ (например, в эстафетном аэропорту) член экипажа, перед тем как начать прием лекарственного препарата должен проконсультироваться с врачом, назначившим данный препарат, о возможных побочных эффектах и их предположительном влиянии на эффективное выполнение обязанностей члена экипажа.

Лекарственные препараты, которые имеют побочные эффекты, негативно влияющие на выполнение членом экипажа своих обязанностей:

Гипнотические препараты (снотворное)

Необходимо избегать использования гипнотических препаратов, притупляющих восприятие и замедляющих реакцию.

Антигистаминные препараты

Антигистамины могут вызвать такие побочные эффекты как усталость, подавленность, сухость во рту. Часто они входят в состав препаратов, применяющихся при лечении простуды, сенной лихорадки и аллергических реакций. Некоторые капли в нос также содержат антигистамины.

Транквилизаторы, антидепрессанты и психотропные средства

Употребление любого из этих типов лекарственных препаратов исключает возможность допуска члена экипажа к выполнению своих обязанностей. Член экипажа не может приступить к выполнению своих обязанностей до конца прохождения курса лечения и полного исчезновения эффектов, вызванных применением этих препаратов.

Антибиотики

Болезнь, ставшая причиной приема антибиотиков, может воспрепятствовать члену экипажа приступить к выполнению своих обязанностей. Тем не менее, сам по себе прием большинства антибиотиков не является противопоказанием для полета. В любом случае член экипажа должен принимать только тот препарат, который он уже использовал ранее или же возможное влияние которого на организм было выявлено как минимум за 24 часа до начала работы.

Анальгетики (обезболивающие)

При использовании анальгетиков и обезболивающих препаратов в больших количествах появляется риск возникновения гастрита или внутреннего кровотечения, поэтому желательно получить консультацию врача до начала их применения.

Стероиды

Применение стероидов исключает возможность выполнения обязанностей члена экипажа.

Антималарийные препараты

Большинство антималярийных препаратов, используемых в рекомендованных дозах в профилактических целях, не оказывают негативного воздействия на выполнение летных обязанностей.

Антидиарейные препараты

Как и другие многочисленные препараты, предназначенные для лечения гастритов и энтеритов, эти препараты могут вызвать подавленность, ухудшение зрительного восприятия, поэтому они должны применяться членами экипажа с большой осторожностью. В большинстве случаев применение подобных препаратов требует отказа от выполнения полетов.

Препараты, подавляющие аппетит

Эти препараты могут повлиять на центральную нервную систему и не должны применяться во время исполнения членом экипажа своих обязанностей.

Препараты, регулирующие кровяное давление

Некоторые из этих препаратов не противопоказаны при осуществлении летной деятельности. Тем не менее, они должны назначаться члену экипажа только врачом, имеющим опыт работы с летным составом, и приниматься до начала работы таким образом, чтобы обеспечить необходимое для исчезновения побочных эффектов время. И входить в список разрешенных антигипертензивных препаратов, применяемых в условиях выполнения летной работы.

Алкоголь

Следует исключить прием любых спиртосодержащих лекарственных препаратов.

6.2.4. Прививки

Желтая лихорадка

Члену экипажа до начала им выполнения своих обязанностей в ПАО «Аэрофлот» обязательно должна быть сделана прививка от желтой лихорадки. Срок действия прививки 10 лет. По истечении срока действия прививка делается повторно. Член экипажа может быть назначен для выполнения рейса в страну риска на десять суток после прививки.

АДС (комплексная прививка от дифтерии и столбняка)

В соответствии с действующими общероссийскими правилами прививка от дифтерии делается женщинам с 26 лет, мужчинам – с 30 лет (при условии, что прививка делалась ранее). Срок действия прививки – 10 лет. По истечении этого срока прививка делается повторно.

После прививки член экипажа должен быть освобожден от полетов на двое суток. Отметки о прививках делаются в Международном свидетельстве о вакцинации и в Сертификате о профилактической прививке Минздравсоцразвития России (мед. док. форма № 156 У-93).

При явке на работу член экипажа должен иметь при себе вышеперечисленные свидетельства.

6.2.5. Глубоководные погружения

Осуществление полета после глубоководных погружений может вызвать декомпрессионную болезнь. Член экипажа не должен осуществлять погружения на глубину более 10 метров в течение последних 48 часов до начала выполнения им своих обязанностей.

6.2.6. Донорство крови

После забора крови ее объем восстанавливается в течение нескольких часов, но восстановление прежнего уровня состава крови может занять несколько недель. Члены экипажа не должны добровольно сдавать кровь в период активной летной деятельности.

Член экипажа не должен сдавать кровь в течение как минимум 24 часов до начала выполнения им своих обязанностей.

6.2.7. Гигиена питания и пищевые отравления

Никакое другое заболевание не может так неожиданно вывести из строя весь экипаж и подвергнуть опасности выполнение рейса, как пищевое отравление.

Нужно относиться с особой осторожностью к любому питанию, которое хранилось несколько часов при достаточно высоких температурах после его приготовления. При разогреве основного блюда на борту ВС микроорганизмы, вызывающие пищевое отравление и токсины, обычно не уничтожаются. Эти токсины безвкусны и не имеют неприятного запаха.

Так как симптомы пищевого отравления проявляются через 1-6 часов после приема пищи, необходимо соблюдать осторожность при выборе продуктов питания, потребляемых за 6 часов до начала рейса.

Для каждого члена экипажа до и во время рейса необходимо избегать потребления скоропортящихся продуктов, а также переохлажденных напитков. Особенно важно избегать потребления молочных продуктов, майонеза, соусов, салатов и мясопродуктов.

В целях снижения риска пищевого отравления КВС и второй пилот не должны есть одни и те же блюда до и во время рейса.

6.2.8. Хирургические операции

После перенесенной хирургической операции член экипажа может вернуться к выполнению своих обязанностей только после вынесения соответствующего врачебного заключения врачами-экспертами ВЛЭК.

6.2.9. Использование средств коррекции зрения

- (1) Член летного экипажа воздушного судна, имеющий медицинское свидетельство, которое выдано с условием ношения средств коррекции зрения (корректирующих зрение линз), должен иметь запасной комплект корректирующих линз, который должен находиться в легкодоступном месте во время всего полета.
- (2) Тонированные (солнцезащитные) очки (рецептурные или безрецептурные) предназначены для использования для защиты от прямых солнечных лучей только в дневное время. Их использование сумерках или в темноте приводит к серьезному ухудшению характеристик зрения.

Затемненные цветные линзы очков меняют световосприятие, и поэтому, допускаются солнцезащитные очки только с линзами нейтрального серого цвета, которые уменьшают общую яркость без изменения цвета видимых объектов.

При выборе солнцезащитных очков следует избегать линз очень темного цвета, так как они затрудняют работу с приборами в кабине летного экипажа (приемлемым является уровень поглощения до 85 % видимого света). Характеристики поглощения УФ-излучения не зависят от уровня тонировки линз солнцезащитных очков, так что солнцезащитные очки с очень темными линзами могут обеспечивать не высокий уровень защиты от УФ-излучения, и наоборот.

Не допускается применение для работы в кабине летного экипажа поляризационных солнцезащитных очков из-за помех, создаваемых отражением от некоторых стеклянных и пластиковых покрытий.

Фотохроматические линзы темнеют автоматически и достаточно быстро в зависимости от яркости окружающего света. Однако обратный процесс протекает медленно, и поэтому их не рекомендуется для использования в кабине летного экипажа.

6.2.10. Женские болезни и беременность

При хронических гинекологических заболеваниях с остаточными анатомическими дефектами, функциональными расстройствами и болевым синдромом или при частых обострениях воспалительного процесса (два раза в год и более) авиационный персонал признается негодным.

С момента установления беременности авиационный персонал признается негодным к летной, диспетчерской работе, работе бортпроводником.

При беременности, закончившейся абортom или преждевременными родами, вопрос о допуске к работе решает гинеколог. Отстранение от работы в связи с беременностью и допуск к работе после родов осуществляет ВЛЭК ГА по заключению акушера-гинеколога.

6.2.11. Предполетный отдых члена экипажа и его готовность к выполнению рейса

Член экипажа должен являться на работу физически отдохнувшим и в эмоциональном состоянии, не препятствующем ему выполнять свои обязанности. Поэтому при предполетном отдыхе член экипажа должен учитывать, чтобы такие факторы как продолжительность сна, физическая форма и состояние здоровья, стиль жизни и деятельность, осуществляемая перед рейсом, не повлияли на его готовность к выполнению своих обязанностей и не привели к преждевременному возникновению симптомов усталости.

Членам экипажа не рекомендуется накануне дня вылета посещать SPA – салоны, бани, сауны, а так же принимать водные процедуры с использованием лечебных и минеральных вод.

6.2.12. Биоэффекты лазерного луча и их влияние на безопасность полетов

6.2.12.1. Общие положения

Электромагнитное излучение, характеризующееся оптической областью спектра, может воздействовать на глаза и кожу человека. Лазерные лучи, способные отрицательно влиять на безопасность полетов, могут быть видимыми и невидимыми. Оптическая область этого спектра электромагнитного излучения представляет собой биологическую опасность.

Лазерные лучи, особенно при высокой интенсивности облучения, могут вызвать повреждение сетчатки глаза. Резкий свет от видимого лазерного излучения может стать причиной ослепления, возникновения остаточных изображений и кратковременной слепоты. Результатом облучения невидимыми лазерными лучами может быть боль в глазах, потеря зрительного восприятия или ожоги кожного покрова, но обычно оно не приводит к ослеплению и кратковременной слепоте. Повреждение ткани роговицы и слизистой оболочки глаза возникает при более высоком уровне облучения по сравнению с потребным для повреждения сетчатки. Помимо ослепления, кратковременной слепоты и остаточных изображений могут возникать другие симптомы лазерного облучения, в том числе боль в глазах, зрительная утомляемость, слезоточивость, раздражение слизистой оболочки и головная боль. Свет лазерного луча может снизить безопасность полета и ухудшить качество исполнения полетных процедур, вызвать тревогу, временную дезориентацию и потерю зрительного восприятия.

6.2.12.2. Ограничения воздушного пространства

Воздушные пространства вокруг аэродромов, в аспекте возможного лазерного облучения, должны подразделяться на уязвимые, критические и свободные зоны полетов, чтобы предупредить попадание видимого лазерного луча в поле зрения пилотов, даже если не превышено установленное значение максимально допустимой мощности излучения.

- (1) Свободная от лазерного излучения зона полетов (LFFZ) – воздушное пространство в непосредственной близости от аэродрома до высоты 600 м (2000 ft) включительно над землей в пределах 3700 м (2 NM) во всех направлениях от осевой линии ВПП, плюс ее продолжение 5600 м (3 NM) и протяженность в ширину 750 м (2500 ft) по обе стороны от продолжения осевой линии каждой эксплуатируемой ВПП. В этой зоне полетов интенсивность лазерного излучения ограничена до уровня, при котором возможность какого-либо нарушения зрения маловероятна.

В воздушном пространстве этой зоны мощность излучения не должна превышать 50 нВт/см. Достижимый при этом уровень яркости таков, что лазерный луч неразличим на фоне естественного освещения.

- (2) Критическая зона полетов (LCFZ) – воздушное пространство в пределах 18500 м (10 NM) от контрольной точки аэродрома до высоты 3050 м (10000 ft), включительно над землей. Размеры этой зоны могут уточняться с учетом плотности воздушного движения. В воздушном пространстве этой зоны мощность излучения не должна превышать 5 цВт/см. Излучение такой мощности хотя и способно вызвать ослепляющие эффекты, но уровень яркости при этом не достаточен для возникновения кратковременной слепоты или остаточных изображений.
- (3) Уязвимая зона полетов (LSFZ) – воздушное пространство за пределами свободной и критической зон, в котором мощность излучения не должна превышать 100 цВт/см². Уровень яркости при этом таков, что могут начать возникать эффекты кратковременной слепоты или остаточные изображения малой продолжительности, но этот предел мощности определяет собой защиту от более серьезных последствий облучения для зрения. Уязвимая зона полетов не обязательно является смежной с другими зонами полетов.
- (4) Зона нормальных полетов (NFZ) – любое навигационное воздушное пространство, не определяемое как LFFZ, LCFZ или LSFZ. Зона нормальных полетов должна быть защищена от лазерного излучения, способного причинить биологическое повреждение зрению.

6.2.12.3. Рекомендации экипажам по предотвращению воздействия облучения лазерной установкой

Предупредительные меры:

- ознакомиться с информацией для пилотов (NOTAM) с целью определения мест размещения и времени работы лазерных излучателей, а также выбора запасных маршрутов;
- просмотреть аэронавигационные карты на предмет определения мест постоянной работы лазерных излучателей (парков отдыха с аттракционами, научно-исследовательских баз и т. д.);
- в полете до вхождения в известную зону работы лазерных установок, включить бортовые огни, чтобы с земли было легче заметить воздушное судно и определить его местоположение;
- в полной мере использовать автопилот;
- одному из пилотов сосредоточить все внимание на приборах с целью минимизировать последствия возможного лазерного облучения;
- включить внутреннее освещение кабины пилотов.

6.2.12.4. Процедуры во время и после облучения кабины пилотов лазерной установкой в полете

Если пилот подвергся облучению ярким светом, предположительно исходящим от лазерного излучателя, рекомендуется выполнить ряд последовательных действий, чтобы снизить риск совершения какой-то операции, могущей привести к снижению безопасности полета:

- отвернуться от источника лазерного излучения;
- заслонить глаза от источника лазерного излучения;
- не тереть глаза;

- сообщить другому пилоту о нарушении зрения;
- передать управление воздушным судном другому пилоту;
- переключиться на выполнение полета по приборам;
- включить автопилот, если он был выключен;
- изменить направление полета воздушного судна так, чтобы лазерный луч не попадал в кабину;
- оценить способность зрительного восприятия, например, считыванием показаний приборов или рассмотрением карты подходов;
- известить орган управления воздушным движением о подозрении на облучение воздушного судна лазером, и в случае необходимости заявить о возникновении аварийной ситуации на борту.

Очень важно сообщить о подозрении на облучение воздушного судна лазером органу управления воздушным движением, а после посадки – руководству авиакомпании, заполнить рапорт об инциденте, связанном с лазерным облучением, приведя все подробности случившегося, и безотлагательно пройти тестирование по сетке Амслера в медицинском учреждении аэропорта посадки.

6.2.12.5. Процедура тестирования по сетке Амслера

Любое лицо, предположительно подвергшееся лазерному облучению, следует направить на общее обследование, чтобы убедиться в отсутствии перманентных симптомов поражения и нормальном состоянии зрения.

Тест по сетке Амслера разработан для определения дефектов в центральном поле зрения глаза, соответствующим поражению сетчатки на участке в пределах 50 микрометров.

Размеры клеток сетки теста подобраны так, что клетки различимы на расстоянии 28 – 30 см, т.е. как при обычном тесте на чтение. На этом расстоянии посредством сетки выявляются отклонения от нормы в поле зрения пациента, ограниченного 20°, причем каждая маленькая клетка является эквивалентом 1°.

Перед началом тестирования необходимо:

- (a) точно откорректировать рефракцию проверяемого глаза на этом расстоянии;
- (b) убедиться, что сетка достаточно ярко и равномерно освещена, как при тестировании на чтение;
- (c) не прибегать к средствам расширения зрачка или иной офтальмоскопии непосредственно перед процедурой;
- (d) второй глаз должен быть закрыт с помощью установки преграды.

Не отрываясь сосредоточенно удерживая взгляд на точке в центре сетки, тщательно отметьте на поле сетки любые отклонения в зрительном восприятии и постарайтесь ответить на следующие вопросы:

- (1) Видите ли вы точку в центре квадратного поля сетки?
- (2) Видите ли вы все четыре угла большого квадрата сетки? (т.е. видите ли вы полностью весь квадрат).
- (3) Видите ли вы все пустые квадратики сетки? Существуют ли какие-либо разрывы образующих квадратики линий, в виде пустых мест или пятен?
- (4) Считаете ли вы, что все горизонтальные и вертикальные линии сетки прямые и параллельные? (т.е. являются ли все маленькие квадратики равными по размерам и расположенными абсолютно равномерно).

- (5) Не наблюдаете ли вы какого-либо перемещения определенных линий сетки? Не видите ли какого-то дрожания или волнообразования, сверкания или цветовых оттенков? Если да, то где?
- (6) На каком расстоянии от точки в центре вы наблюдаете помутнение или искажение изображения? Сколько маленьких пустых квадратиков вы можете указать между местом помутнения или искажения изображения и центральной точкой сетки, на которой зафиксирован ваш взгляд?

Если результаты этого обследования соответствуют норме, и у пациента нет постоянных жалоб на зрение, то от дальнейших обследований можно отказаться.

В случаях прямого воздействия лазерного луча или если результаты базового обследования не соответствуют норме или вызывают сомнения, следует провести детальное обследование зрения для определения состояния здоровья каждого глаза у офтальмолога.

6.2.12.6. Документация, оформляемая при инциденте, связанном с лазерным облучением

Обо всех случаях подозрения на лазерное облучение членов летных экипажей в полете следует своевременно сообщать в управление инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта. При этом надлежит использовать следующие две формы бланков:

- (a) Рапорт об инциденте, произошедшем в результате предполагаемого лазерного облучения (Приложение 6.6.2).
Рапорт должен составляться лицами, подвергшимися облучению, в самый кратчайший срок после инцидента. Рапорт передается непосредственно инспектору ДУБП или вкладывается в отчет о выполнении задания на полет, о чем необходимо немедленно проинформировать командира летного подразделения (дежурного командира).
- (b) Опросный лист по предполагаемому лазерному облучению (Приложение 6.6.3). Заполнение опросного листа может проводиться официальным представителем компетентного органа власти или уполномоченным медицинским работником ПАО «Аэрофлот» в процессе первоначальной встречи с пострадавшими.

Все материалы по инциденту ДУБП передает в Управление инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта для анализа эффективности проводимых мероприятий и установленных процедур, направленных на защиту навигационного воздушного пространства от опасности, которая связана с лазерными лучами, а так же выявления новых приборов или источников опасного лазерного излучения, способного оказывать вредное влияние на зрение пилотов. Информация может передаваться и непосредственно членами экипажа по телефонам (499) 231 59 14, (499) 231 56 02, (499) 231 54 11 (факс) или по электронной почте ibp2@scaa.ru.

6.3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА ЗА СОБЛЮДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ

- (1) Обладателям свидетельств авиационного персонала запрещается выполнять функции члена экипажа воздушных судов, специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудника по обеспечению полетов в состоянии алкогольного опьянения или находясь под воздействием любого психоактивного вещества.
- (2) Нарушение членом экипажа ВС требований раздела 6.2 настоящей главы, а также его отказ от медицинского освидетельствования на наличие в организме алкоголя, наркотических или иных токсичных веществ является дисциплинарным проступком и влечет применение дисциплинарного взыскания в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.
- (3) Требования разделов 6.2 и 6.3 настоящей главы распространяются на всех работников ПАО «Аэрофлот», связанных с обслуживанием ВС, обеспечением и выполнением полетов.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А**
**Глава 6. Меры по охране здоровья
экипажа**

РД - ГД - 001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

6.4. ПРЕПОЛЕТНЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ

6.4.1. Предполетный медицинский осмотр

Допуск к полетам по состоянию здоровья членов экипажей воздушных судов осуществляется на предполетном медицинском осмотре в ходе предполетного контроля готовности к полетам.

- (1) Предполетный медицинский осмотр членов экипажей воздушных судов (далее - предполетный медицинский осмотр) проводится медицинскими работниками гражданской авиации (врач, специалист со средним медицинским образованием) в помещении здравпункта организации гражданской авиации.

Предполетный медицинский осмотр направлен на своевременное выявление лиц, которые по состоянию здоровья не могут быть допущены к выполнению полета.

- (2) Предполетный медицинский осмотр проводится членам летных и кабинных экипажей воздушного судна, а так же проверяющим, включенным в задание на полет, перед началом полетов, но не ранее чем за 2 часа до вылета.
- (3) Предполетный медицинский осмотр проводится в индивидуальном порядке. Во время осмотра присутствие других членов экипажа и посторонних лиц не допускается.

Перед проведением предполетного медицинского осмотра дежурный медицинский работник гражданской авиации проверяет у членов экипажа свидетельство авиационного специалиста гражданской авиации и медицинское заключение ВЛЭК ГА.

- (4) При задержке отправления на шесть часов и более или если промежуток времени между двумя частями полетной смены, разделенной на части, составляет шесть часов и более, предполетный медицинский осмотр проводится повторно.
- (5) Предполетный медицинский осмотр членов экипажа воздушного судна, выполняющего в течение рабочего времени несколько рейсов, проводится один раз перед первым вылетом.
- (6) Резервные экипажи проходят медицинский осмотр перед заступлением в резерв, а также перед вылетом, если с момента прохождения медицинского осмотра прошло 6 часов и более.
- (7) При выполнении полетов с аэродромов, где отсутствуют штатные медицинские работники гражданской авиации, а также перед вылетом с иностранного аэродрома (при выполнении международных полетов) предполетный медицинский осмотр не проводится. Решение о допуске членов летного и кабинного экипажей к полетам принимает командир воздушного судна.
- (8) Авиационные специалисты, перечисленные в подпункте (2), в случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного отдыха, нарушения режима питания докладывают о своем состоянии командиру ВС (дежурному командиру летного подразделения, непосредственному начальнику) и обращаются за медицинской помощью.
- (9) Члены экипажа воздушного судна не прошедшие предполетный медицинский осмотр, медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА, полугодовые (годовые) медицинские осмотры у, а также в случае установления у них факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств, нарушения предполетного режима к выполнению полета не допускаются.
- (10) Послеполетный медицинский осмотр членов летного и кабинного экипажей проводится по медицинским показаниям.

6.4.2. Допуск к полету

- (1) Предполетный медицинский осмотр включает:
 - (a) опрос, при котором должны быть выяснены жалобы на состояние здоровья, условия предполетного (предсменного) отдыха, продолжительность и качество сна, режим питания. Оценивается речь, мимика, эмоциональное состояние;
 - (b) осмотр, который включает: определение отклонений от обычного поведения, внешнего вида, окраски и состояния кожных покровов, осмотр миндалин, слизистой мягкого и твердого неба задней стенки глотки, языка, реакции зрачков на свет, а также соответствие летного обмундирования условиям полета;
 - (c) выборочно проводится экспресс-тестирование на наличие в организме наркотических средств, психотропных и других токсических веществ и их метаболитов.
- (2) Исследование пульса проводят в течение 30 секунд с пересчетом на 1 минуту. Летный состав допускается к полетам при частоте пульса не более 90 ударов в минуту и не менее 60 ударов в минуту.
- (3) По показаниям проводятся дополнительные исследования: измерение артериального давления, температуры тела, освидетельствование для установления факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств. Летный состав допускается к полетам при артериальном давлении не более 140/90 мм рт. ст. и не менее 100/60 мм рт. ст.
- (4) В случае, когда величина артериального давления и/или частота пульса, выходят за вышеуказанные пределы, но являются индивидуальным вариантом нормы, допуск к полетам осуществляется на основании записи об этом председателя врачебно-летной экспертной комиссии на оборотной стороне медицинского заключения в графе "Заключение".
- (5) Допуск к полету оформляется дежурным медицинским работником в журнале предполетного медицинского осмотра и в задании на полет. При отсутствии жалоб, объективных признаков заболевания в ходе медицинского осмотра, утомления и нарушения предполетного режима отдыха дежурный медицинский работник гражданской авиации делает запись в журнале предполетного медицинского осмотра о допуске члена экипажа к полету и расписывается.
- (6) После прохождения медицинского осмотра последним членом экипажа дежурный медицинский работник гражданской авиации в задании на полет ставит штамп с наименованием здравпункта аэропорта (эксплуатанта), вписывает число, месяц, часы и минуты (время местное), количество членов экипажа, допущенных к полету, и расписывается. Медицинский работник не имеет права делать дополнительные записи или исправления в задании на полет.
- (7) В случае отстранения от полета при наличии жалоб, заболевания, утомления, недостаточного предполетного отдыха, нарушения режима питания, установления факта употребления алкогольных напитков или наркотических средств медицинский работник делает запись в журнале отстранения от полетов, выдает справку об отстранении от полета докладывает непосредственному руководителю работника (дежурному командиру), и направляет в лечебное учреждение.

- (8) В случае подозрения на употребление членом экипажа психоактивных веществ медицинское освидетельствование для установления факта их употребления проводится на предполетном медицинском осмотре.

Медицинское освидетельствование проводится по направлению руководящего состава ПАО «Аэрофлот», инспекции по государственному надзору за безопасностью полетов. Направление на медицинское освидетельствование оформляется письменно.

- (9) О факте отстранения члена экипажа от полета по медицинским показаниям командир ВС обязан немедленно доложить командиру летного подразделения (дежурному командиру).

- (10) При установлении факта употребления членом экипажа воздушного судна психоактивного вещества врач (фельдшер), проводивший медицинское освидетельствование, в течение суток по телефону, факсу или электронной почте информирует главного специалиста по авиационной медицине регионального управления воздушного транспорта Минтранса России и отдел авиационной медицины и охраны труда Управления персонала и учебных заведений гражданской авиации Минтранса России об отстранении от полетов с указанием фамилии, имени, отчества, возраста, должности, принадлежности освидетельствуемого к организации гражданской авиации и даты медицинского освидетельствования.

Сведения о результатах предполетного медицинского осмотра ежегодно к 1 февраля представляются медицинским учреждением гражданской авиации в Управление летной эксплуатации Федерального агентства воздушного транспорта.

6.4.3. Порядок проведения послеполетного медицинского осмотра членов экипажей воздушных судов

- (1) Послеполетный медицинский осмотр проводится:
- выборочно, согласно утвержденному графику;
 - по направлению уполномоченного представителя инспекции по безопасности полетов, в случаях авиационных событий, связанных с «человеческим фактором»; а так же
 - по указанию дежурного командира, если получена информация о подозрении на употребление членами экипажа алкогольных, напитков и/или наркотических веществ и имеются достаточные основания полагать, что член (члены) экипажа находится в состоянии опьянения. В этом случае член (члены) экипажа подлежат тестированию на состояние алкогольного опьянения.
- (2) Медицинское освидетельствование на состояние опьянения проводится :
- (a) при отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;
 - (b) при несогласии с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;
 - (c) при наличии достаточных оснований полагать, что член экипажа находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате тестирования на состояние алкогольного опьянения.

Порядок проведения медицинского (наркологического) освидетельствования и выборочного тестирования работников на содержание в организме алкоголя и психоактивных веществ изложен в рабочей инструкции РИ-ГД-112А, утвержденной приказом генерального директора от 16.02.2016 № 48.

- (3) В случае положительных результатов тестирования на состояние алкогольного опьянения, либо установления факта содержания в организме наркотических или иных психотропных веществ по результатам медицинского освидетельствования, либо при отказе члена экипажа от прохождения освидетельствования при наличии признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, оформленных соответствующим актом, член экипажа отстраняется от выполнения полетов с привлечением к работам на земле не связанным с управлением воздушным судном. Факт нахождения члена экипажа в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения является основанием для расторжения трудового договора по основаниям подпункта "б" пункта 6 части 1 статьи 81 ТК РФ в установленном порядке.

6.5. МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЧЛЕНОВ ЛЕТНЫХ И КАБИННЫХ ЭКИПАЖЕЙ

6.5.1. Общие положения

(1) Обязательному медицинскому освидетельствованию подлежат:

- кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, студенты и курсанты высших и средних учебных заведений гражданской авиации;
- члены летного экипажа: пилоты коммерческой авиации, линейные пилоты авиакомпаний, штурманы, бортинженеры, бортрадисты;
- члены кабинного экипажа – бортпроводники.

По результатам медицинского освидетельствования выдается медицинское заключение (приложение 6.6.1), являющееся неотъемлемой частью свидетельства авиационного персонала.

(2) Сроки действия медицинских заключений:

- медицинское заключение первого класса действительно в течение срока, не превышающего 12 месяцев. Когда обладателям свидетельства линейного пилота авиакомпании, свидетельства пилота коммерческой авиации и свидетельства пилота многочленного экипажа, занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок, исполняется 60 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до шести месяцев;
- медицинское заключение второго класса действительно в течение срока, не превышающего 60 месяцев. Для обладателей свидетельств бортпроводника и полетного диспетчера старше 40 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до 24 месяцев.

Сроки действия, указанные выше, устанавливаются с учетом возраста кандидата на момент прохождения медицинского освидетельствования.

(3) Сроки действия медицинских заключений могут быть сокращены врачебно-летной экспертной комиссией гражданской авиации (далее - ВЛЭК ГА) при наличии медицинских показаний. Обоснование изменения срока действия медицинского заключения должно быть отражено в медицинском экспертном заключении.

(4) Медицинское заключение авиационного персонала заполняется, подписывается, заверяется печатью и выдается председателем ВЛЭК ГА или председателем Центральной врачебно-летной экспертной комиссии гражданской авиации (далее - ЦВЛЭК ГА).

(5) Авиационный персонал без медицинского заключения или с истекшим сроком действия медицинского заключения к выполнению профессиональных обязанностей не допускается.

В особых случаях (стихийное бедствие, авария и т.п.) срок действия медицинского заключения по представлению руководства эксплуатанта, согласованному с председателем ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА), руководителем Межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта может быть продлен не более чем на 1 месяц.

- (6) При изменениях в состоянии здоровья, препятствующих выполнению профессиональных обязанностей, обладатели медицинского заключения должны обратиться за медицинской помощью в МЦ ДУД или орган здравоохранения. Вопрос о возобновлении профессиональных обязанностей по выздоровлению решает врач летного отряда (врач ДОБ) после медицинского осмотра, а в случае необходимости соответствующего врача-специалиста ВЛЭК ГА. Допуск к полетам осуществляет врач летного отряда (врач ДОБ).

6.5.2. Медицинское освидетельствование

- (1) Медицинское освидетельствование авиационного персонала для получения или возобновления медицинского заключения проводит ВЛЭК МЦ ДУД (ЦВЛЭК ГА). По решению председателя ВЛЭК при трудоустройстве авиационного персонала в ПАО «Аэрофлот» и для авиационного персонала филиалов могут учитываться результаты медицинского освидетельствования, проведенного во ВЛЭК согласно перечню, утвержденному приказом генерального директора и заключенному договору с ПАО «Аэрофлот».
- (2) Задачей медицинского освидетельствования является определение годности по состоянию здоровья к летной работе, а также выявление ранних форм заболеваний, факторов риска и функциональных отклонений в состоянии здоровья с целью назначения оздоровительных мероприятий.
- (3) Порядок медицинского освидетельствования:
- направление на очередное, при восстановлении и поступлении на летную работу медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА летного состава, бортпроводников и полетных диспетчеров осуществляется работодателем или по личному заявлению;
 - члены экипажа воздушного судна предъявляют во ВЛЭК ГА военный билет (для лиц, наличие военного билета у которых предусмотрено в соответствии с законодательством в области воинской обязанности и военной службы) и документы о состоянии здоровья (медицинская книжка, амбулаторная карта или выписка из нее);
 - членам экипажей предоставляется время для прохождения обязательного медицинского освидетельствования и медицинских осмотров в соответствии с пунктом 7.3.4 главы 7 настоящего руководства;
 - лица, подлежащие медицинскому освидетельствованию, в дни обследования во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) освобождаются от любой работы, а накануне им предоставляется день отдыха. Медицинское освидетельствование проводится, как правило, за один день;
 - решение о необходимости внеочередного медицинского освидетельствования принимает председатель ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) по представлению врача летного отряда (врача ДОБ) или врача-специалиста ВЛЭК ГА;
 - при тяжелом заболевании (травме) членов летных и кабинных экипажей медицинское заключение может быть вынесено заочно по представленным документам лечебного учреждения;
 - план-график прохождения медицинского освидетельствования членов летных и кабинных экипажей составляется в соответствующих структурных подразделениях за два месяца до прохождения ВЛЭК и направляется в МЦ ДУД до 25 числа каждого месяца;

- стационарное медицинское обследование членов летных и кабинных экипажей проводится по медицинским показаниям при отрицательной динамике в состоянии здоровья по решению председателя ВЛЭК ГА;

Кроме того, коммерческие и линейные пилоты при достижении возраста 55 и 60 лет проходят обязательное медицинское обследование в условиях стационара ФБУ "Центральная клиническая больница гражданской авиации" с последующим освидетельствованием в ЦВЛЭК ГА. После достижения пилотами 60-ти лет медицинское обследование в стационарных условиях ФБУ "ЦКБ ГА" проводится ежегодно.

Стационарное медицинское обследование проводится, как правило, в срок до 14 дней, временная нетрудоспособность оформляется в установленном порядке.

Медицинское заключение по результатам стационарного обследования выносит ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА).

Летный состав при перерывах в летной работе более четырех месяцев, при приеме на работу и переучивании на новую технику, при выдвижении на должности командира воздушного судна и пилота-инструктора проходят психологическое обследование в объеме регламентированном руководством по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации.

Оценка общей психологической годности к летной работе (не ниже 18 баллов) осуществляется уполномоченным психологом ПАО «Аэрофлот», квалификация которого подтверждена соответствующим свидетельством.

При направлении на переучивание член летного экипажа должен иметь медицинское заключение о годности к летной работе на весь период обучения, но не менее четырех месяцев.

Экспресс-тестирование лиц авиационного персонала на наличие наркотических средств, психотропных и других токсических веществ и их метаболитов в организме проводится при очередном медицинском освидетельствовании во ВЛЭК ГА.

Лица из числа авиационного персонала с нейросенсорной тугоухостью шумовой этиологии при установлении у них частичной или полной утраты профессиональной трудоспособности признаются негодными к летной работе.

6.5.3. Медицинское освидетельствование (осмотр) кандидатов при приеме на летную работу

- (1) Направление на медицинское освидетельствование (осмотр) авиационных специалистов при поступлении на летную работу выдается отделом персонала летных и кабинных экипажей с указанием специальности и должности, на которую принимается специалист. Медицинское освидетельствование может проводиться и по личному заявлению авиационного специалиста.
- (2) Летный состав, поступающий на работу, проходит обязательный медицинский осмотр (освидетельствование) в МЦ ДУД ПАО «Аэрофлот» или в ином, сертифицированном и одобренном руководством ПАО «Аэрофлот» медицинском учреждении.

Решение о необходимости внеочередного медицинского освидетельствования кандидата на работу в ПАО «Аэрофлот» принимает председатель ВЛЭК на основании анализа медицинской документации и с учетом длительности перерыва в летной работе.

- (3) Кандидаты, прибывшие на медицинское освидетельствование (осмотр) при поступлении на летную работу, предъявляют во ВЛЭК военный билет (для лиц, наличие военного билета у которых предусмотрено в соответствии с законодательством в области воинской обязанности и военной службы) и документы о состоянии здоровья (медицинская книжка, амбулаторная карта или выписка из нее) и, независимо от наличия действующего медицинского заключения, проходят:
 - осмотр у врача летного отряда;
 - оценку профессиональной годности кандидата психологом ВЛЭК;
 - экспресс - тестирование на наличие наркотических, психотропных и других токсических веществ и их метаболитов в организме и осмотр (обследование) нарколога МЦ ДУД;
 - исследования крови на сифилис (экспресс-методом с забором крови из пальца), ВИЧ-инфекцию, гепатиты В и С.
- (4) Члены летных экипажей, поступающие на работу в ПАО «Аэрофлот» из организаций, не относящихся к гражданской авиации Российской Федерации, проходят медицинское освидетельствование во ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА) для получения медицинского заключения независимо от наличия у них заключения о годности по состоянию здоровья, полученного в других медицинских учреждениях.
- (5) Кандидаты на обучение в учебных заведениях ГА подлежат медицинскому освидетельствованию во ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА) после прохождения профессионально-психофизиологического отбора.
- (6) При медицинском освидетельствовании вновь поступающих на работу, бортпроводниками заполняется экземпляр медицинской карты ВЛЭК. Медицинские книжки этим лицам оформляются врачом ДОБ при личном осмотре после зачисления их в штат департамента.

6.5.4. Порядок вынесения медицинских заключений во ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА)

- (1) Состояние здоровья членов летных и кабинных экипажей должно соответствовать требованиям к состоянию здоровья в зависимости от категории авиационного персонала (далее – Требования):
 - кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров освидетельствуются по графе I;
 - пилоты коммерческой авиации, линейные пилоты авиакомпании, штурманы, бортинженеры освидетельствуются по графе II;
 - члены летных экипажей, поступающие на работу в ПАО «Аэрофлот», освидетельствуются по графе II;
 - бортрадисты и бортпроводники освидетельствуются по графе III.
- (2) При вынесении медицинского экспертного заключения по статьям Требований, авиационный персонал может быть признан годным, негодным или нуждающимся в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием во ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА).
- (3) Медицинские заключения ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА):
 - годен к обучению на пилота, штурмана, бортинженера, бортпроводника;

- годен к летной работе пилотом коммерческой авиации, линейным пилотом, штурманом, бортинженером, бортрадистом;
 - годен к работе бортпроводником;
 - нуждается в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием;
 - не годен к обучению на пилота, штурмана, бортинженера, бортпроводника;
 - не годен к летной работе пилотом коммерческой авиации, линейным пилотом, штурманом, бортинженером, бортрадистом;
 - не годен к работе бортпроводником.
- (4) Авиационному персоналу, признанному негодным к работе (обучению), выдается справка ВЛЭК о медицинском освидетельствовании, а в департамент управления персоналом направляется извещение об отказе в выдаче медицинского заключения.

6.5.5. Медицинское наблюдение в межкомиссионный период

- (1) Наблюдение за членами лётных и кабинных экипажей в межкомиссионный период проводится врачами-терапевтами отделения медицинского обеспечения летного состава и бортпроводников МЦ ДУД (далее врач-терапевт) и врачами-специалистами ВЛЭК. По согласованию с заведующим отделением медицинского обеспечения летного состава и бортпроводников МЦ ДУД наблюдение за членами экипажей филиалов и региональных эскадрильей в межкомиссионный период может проводиться врачами-терапевтами организаций здравоохранения гражданской авиации согласно заключенному договору с ПАО «Аэрофлот».
- (2) Лабораторные и функциональные исследования летному составу и бортпроводникам в межкомиссионный период проводятся по назначению врачей-специалистов ВЛЭК и врачей летных отрядов или при наличии медицинских показаний. Бортпроводникам проводятся исследования, регламентированные нормативными документами Минздрава России для декретированного контингента.
- (3) Медицинский осмотр у врача летного отряда (врача ДОБ) проводится:
- (a) пилотов коммерческой авиации, линейных пилотов, штурманов, бортинженеров, бортрадистов – через 6 месяцев после медицинского освидетельствования, перед очередным освидетельствованием и по медицинским показаниям.
Пилотам коммерческой авиации и линейным пилотам старше 40 лет проводится электрокардиографическое исследование в покое, а также другие исследования согласно рекомендациям ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА);
 - (b) бортпроводников – каждые 6 месяцев и перед очередным освидетельствованием, а также по медицинским показаниям;
- (4) Медицинский осмотр авиационного персонала также проводится после выздоровления от заболевания (травмы), отпуска продолжительностью более 28 последовательных дней, отстранения на предполетном медицинском осмотре, авиационных происшествий и инцидентов, связанных с ухудшением состояния здоровья авиационного персонала, восстановления после перерыва в работе более 90 дней.
- (5) При подготовке летного состава и бортпроводников к очередному медицинскому освидетельствованию врач авиационного отряда (врача ДОБ) проводит личный осмотр, оформляет эпикриз за межкомиссионный период, организует (не ранее чем за один месяц до начала медицинского освидетельствования) проведение лабораторных и инструментальных исследований.

- (6) По результатам медицинских осмотров врач летного отряда (врач ДОБ) может принять решение о допуске члена летного экипажа к полетам или бортпроводника к работе на борту воздушного судна, о необходимости предоставления внеочередного/очередного отпуска (выходных дней), о проведении консультаций или лечении (амбулаторном, стационарном, санаторном, реабилитационно-профилактическом).

6.6. ПРИЛОЖЕНИЯ

6.6.1. Бланк медицинского заключения

Российская Федерация
(Russian Federation)

Федеральное агентство воздушного транспорта
(The Federal Air Transport Agency)

Серия АА № 0000000

МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ Medical Conclusion

группа крови _____

резус фактор _____

Фамилия _____
Surname

Имя _____
Name

Отчество _____

Год рождения _____
Date of birth

Наименование ВЛЭК ГА (штамп ВЛЭК ГА)
Medical Aviation Center

от «__» _____ 20__ г.
Date of issue

Согласно ФАП МО ГА – 2002
In accordance with FAR of Russia – 2002

ПРИЗНАН ГОДНЫМ к _____
Approved for flight operating

Медицинское заключение действительно до «__» _____ 20__ г.
If renewed in ___ months Conclusion is valid till

Председатель ВЛЭК ГА _____
The Chairman of the Commission Подпись Signature

М.П.
Stamp

.....
(линия отреза)

Медицинское заключение

Серия АА № 0000000

Выдано:

_____ (Ф.И.О.) _____ (должность)

Дата выдачи: «__» _____ 20__ г.

Подпись в получении:

(Продолжение)

Оборотная сторона

Периодические медицинские осмотры
Periodical Medical Examinations

| Дата медицин- ского осмотра Date of medical examination | Заключение о продлении срока действия медицинского заключения Validation mark | Подпись врача авиационного предприятия Signature Печать (Stamp) |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Примечание. Размер бланка 11 x 8 см.

6.6.2. Рапорт об инциденте, связанном с предполагаемым лазерным облучением

РАПОРТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ, СВЯЗАННОМ С ПРЕДПОЛАГАЕМЫМ ЛАЗЕРНЫМ ОБЛУЧЕНИЕМ

Ф.И.О. (полностью) _____ возраст _____

Должность (КВС, второй пилот) _____ телефон _____

Средство коррекции зрения, использовавшееся в момент инцидента
(очки, контактные линзы) _____

Тип воздушного судна/регистрационный номер _____

Дата и время инцидента (UTC) _____

Дата и время заполнения бланка (UTC) _____

Факторы внешней среды:

Погодные условия (VMC/IMC) _____

Уровень наружной освещенности (день, ночь, солнечно, рассвет, сумерки,
звездное небо, лунный свет, другое) _____

Место инцидента:

В районе (аэродром/город/аэронавигационное средство) _____

Координаты ВС/Радиал и расстояние _____

Этап полета _____

Курс ВС/примерное значение курса, если выполнялся разворот _____

Высота (над поверхностью земли) _____ (над средним уровнем моря) _____

Углы крена и тангажа ВС _____

Направление луча:

Попавший в глаз(а) свет исходил спереди или сбоку? _____

Описание света:

Цвет _____

Характер излучения (непрерывное/мелькание/импульсы) _____

Источник света (стационарный или движущийся) _____

По Вашему мнению луч намеренно сопровождал ВС в полете? _____

Относительная мощность луча (лампа-вспышка, прожектор, солнечный свет) _____

Продолжительность облучения (секунды) _____

Наблюдался ли луч до момента инцидента? _____

Местоположение источника излучения (относительно географического места ВС)

Панель остекления, через которую луч попал в пилотскую кабину:

Левая, левая передняя, центральная, правая передняя, правая, другая _____

Превышение луча над горизонтом (градусы) _____

Наличие прямого воздействия на органы зрения - **да /нет** _____

Эффект облучения: _____

Опишите зрительные*/психологические/физические последствия облучения _____

Продолжительность последствий воздействия света на зрение
(секунды/минуты/часы/дни) _____

Намерены ли Вы обратиться к врачу? _____

Примечание. *Рекомендуется обратиться к врачу даже в случае самой незначительной симптоматики.*

Последствия облучения на характер исполнения необходимых процедур при пилотировании ВС: _____

" " _____ 20 _____ года _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

* **Примеры обычных последствий облучения на зрение.**

Остаточное изображение. *Изображение, остающееся в поле зрения после воздействия на глаза яркого света.*

Темное пятно. *Временная или длительная потеря восприятия определенной части поля зрения.*

Кратковременная слепота. *Утрата способности видеть (на короткий или продолжительный период времени), вызванная воздействием яркого света на глаз и сохраняющаяся после прекращения освещения.*

Ослепление. *Временное нарушение зрительного восприятия, вызванное появлением яркого света (например, дальнего света фар встречного автомобиля) в поле зрения наблюдателя. Ослепление не носит характера биологического поражения зрения и продолжается лишь в течение присутствия яркого света в поле зрения наблюдателя.*

6.6.3. Опросный лист по предполагаемому лазерному облучению

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ О ПРЕДПОЛАГАЕМОМ ЛАЗЕРНОМ ОБЛУЧЕНИИ

1. Наблюдал ли данный луч света кто-либо еще, кроме вас? _____
2. Какого цвета (цветов) был луч? _____
Менялась ли окраска луча в процессе облучения? _____
3. Возник ли свет внезапно и становился ли он ярче по мере приближения к источнику света? _____
4. Был ли световой поток непрерывным или мерцающим? _____
Если мерцающим, то насколько частым и равномерным было мерцание? _____
5. Кабина (или салон) вашего ВС оказалась полностью освещенной? _____
6. Как бы вы описали яркость света? _____
Была ли облученная поверхность равномерно освещена или был какой-то один более ярко освещенный участок? _____
7. Пытались ли вы выполнить маневр уклонения? _____
Если да, то сопровождал ли вас луч во время попытки от него отвернуть?

Насколько удачной оказалась попытка избежать облучения? _____
8. Известен ли вам источник излучения? _____
9. Насколько далеко по вашей оценке находился источник излучения от вашего местоположения? _____ Был ли источник излучения перемещающимся? _____
10. Находилась ли что-либо между источником света и вашими глазами, например, лобовое стекло, очки, контактные линзы пр.? _____
Не мог ли какой-либо из этих предметов способствовать отрицательному воздействию облучения? _____
11. Исходил ли свет непосредственно от источника, или был отраженным от какой-то поверхности? _____
Не было ли множественных источников света? _____
12. Ваш взгляд был направлен непосредственно на источник света или в сторону от него? _____
13. Насколько долгим было облучение? _____
Казалось ли вам, что луч отслеживает траекторию ВС, или контакт с лучом был случайным? _____
14. В какое время суток произошел инцидент? _____
15. Какова была видимость? _____
Каковы были атмосферные условия - ясно, облачно, дождь, туман, хмуро, солнечно? _____
16. Какие полетные процедуры вы выполняли в момент облучения? _____

Вследствие облучения эти процедуры не были выполнены совсем, были выполнены с худшим качеством или свет просто был раздражающим? _____

17. Местонахождение источника излучения (характерный ориентир на земле).

18. Как подействовало облучение на ваше зрение (возникновение остаточного изображения, темного пятна, кратковременной слепоты или ослепления*)?

19. Насколько долго продолжались возникшие после облучения симптомы? _____

Сохранились ли какие-то из симптомов (слезоточивость, светочувствительность, головные боли) до настоящего времени? _____

20. Трогали или протирали ли вы руками глаза при облучении? _____

21. Обращались ли вы к окулисту после инцидента? _____

Если да, то когда, и кто производил осмотр? _____

Каковы результаты визита к врачу? _____

22. Доложили ли вы об инциденте? _____

Если да, то кому (службе УВД (АТС), медицинскому персоналу, инспектору по безопасности полетов и т. д.) и когда?


23. Любая другая информация, которая по вашему мнению будет полезна для выявления источника излучения.

Примеры обычных последствий облучения на зрение.

Остаточное изображение. Изображение, остающееся в поле зрения после воздействия на глаза яркого света. Темное пятно. Временная или длительная потеря восприятия определенной части поля зрения.

Кратковременная слепота. Утрата способности видеть (на короткий или продолжительный период времени), вызванная воздействием яркого света на глаз и сохраняющаяся после прекращения освещения.

Ослепление. Временное нарушение зрительного восприятия, вызванное появлением яркого света (например, дальнего света фар встречного автомобиля) в поле зрения наблюдателя. Ослепление не носит характера биологического поражения зрения и продолжается лишь в течение присутствия яркого света в поле зрения наблюдателя.

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А | РД–ГД–001 |
| | Глава 7: Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов | Стр. 1 из 2 |

Область применения: *полетная смена.*

Основание: *результаты исследования по хронометражным замерам и статистическим данным по определению времени на доставку летных экипажей с ЮТК на СТК, письмо вн. № 150.22/408 от 24.01.2018, согласие директора ДПП.*

- 1) Пункт 7.2.2 (2) раздела 7.2 на стр. 7.2.2 изложен в новой редакции:**
- (2) Полетная смена членов экипажей ВС начинается за один час до начала полетного времени и заканчивается через 30 минут после его окончания. (*)
- (*) До момента организации полного цикла предполетной подготовки и послеполетных работ в Терминале «В» полетная смена членов экипажей ВС, выполняющих полеты из северного терминального комплекса (СТК) аэропорта Шереметьево, начинается за один час пятнадцать минут до начала полетного времени и заканчивается через 45 минут после его окончания.

Дата утверждения: 02.02.2018

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо: Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано: Директор департамента производства полетов

Заместитель директора по летно-техническим стандартам

Заместитель директора по летно-методической работе

Заместитель директора департамента (л)

Директор департамента управления
безопасностью полетов

Начальник ОУ СМК

Директор юридического департамента

Директор ДФПА

Председатель первичной профсоюзной организации
работников ПАО «Аэрофлот»



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А**





РД-ГД-001


**Глава 7: Полетное, рабочее время и время
отдыха членов экипажей воздушных судов**

Стр. 2 из 2

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

7.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 7.1. | Определения | 7.1.1 |
|  | 7.2. Рабочее время | 7.2.1 |
| 7.2.1. | Основные положения | 7.2.1 |
| 7.2.2. | Полетная смена | 7.2.1 |
| 7.2.3. | Полетное время | 7.2.2 |
| 7.2.4. | Время работы на земле между полетными сменами | 7.2.2 |
| 7.2.5. | Продолжительность полетной смены минимального состава экипажа, разрешенного руководством по летной эксплуатации, при выполнении транспортных полетов | 7.2.3 |
| 7.2.6. | Продолжительность полетной смены увеличенного состава экипажа при выполнении транспортных полетов | 7.2.3 |
| 7.2.7. | Рабочее время при дежурстве и нахождении в резерве | 7.2.4 |
| 7.2.8. | Время работы на земле при ожидании вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами и при задержке вылета | 7.2.4 |
| 7.2.9. | Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при выполнении полетной смены, разделенной на части | 7.2.4 |
| 7.2.10. | Продолжительность рабочего времени при перемещении члена экипажа в качестве пассажира | 7.2.5 |
| 7.2.11. | Продолжительность рабочего времени при выполнении учебных и (или) тренировочных полетов | 7.2.5 |
| 7.2.12. | Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при перегонке воздушного судна с неисправностями | 7.2.5 |
| 7.2.13. | Рабочее время и время отдыха членов экипажа при непредвиденных обстоятельствах | 7.2.5 |
|  | 7.3. Время отдыха | 7.3.1 |
| 7.3.1. | Отдых ежедневный | 7.3.1 |
| 7.3.2. | Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни) | 7.3.2 |
| 7.3.3. | Ежегодный отдых | 7.3.2 |
| 7.3.4. | Время прохождения обязательного медицинского освидетельствования | 7.3.2 |
|  | 7.4. Требования к планированию и учету рабочего времени и времени отдыха | 7.4.1 |
|  | 7.5. Особенности труда и отдыха летных должностных лиц | 7.5.1 |

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 7. Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

 **7.6. Приложения 7.6.1**

| | | |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 7.6.1. | Максимальная продолжительность полетных смен экипажей воздушных судов с двумя и более членами летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)..... | 7.6.1 |
| 7.6.2. | Продолжительность полетных смен увеличенного состава летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)..... | 7.6.1 |
| 7.6.3. | Минимальная продолжительность ежедневного времени отдыха членов экипажа..... | 7.6.1 |

Положение о режиме рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот»

Положение о режиме рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот» (далее – Положение) разработано в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ «Трудовой кодекс Российской Федерации», с учетом требований приказов Минтранса России от 21 ноября 2005 года № 139, от 16 июня 2008 года № 91, от 15 мая 2009 года № 76 и от 17 сентября 2010 года № 201 в целях обеспечения безопасности полетов, снижения утомляемости и сохранения здоровья членов экипажей воздушных судов.

Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов, имеющих действующие сертификаты (свидетельства), предоставляющие право выполнения работы на борту воздушного судна в составе экипажа, включая стажеров (далее – члены экипажа).

Нормы Положения являются обязательными при составлении графиков работы членов экипажей и расписания движения воздушных судов.

Член летного экипажа может отказаться от выполнения трудовых обязанностей на борту ВС, если он не здоров или утомлен в такой степени, что не способен обеспечить безопасное выполнение полетного задания.

7.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Базовое время – местное время аэропорта постоянного места работы члена экипажа (базовый аэропорт) или внебазового аэропорта, если член экипажа находится во внебазовом аэропорту 48 часов и более.

Время дежурства экипажа – время, в течение которого члены экипажа согласно графику работы или специальному распоряжению находятся в постоянной готовности к выполнению полетного задания.

Время отдыха – время, в течение которого члены экипажей ВС в соответствии с законодательством, распорядком и графиками работы свободны от выполнения своих трудовых обязанностей. Время отдыха предназначено для восстановления нормальной работоспособности. Каждый член экипажа должен отвечать самостоятельно за то, каким образом он добивается восстановления работоспособности в предоставляемое ему время отдыха.

Время послеполетного отдыха – непрерывный отрезок времени (часы, дни) по установленному графику, распорядку или специальному распоряжению, который должен предоставляться экипажу сразу после завершения полетного задания для восстановления психофизиологических функций организма, с целью профилактики возникновения переутомления и заболеваний, в интересах охраны здоровья и обеспечения безопасности в последующих полетах.

Время предполетного отдыха – непрерывный отрезок времени (часы, дни отдыха), который представляется администрацией, а экипажем должен соблюдаться с обязательным восьмью часовым сном перед планируемым полетом с целью обеспечения необходимого уровня психофизиологических функций и надежной профессиональной деятельности в интересах безопасности предстоящего полета.

Норма полетного времени членов экипажа ВС – установленная сумма полетного времени за учетный период, которая обеспечивает профессиональную работоспособность членов экипажа и необходимый уровень безопасности полетов.

Нормальная продолжительность рабочего времени экипажа ВС – допустимое время при планировании работы экипажа для выполнения полетов, в течение которого обеспечивается профессиональная работоспособность членов экипажа и необходимый уровень безопасности полетов.

Ночные полетные смены, выполненные подряд – последовательные ночные полетные смены, разделенные ежедневным отдыхом (отдыхом между полетными сменами) продолжительностью менее 42 часов.

Общий налет – налёт авиационного специалиста с исполнением обязанностей члена экипажа на борту воздушного судна в соответствии с правами, предоставленными свидетельством специалиста, а также налет при обучении и переподготовке к выполнению этих обязанностей.

Полетное время – время с начала запуска двигателей для выполнения полета до выключения двигателей после посадки.

Рабочее время членов экипажей ВС – время, в течение которого члены экипажей ВС в соответствии с законодательством, распорядком и графиком работы должны выполнять свои трудовые обязанности.

Технологический перерыв – период времени, в течение которого в полете член экипажа освобождается от технологического процесса управления воздушным судном, его оборудованием и обслуживания пассажиров.

Увеличенный состав экипажа – экипаж воздушного судна, сформированный таким образом, чтобы каждому члену экипажа по специальности путем его подмены в полете мог быть предоставлен технологический перерыв.

Условия для отдыха – это специально отведенное помещение для отдыха экипажей (профилакторий, гостиница, арендуемые дома, комната отдыха) с предоставлением постельных принадлежностей, а на борту ВС – специально отведенные кресла в салоне.

7.2. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ

7.2.1. Основные положения

(1) Рабочее время члена экипажа воздушного судна состоит из времени полетной смены, времени работы на земле между полетными сменами и времени перемещения в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя.

(2) Нормальная продолжительность рабочего времени членов летного и кабинного экипажей не может превышать 36 часов в неделю.

Максимально допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа не может превышать 8 часов. Исключением являются случаи применения суммированного учета рабочего времени.

(3) В соответствии с Приложением № 1 к Коллективному договору ПАО «Аэрофлот» членам экипажей воздушных судов устанавливается суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода один квартал.

Продолжительность рабочего времени за учетный период не может превышать нормального числа рабочих часов.

Член экипажа освобождается от выполнения трудовых обязанностей, если он отработал установленную норму рабочего времени в учетном периоде.

Исключением являются случаи, предусмотренные подпунктом 7.2.1(4).

(4) Работы, выполняемые за пределами нормального числа рабочих часов за учетный период относятся к сверхурочным.

Привлечение к сверхурочным работам допускается с письменного согласия члена экипажа в случаях, предусмотренных пунктами 1-3 части первой статьи 99 Трудового кодекса Российской Федерации, а также без его согласия в случаях, предусмотренных пунктами 1-3 части второй статьи 99 Трудового кодекса Российской Федерации. В других случаях привлечение к сверхурочной работе допускается с письменного согласия члена экипажа и с учетом мнения представителей работников.

Сверхурочные работы не должны превышать для каждого члена экипажа четырех часов сверх установленной продолжительности полетной смены в течение двух дней подряд, 20 часов в месяц и 120 часов в год (за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 7.2.13(1)).

При этом продолжительность полетной смены с учетом времени сверхурочных работ не может превышать максимально допустимую продолжительность полетной смены, установленную подпунктами 7.2.5(2), 7.2.5(3). Исключением являются случаи, предусмотренные подпунктом 7.2.13(1).

7.2.2. Полетная смена

(1) Период рабочего времени с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее – полетная смена) включает:

(а) время, необходимое для прохождения процедур предполетного медицинского, таможенного, пограничного контроля и оформления полетной документации перед вылетом, исчисляемое с момента явки члена экипажа на вылет до момента начала полетного времени (далее – время предполетной подготовки);

- (b) время с начала запуска двигателя (двигателей) на воздушном судне перед взлетом до выключения двигателя (двигателей) после окончания полета (далее – полетное время);
 - (c) время регламентированного технологического перерыва;
 - (d) время кратковременных перерывов;
 - (e) время послеполетных работ с момента окончания полетного времени до момента окончания полетной смены (завершения послеполетных работ);
 - (f) время стоянки во внебазовых аэропортах при промежуточных посадках без смены экипажа и предоставления условий для отдыха в гостинице или специальном помещении для отдыха, обеспечивающих возможность полноценного отдыха без отвлекающих факторов и соответствующих действующим санитарно-гигиеническим требованиям (далее – условия для отдыха);
 - (g) время задержки вылета без предоставления условий для отдыха.
- (2) Полетная смена членов экипажей ВС начинается за один час (*) до начала полетного времени и заканчивается через 30 минут после его окончания.
- (*) Полетная смена членов экипажей ВС, выполняющих полеты из северного терминального комплекса (СТК) аэропорта Шереметьево начинается за один час пятнадцать минут до начала полетного времени.

7.2.3. Полетное время

- (1) Продолжительность полетного времени при выполнении полетов на всех типах воздушных судов не может превышать 80 часов за один календарный месяц, 240 часов в квартал, 800 часов за календарный год.
- (2) Продолжительность полетного времени, установленная пунктом 7.2.3(1), с письменного согласия члена экипажа и с учетом мнения представителей работника может быть увеличена до 90 часов за один календарный месяц, до 270 часов в квартал, до 900 часов за календарный год.

7.2.4. Время работы на земле между полетными сменами

- (1) Член экипажа может быть привлечен к выполнению работы на земле после завершения полетной смены не ранее окончания времени ежедневного отдыха, установленного подпунктами 7.3.1(2), 7.3.1(3), 7.3.1(4) и не позднее начала 12-часового периода отдыха перед началом очередной полетной сменой.
- (2) Время работы члена экипажа на земле между полетными сменами включает:
 - (a) время прохождения предварительных подготовок к полетам, разборы полетов, профессиональную учебу, тренировки на тренажерах, проверку знаний, оформление полетной и другой служебной документации, изучение документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов;
 - (b) время дежурства и пребывания в резерве;
 - (c) время пребывания по заданию (распоряжению) работодателя во внебазовом аэропорту в целях выполнения задания на полет (далее – время ожидания вылета во внебазовых аэропортах между полетными сменами) в размере, установленном подпунктом 7.2.8(1);
 - (d) время погрузки и выгрузки воздушных судов;
 - (e) время выполнения трудовых обязанностей, не связанных с выполнением задания на полет.

7.2.5. Продолжительность полетной смены минимального состава экипажа, разрешенного руководством по летной эксплуатации, при выполнении транспортных полетов

- (1) Продолжительность полетной смены минимального состава экипажа, разрешенного руководством по летной эксплуатации данного типа воздушного судна, устанавливается в зависимости от базового времени явки на вылет и количества посадок, запланированных заданием на полет.
При этом базовым временем следует считать местное время аэропорта постоянного места работы члена экипажа (далее – базовый аэропорт) или внебазового аэропорта, если член экипажа находится во внебазовом аэропорту 48 часов и более.
- (2) Максимально допустимая продолжительность полетной смены члена летного экипажа в течение суток (любые последовательные 24 часа) не может превышать значений, указанных в приложении 7.6.1. Исключение составляют случаи, предусмотренные подпунктом 7.2.13(1).
- (3) Максимально допустимая продолжительность полетной смены члена кабинного экипажа в течение суток (любые последовательные 24 часа) не может превышать значений, указанных в приложении 7.6.1. Исключение составляют случаи, предусмотренные подпунктом 7.2.13(1).

7.2.6. Продолжительность полетной смены увеличенного состава экипажа при выполнении транспортных полетов

- (1) В том случае если плановая продолжительность полетной смены превышает максимально допустимую, установленную подпунктами 7.2.5(2), 7.2.5(3), для выполнения функций члена экипажа в полете на время регламентированного технологического перерыва вводятся дополнительные члены экипажа (далее – увеличенный состав экипажа).
- (2) Продолжительность полетной смены увеличенного состава летного экипажа устанавливается в зависимости от числа дополнительных членов летного экипажа и количества посадок, запланированных заданием на полет.
- (3) Максимально допустимая продолжительность полетной смены увеличенным составом летного экипажа в течение 24 часов не может превышать значений, указанных в приложении 7.6.2. Исключение составляют случаи, предусмотренные подпунктом 7.2.13(1).
- (4) Количество дополнительных членов кабинного экипажа устанавливается пунктом 4.2.3 РПП в зависимости от:
 - (a) продолжительности полетной смены и количества посадок;
 - (b) типа воздушного судна;
 - (c) видов обслуживания пассажиров по классам, предусмотренных в полете (первый, бизнес-класс, экономический).
- (5) Выполнение полетов увеличенным составом экипажа может осуществляться только при условии обеспечения дополнительных членов экипажа в салоне пассажирского или грузового воздушного судна специальными местами, оборудованными креслами с возможностью быстрого доступа в кабину летного экипажа и к кислородному оборудованию, при этом с учетом конструктивных особенностей конкретного воздушного судна кресла в пассажирском салоне должны быть изолированными от пассажиров.
- (6) Время регламентированного технологического перерыва включается в рабочее время полетной смены в полном размере.

7.2.7. Рабочее время при дежурстве и нахождении в резерве

- (1) В период времени пребывания на дежурстве и в резерве включается время, в течение которого член экипажа по распоряжению работодателя находится в установленном месте с условиями для отдыха при постоянной готовности к выполнению задания на полет.
- (2) Член экипажа может быть назначен в резерв не более четырех раз за учетный период. Продолжительность времени пребывания на дежурстве и в резерве не может превышать 12 часов в течение непрерывных 24 часов.
- (3) Время пребывания на дежурстве и в резерве в специально отведенном для этой цели помещении засчитывается в рабочее время полностью, в месте жительства – в размере не менее 25 процентов.
- (4) В случае вызова члена экипажа из резерва для выполнения полетного задания время дежурства и пребывания в резерве учитывается в рабочем времени учетного периода, но не включается в продолжительность полетной смены.

7.2.8. Время работы на земле при ожидании вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами и при задержке вылета

- (1) Время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами включается в рабочее время учетного периода в размере одного часа за каждые четыре часа времени ожидания с момента окончания времени минимального отдыха члена экипажа между полетными сменами и до начала очередной полетной смены. Во время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами не включается время еженедельного отдыха, предусмотренное полетным заданием.
- (2) Время задержки вылета исчисляется от времени вылета, установленного заданием на полет, до фактического времени вылета.

7.2.9. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при выполнении полетной смены, разделенной на части

- (1) При выполнении полетов минимальным составом экипажа члену экипажа с его согласия полетная смена может быть разделена на две части.
Время перерыва между двумя частями полетной смены в рабочее время не включается, если членам экипажа предоставляются условия в гостинице или ином специальном помещении для отдыха, соответствующие действующим санитарно-гигиеническим требованиям и обеспечивающие возможность полноценного отдыха.
- (2) При разделении полетной смены на две части допускается деление не более двух полетных смен в течение учетного периода рабочего времени и не более двух полетных смен подряд.
- (3) Общая продолжительность полетной смены, разделенной на части, не должна превышать продолжительности полетной смены, установленной подпунктами 7.2.5(2), 7.2.5(3).
- (4) Деление полетной смены на части при выполнении полетов увеличенным составом экипажа не допускается.
- (5) После выполнения двух подряд полетных смен, разделенных на части, члену экипажа в базовом аэропорту предоставляется отдых не менее 48 часов.

7.2.10. Продолжительность рабочего времени при перемещении члена экипажа в качестве пассажира

- (1) Время перемещения (перелета или переезда) члена экипажа в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя включается в рабочее время с момента явки к месту убытия, но не менее чем за 40 минут до убытия и до момента прибытия к месту назначения (размещения на отдых).
- (2) Член экипажа, перемещенный в качестве пассажира на воздушном судне, может выполнить без предоставления ежедневного отдыха полетную смену продолжительностью не более установленной подпунктами 7.2.5(2), 7.2.5(3) Положения с учетом времени явки для перелета, уменьшенной на 50 % времени перемещения (перелета). При этом, если указанной продолжительности полетной смены недостаточно для выполнения задания на полет, то задание на полет может быть выполнено только после предоставления члену экипажа установленного времени отдыха между полетными сменами в соответствии с подпунктами 7.3.1(2), 7.3.1(3), 7.3.1(4).

7.2.11. Продолжительность рабочего времени при выполнении учебных и (или) тренировочных полетов

При выполнении учебных и (или) тренировочных полетов устанавливаются следующие ограничения:

- (a) продолжительность полетной смены не может превышать 10 часов;
- (b) полетное время в полетной смене не может превышать 6 часов;
- (c) количество заходов на посадку не может превышать 25.

7.2.12. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха при перегонке воздушного судна с неисправностями

- (1) При перегонке воздушных судов с неисправностями, при которых не разрешается перевозка пассажиров и груза, продолжительность полетной смены члена экипажа не может превышать 12 часов.
- (2) Отдых между полетными сменами члена экипажа при перегонке воздушного судна с неисправностями должен составлять не менее 10 часов, а после перегонки в базовом аэропорту – не менее 42 часов.

7.2.13. Рабочее время и время отдыха членов экипажа при непредвиденных обстоятельствах

- (1) При непредвиденных обстоятельствах, связанных с метеоусловиями, невозможностью выполнить посадку в аэропорту назначения, отказами авиационной техники, и других случаях, не предусмотренных заданием на полет, командир воздушного судна обладает исключительным правом увеличить установленную заданием на полет продолжительность полетной смены в следующих размерах:
 - (a) на два часа – при выполнении полетной смены в минимальном составе экипажа;
 - (b) на три часа – при выполнении полетной смены в увеличенном составе экипажа.

Решение об увеличении продолжительности полетной смены экипажа оформляется командиром воздушного судна записью в задании на полет.

- (2) В том случае если командиром воздушного судна не использовано право на увеличение продолжительности полетной смены или использование этого права не позволяет продолжить полет, командир воздушного судна может принять решение о завершении полетной смены и предоставлении ежедневного отдыха членам экипажа с предоставлением условий для отдыха.

При этом продолжительность ежедневного отдыха, установленного п.п. 7.3.1.(2), может быть уменьшена, но не менее чем до 10 часов с соответствующим увеличением ежедневного времени отдыха в базовом аэропорту непосредственно после окончания полетной смены.

- (3) При изменении плана полета (задержка вылета, уход на запасной аэродром, посадка в промежуточном аэропорту) командир ВС должен определить крайнее время вылета – LDT (Last Departure Time) из аэропорта вылета (промежуточного аэропорта), с учетом остатка рабочего времени экипажа и возможности его продления для завершения полетной смены и сообщить LDT непосредственно в ДПиКОД(ОСС) или через представителя ПАО «Аэрофлот» в аэропорту промежуточной посадки.

При невозможности вылета в вышеуказанное время сообщить измененное LDT для завершения прямого рейса в пункт назначения или принять согласованное с ДПиКОД решение о начале отдыха в аэропорту вылета (промежуточном аэропорту).

7.3. ВРЕМЯ ОТДЫХА

Отдыху члена экипажа соответствует непрерывный период времени на земле, в течение которого он свободен от исполнения трудовых обязанностей и которое может использовать по своему усмотрению.

Членам экипажа предоставляется:

- (a) отдых ежедневный (отдых между полетными сменами);
- (b) отдых еженедельный непрерывный (выходные дни);
- (c) отдых ежегодный (отпуск основной и дополнительный).

7.3.1. Отдых ежедневный

- (1) Отдыху ежедневному (отдых между полетными сменами) соответствует непрерывный период времени, предоставляемый члену экипажа для восстановления работоспособности после выполнения очередной полетной смены.
- (2) Нормальная продолжительность времени отдыха между полетными сменами должна составлять не менее двойной продолжительности завершенной полетной смены и устанавливается с учетом:
 - (a) продолжительности времени завершенной полетной смены;
 - (b) разницы во времени между базовым и внебазовым аэропортами по всемирно скоординированному времени;
 - (c) продолжительности дорожного времени во внебазовых аэропортах.
- (3) При разнице во времени по всемирно скоординированному времени между базовым и внебазовым аэропортами четыре часа и более продолжительность отдыха между полетными сменами должна быть увеличена на 30 минут за каждый час разницы во времени с базовым аэропортом.
- (4) После пребывания в часовых поясах с разницей во времени по всемирно скоординированному времени с базовым аэропортом четыре часа и более в течение 48 часов время отдыха после возвращения в базовый аэропорт должно составлять не менее 48 часов.
- (5) Если дорожное время во внебазовом аэропорту превышает 60 минут, то продолжительность отдыха между полетными сменами должна быть увеличена на продолжительность дорожного времени, соответствующего периоду с момента убытия члена экипажа после окончания полетной смены до момента его размещения на отдых, а также время с момента убытия члена экипажа от места отдыха до момента начала предполетной подготовки.
- (6) Во внебазовых аэропортах продолжительность ежедневного отдыха в зависимости от продолжительности завершенной полетной смены может быть сокращена до значений минимального ежедневного времени отдыха, указанных в приложении 7.6.3 с соблюдением норм, установленных пунктами 7.3.1 (3), 7.3.1 (5). Сокращение продолжительности ежедневного отдыха в базовом аэропорту производится по согласованию с представителями работников.

- (7) В базовом аэропорту при плановых ранних вылетах и поздних прилетах (с 22.00 до 06.00) работодатель предоставляет членам экипажа условия для отдыха или организует доставку членов экипажа в аэропорт и из аэропорта к месту проживания.

7.3.2. Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни)

- (1) Продолжительность еженедельного непрерывного отдыха не может быть менее 42 часов.
Еженедельный непрерывный отдых должен предоставляться, как правило, в месте постоянного проживания и включать две местных ночи по местному времени базового аэропорта.
- (2) Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни) может предоставляться в месте фактического нахождения члена экипажа при длительном ожидании вылета (трое суток и более) во внебазовых аэропортах. При этом выходные дни члена экипажа должны быть оформлены записью в задании на полет.
- (3) Еженедельный непрерывный отдых предоставляется не реже чем через шесть рабочих дней подряд или две ночные полетные смены подряд. При этом к ночным полетным сменам относятся смены, 50 % и более продолжительности которых приходится на местное время базового аэропорта с 22:00 до 06:00.

7.3.3. Ежегодный отдых

- (1) Количество дней ежегодного оплачиваемого отпуска (основного и дополнительного) определяется в соответствии с действующим законодательством, Коллективным договором ПАО «Аэрофлот» и налетом часов. Основанием для предоставления отпуска является график отпусков, утвержденный командиром (начальником) структурного подразделения.
- (2) Отпуск членам экипажа предоставляется частями не менее двух раз в рабочем году.

7.3.4. Время прохождения обязательного медицинского освидетельствования

Членам экипажей предоставляется время для прохождения обязательного медицинского освидетельствования, медицинских осмотров (по предписанию врача):

- (a) квартальное медицинское освидетельствование – два календарных дня;
(b) полугодовое и годовое медицинское освидетельствование – четыре календарных дня.

Лица, подлежащие медицинскому освидетельствованию, в дни обследования освобождаются от любого вида работ.

7.4. ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАНИРОВАНИЮ И УЧЕТУ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА

- (1) При сменной работе и суммированном учете рабочего времени член экипажа должен производить работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиком работы.

Графики работы составляются с учетом мнения представителей работников не менее чем на один месяц и доводятся до сведения работников не позднее чем за месяц до введения их в действие. В случае производственной необходимости допускается изменение графиков работы с учетом мнения представителей работников, при этом указанные изменения доводятся до сведения работников не позднее чем за пять дней до введения их в действие.

- (2) Учет рабочего времени и времени отдыха членов экипажей осуществляется записями в следующем порядке:

- (a) полетное время регистрируется в задании на полет экипажа и летных книжках членов экипажа;
- (b) продолжительность полетной смены регистрируется в задании на полет;
- (c) продолжительность рабочего времени, времени отдыха и сверхурочных работ регистрируется в таблице учета рабочего времени.

- (3) Ответственность за организацию учета рабочего времени членов экипажей ВС несут командиры (начальники) структурных подразделений.

- (4) Каждый член экипажа может сделать один запрос на последующий месячный период планирования. Это может быть запрос выходного(ых) дня(ей), ранних вылетов, поздних прилетов.

Ежегодно члену экипажа предоставлено право сделать три запроса на определенный рейс и один запрос на предоставление отпуска.

Запрос подается в форме заявления не позднее установленного отделом планирования сроком.

Запросы выполняются в порядке очередности. Если запрос выполнить невозможно (отсутствие визы, изменение типа ВС и т.д.), руководитель подразделения обязан дать запрашивающему письменный ответ.

- (5) Ни один член экипажа не может выполнять никакие другие коммерческие полеты без согласия руководства ПАО «Аэрофлот».

При выполнении дополнительных коммерческих полетов каждый член экипажа обязан руководствоваться ограничениями полетного и рабочего времени, установленными в ПАО «Аэрофлот».

- (6) Член экипажа, выполняющий полеты на индивидуальной основе, должен вести собственные регистрационные записи режима труда и отдыха, в которых фиксирует полетное время, продолжительность полетных смен, рабочее время и время отдыха.

Указанные записи должны быть представлены командиру летного подразделения после завершения полета (серии полетов) и учтены в общем балансе рабочего времени члена экипажа ВС за учетный период.




**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 7. Полетное, рабочее время
и время отдыха членов экипажей
воздушных судов**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 7. Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

7.5. ОСОБЕННОСТИ ТРУДА И ОТДЫХА ЛЕТНЫХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

- (1) Продолжительность рабочего и нормы полетного времени летных должностных лиц из числа командно-руководящего, командно-летного, инспекторского и инструкторского состава регламентируется подпунктами 7.2.1(2), 7.2.1(3), 7.2.3(1) и 7.2.3(2) настоящей главы.
- (2) При выполнении летной работы в составе экипажа ВС или в качестве проверяющих, на летных должностных лиц, указанных в пункте 7.5(1), распространяются все требования, регламентирующие продолжительность полетной смены и времени отдыха экипажей ВС.
- (3) Режим труда летных должностных лиц при выполнении работы на земле, не связанной с выполнением полетов, регулируются Правилами внутреннего трудового распорядка.
- (4) Работа летных должностных лиц на земле должна планироваться таким образом, чтобы перед началом полетной смены и после нее им предоставлялся отдых в соответствии с требованиями раздела 7.3 настоящей главы. Суммарная продолжительность рабочего времени за учетный период при этом не должна превышать установленных норм.




**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 7. Полетное, рабочее время
и время отдыха членов экипажей
воздушных судов**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 7. Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

7.6. ПРИЛОЖЕНИЯ

7.6.1. Максимальная продолжительность полетных смен экипажей воздушных судов с двумя и более членами летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)

| Время явки (базовое) | Количество посадок | | |
|----------------------|------------------------|-------|-----------|
| | 1-2 (3 ^{**}) | 3-4 | 5 и более |
| 06:01-21:59 | 12:00(*) | 10:30 | 08:30 |
| 22:00-06:00 | 11:00(*) | 10:00 | 06:30 |

(*) По согласованию с представителями работников продолжительность полетной смены с 1-2 посадками воздушного судна может быть увеличена на один час, но не более двух раз за семь последовательных дней.

(**) При применении пункта 7.2.12 Положения

7.6.2. Продолжительность полетных смен увеличенного состава летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)

| Кол-во членов миним. состава | Кол-во членов дополнительного состава | Кол-во членов увеличенного состава | Количество посадок | |
|------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|--------------------|-------|
| | | | 1-2 | 3 |
| 2 | 1 | 3 | 13:00 | 12:00 |
| 2 | 2 | 4 | 16:00 | 14:00 |

7.6.3. Минимальная продолжительность ежедневного времени отдыха членов экипажа

| Продолжительность завершенной полетной смены (час) | В базовом аэропорту (час) | Во внебазовом аэропорту (час) |
|----------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| До 12 часов (включительно) | Не менее 12 | Не менее 10 |
| До 14 часов (включительно) | Не менее 14 | Не менее 12 |
| Более 14 часов | Не менее 18 | Не менее 16 |




**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 7. Полетное, рабочее время
и время отдыха членов экипажей
воздушных судов**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Глава 8: Рабочие процедуры | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 4 |

Область применения: *полетное диспетчерское обслуживание экипажей ВС.*

Основание: *контрольное поручение от 01.12.2017 № 1150/ЕСР.*

1) **Пункт 8.1.1.3 раздела 8.1 на стр. 8.1.8÷8.1.10 изложить в новой редакции:**

8.1.1.3. Полетное диспетчерское обслуживание экипажей ВС

- (1) Диспетчер по обеспечению полетов начинает подготовку к каждому полету не менее чем за 3 часа 30 минут до планового времени вылета ВС. В процессе полетного диспетчерского обслуживания диспетчер по обеспечению полетов обязан:
- проверить срок действия используемых баз данных и других внутренних и внешних источников информации;
 - изучить информацию по безопасности полетов;
 - получить и проанализировать метеорологическую и аэронавигационную информацию, необходимую для выполнения полета;
 - получить информацию о техническом состоянии ВС;
 - получить информацию о техническом состоянии аэродромов вылета, посадки и запасных, включая уровень ССПЗ, и проверить их на соответствие предстоящему типу полета;
 - проверяет на соответствие эксплуатационные минимумы аэродромов взлета, посадки и запасных аэродромов;
 - получить предварительное значение коммерческой загрузки;
 - определить наиболее безопасный и экономически эффективный маршрут полета в пределах разрешенной продолжительности полетной смены экипажа;
 - подготовить рабочий план полета и определить необходимое количество топлива на полет для заправки ВС;
 - подготовить и представить в установленном порядке план полета (ATC Flight Plan), проконтролировать его прохождение через органы ОВД и при необходимости внести соответствующие изменения;
 - к моменту начала предполетной подготовки экипажа подготовить в полном объеме и подтвердить подписью рабочий план полета.

Примечание: планируемая продолжительность полетной смены экипажа не может превышать значений указанных в приложениях 7.6.1 и 7.6.2 главы 7 РПП.

- (2) Рабочий план полета на предстоящий рейс содержит:
- тип воздушного судна и номер рейса;
 - государственный и регистрационный опознавательные знаки;
 - маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения, расстояния, время полета между ними, и заданные путевые углы на маршруте, включая полет на запасные аэродромы;
 - запланированную крейсерскую скорость и общее время полета, расчетное и фактическое время пролета указанных пунктов;

- минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;
- расчет топлива и величину минимального потребного для полета количества топлива;
- запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;
- фактические данные о загрузке ВС;
- информацию о техническом состоянии, конфигурации и готовности ВС к выполнению полета по правилам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, в условиях RVSM, изменение летно-технических характеристик в соответствии с документацией ПМО/MEL/CDL;
- фактическую аэронавигационную информацию, включая NOTAM, по аэродромам вылета и посадки, предполагаемым запасным аэродромам и запасным аэродромам по маршруту полета;
- необходимую метеорологическую информацию о фактической и прогнозируемой погоде на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах и по маршруту полета, опасных метеоявлениях и информацию о вулканическом пепле;
- план полета ОВД (ATC Flight Plan);

Командир ВС и диспетчер по обеспечению полетов пользуются одинаковыми комплектами документации для каждого планируемого полета.

- (3) Диспетчер по обеспечению полетов оказывает помощь КВС в подготовке к полету и обеспечивает наличие соответствующей информации.

По запросу КВС или при необходимости предоставления дополнительной информации об особенностях или важных изменениях, относящихся к предстоящему полету, диспетчер по обеспечению полетов проводит предполетную консультацию (Preflight Briefing) для экипажа.

При выполнении экипажем двух и более парных рейсов по Российской Федерации в течение одной полетной смены с кратковременной стоянкой в базовом аэропорту работник группы подготовки полетной и аэронавигационной документации ДПП обязан не позднее, чем за 50 минут до времени вылета рейса по плану, подготовить и передать командиру ВС непосредственно, либо через старшего бортпроводника полный пакет полетной документации, необходимой для обеспечения вылета. В этом случае КВС организует предполетную подготовку экипажа непосредственно на ВС.

Комплект полетных документов на предстоящий рейс, во внебазовом аэропорту диспетчер по обеспечению полетов предоставляет командиру ВС через представителя авиакомпании (уполномоченного агента) или с использованием доступных и одобренных технических средств передачи информации.

В случае своего согласия с полученной информацией о предстоящем полете, командир ВС утверждает рабочий план полета. Один экземпляр (первая страница OFP) рабочего плана полета, заверенный подписью КВС, передается представителю авиакомпании или, если это невозможно, сдается на хранение в пункте вылета.

- (4) Диспетчер по обеспечению полетов:
- (a) выполняет сопровождение рейса в соответствии с документированной процедурой ДП-509-0010X «Наземное сопровождение полета ВС»;
 - (b) обеспечивает КВС в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

- (c) в случае аварийной ситуации во время полета выполняет предусмотренные ДП-509-0010X процедуры и передает КВС информацию, которая может быть необходима для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета;
- (d) при неисправности или отказе используемых в работе технических средств незамедлительно сообщает об этом ответственному руководителю и в соответствующие подразделения в установленном порядке.
- (5) Диспетчер по обеспечению полетов использует всю необходимую для полетного диспетчерского обслуживания документацию (включая РПП, РЛЭ, MEL всех эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот» типов ВС), которая должна быть действующей и достоверной и находиться непосредственно в отделе полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС. Свободный доступ к документации обеспечивает руководитель группы полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС. Ведение и хранение бумажных копий документов, а также своевременное внесение поправок осуществляется сотрудниками отдела согласно их должностным обязанностям.

Дата утверждения: 29.01.2018

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо:

Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано:

Директор департамента производства полетов

Заместитель директора по летно-методической работе

Начальник ОЛС– ведущий пилот инспектор

Директор департамента планирования и координации
операционной деятельности

Директор департамента управления
безопасностью полетов

Директор юридического департамента

Начальник отдела управления СМК



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Глава 8: Рабочие процедуры**

РД-ГД-001

Стр. 4 из 4

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

Область применения: *метеорологическая информация.*

Основание: *Приложение № 3 ИКАО, приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 03.03.2014 № 60 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов овздушных судов».*

1) Текст под названием пункта 8.1.5 раздела 8.1. на стр.8.1.39 изъят, подпункт 8.1.5.1. раздела 8.1. на стр.8.1.40 изложен в новой редакции:

8.1.5.1 Предоставление метеорологической информации

- (1) Метеорологическая информация, которой снабжаются члены летного экипажа, подготавливается не позднее, чем за час до запланированного времени вылета и содержит:
 - (a) прогнозы
 - (i) ветра и температуры на высотах;
 - (ii) особых явлений SIGWX;
 - (iii) высоты тропопаузы в единицах эшелона полета и температуры тропопаузы;
 - (iv) направления, скорости максимального ветра и его высоты в единицах эшелона полета;
 - (b) сообщения METAR или SPECI (включая прогнозы TREND) для аэродромов вылета и намеченной посадки, запасных аэродромов вылета, на маршруте и аэродрома назначения;
 - (c) прогнозы TAF или скорректированные прогнозы TAF для аэродромов вылета и намеченной посадки, запасных аэродромов вылета, на маршруте и аэродрома назначения;
 - (d) предупреждения по аэродрому и прогнозы для взлета;
 - (e) информация SIGMET и/или соответствующие специальные донесения с борта, касающиеся всего маршрута;
 - (f) изображения, полученные с метеорологических спутников;
 - (g) данные наземных метеорологических радиолокаторов;
 - (h) консультативную информацию о вулканическом пепле и тропических циклонах, относящуюся ко всему маршруту полета.
- (2) Полетная документация, которой снабжаются члены летного экипажа, включает как минимум метеорологическую информацию, перечисленную в подпунктах (a) (i) и (ii), (b), (c), (e).

Для полетов продолжительностью 2 ч или менее полетная метеорологическая документация может быть ограничена только информацией, указанной в подпунктах (b), (c) и (e).

Полетная документация, относящаяся к прогнозам ветра и температуры воздуха на высотах и особых явлений погоды SIGWX, представляется в виде карт особых явлений погоды SWH между эшелонам полета 250 и 630 и прогностических карт ветра и температуры для эшелона 340 (250 гПа), масштаб и период действия которых охватывают район и время полета, включая возможный уход на запасной аэродром.

Если маршрут полета не укладывается полностью на прогностической карте, экипажу воздушного судна дополнительно выдается прогностическая карта смежной зоны на оставшийся участок маршрута.

Прогнозы ветра, температуры на высотах и высоты тропопаузы могут быть представлены в рабочем плане полета OFP в табличной форме.

Дата утверждения: 27.12.2017

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо:

Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано:

Директор департамента производства полетов

Заместитель директора департамента – главный пилот

Заместитель директора по летно-методической работе

Заместитель директора по летным стандартам


Заместитель директора по аэронавигационному
обеспечению полетов – главный штурман

Начальник ОЛС– ведущий пилот инспектор

Директор департамента управления
безопасностью полетов

Директор юридического департамента

Начальник отдела управления СМК

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | <p style="text-align: center;">РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А</p> <p style="text-align: center;">Глава 8: Рабочие процедуры</p> | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 2 |

Область применения: *обязанности персонала при выполнении противообледенительной обработки ВС.*

Основание: *Технология организации противообледенительной защиты ВС А-319/320/321/330, В-737/767/777 и RRJ-95 с работающими маршевыми двигателями в аэропорту Шереметьево РИ-01-174А от 14.11.2016.*

1) Пункт 8.2.5.3 раздела 8.2 на стр. 8.2.26 дополнен подпунктом (7) следующего содержания:

- (7) Обработка ВС ПОЖ на аэродроме Шереметьево производится на установленных местах перронов терминалов В, Е, F и D согласно схеме 80, 80-1, 93 (приложение 13) Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Шереметьево, а также на местах стоянок MC перрона АГК терминала F, и на восточном секторе перрона Шереметьево.

Обработка ВС ПОЖ с работающими двигателями может производиться на установленных основных местах перронов терминалов Е, F и D:

- на MC № 73 с размахом крыла не более 48 метров;
- на точке запуска двигателей и облива – площадка «В-2» - для всех типов ВС;
- на площадке ПОЖ-1 MC 82-84 - для всех типов ВС;
- на MC № 7, 7А, 9, 9А – площадка «W» - типы: А-320/321, RRJ-95, В-737;
- на точках запуска и облива в соответствии с ИПП в районе аэродрома Шереметьево, исключая точки облива А,В,Д,Г,Н,О,Р,Т,S;

Обработка ВС ПОЖ с работающими двигателями может производиться на следующих установленных дополнительных местах перронов терминалов Е, F, D и В:

- место в районе РД А-21 (на ЮТК);
- место в районе РД А-14 (на ЮТК);
- место в районе РД-19 (на СТК).

Экипаж выходит на связь со старшим оператором спецмашин ГМОВС ОНОВС ДНОП на частоте 123,950 МГц после установки ВС на место проведения ПОЗ.

Пример фразеологии при коммуникации между КВС и старшим оператором ГМОВС ОНОВС ДНОП.

Позывные ВС – «бортовой номер ВС».

Позывные спецмашин – «ЭЛЕФАНТ + место проведения ПОЗ» принадлежат старшему оператору ГМОВС ОНОВС ДНОП.

Перед проведением ПОЗ ВС:

КВС: «VP BAD ЭЛЕФАНТУ BRAVO 2»

Старший оператор: «ЭЛЕФАНТ BRAVO 2 БОРТУ VP BAD НА ПРИЁМЕ»

КВС: «BAD, ЭЛЕФАНТ BRAVO 2, КРЫЛО, СТАБИЛИЗАТОР, ТИП ЧЕТЫРЕ, ГОТОВ К ОБРАБОТКЕ»

Старший оператор: «ЭЛЕФАНТ BRAVO 2, BAD, КРЫЛО, СТАБИЛИЗАТОР, ТИП ЧЕТЫРЕ, НАЧИНАЮ ОБРАБОТКУ».

Примечание:

1) решение на обработку фюзеляжа может принимать старший оператор спецмашины для ПОЗ ВС с обязательным уведомлением КВС о принятом решении.

2) Примерное время подготовки ВС к обработке – 60 секунд.

После проведения ПОЗ ВС и проверки поверхностей ВС:

Старший оператор:

«ЭЛЕФАНТ БРАВО 2, ВAD, ОБРАБОТКА ЗАВЕРШЕНА, КОД ТИП ЧЕТЫРЕ СТО ПРОЦЕНТОВ, 12:34, 12.01.15, МАКСФЛАЙТ НОЛЬ ЧЕТЫРЕ, КОНТРОЛЬ ПОСЛЕ ОБРАБОТКИ ВЫПОЛНЕН»

КВС:

«ВAD, ЭЛЕФАНТ БРАВО 2, КОД ТИП ЧЕТЫРЕ СТО ПРОЦЕНТОВ, 12:34, 12.01.15, МАКСФЛАЙТ НОЛЬ ЧЕТЫРЕ»

Старший оператор контролирует отъезд спецмашин от ВС в точки размещения и докладывает:

«ЭЛЕФАНТ БРАВО 2, ВAD, ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН»

КВС:

«ВAD, ЭЛЕФАНТ БРАВО 2, ВАС ПОНЯЛ, ПУТЬ СВОБОДЕН».

Дата утверждения: 08.11.2017

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо:

Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано:

Директор департамента производства полетов

Заместитель директора по летно-техническим стандартам

Заместитель директора по летно-методической работе

Директор департамента наземного обеспечения перевозок





Директор департамента обслуживания на борту

Директор департамента управления безопасностью полетов

Директор юридического департамента

Начальник отдела управления СМК

8.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|  | 8.1. Подготовка к полетам | 8.1.1 |
| | 8.1.1. Предварительная и предполетная подготовка..... | 8.1.1 |
| | 8.1.2. Минимальная безопасная высота полета..... | 8.1.12 |
| | 8.1.3. Планирование полета | 8.1.17 |
| | 8.1.4. Эксплуатационные минимумы аэродромов..... | 8.1.24 |
| | 8.1.5. Метеорологическая информация | 8.1.39 |
| | 8.1.6. Запас топлива и масла..... | 8.1.45 |
| | 8.1.7. Масса и центровка | 8.1.50 |
| | 8.1.8. План полета УВД (ATS Flight Plan)..... | 8.1.51 |
| | 8.1.9. Рабочий план полета (Operational Flight Plan)..... | 8.1.52 |
| | 8.1.10. Бортовой журнал технического состояния воздушного судна..... | 8.1.52 |
| | 8.1.11. Перечень судовой и полетной документации..... | 8.1.58 |
|  | 8.2. Наземное обслуживание..... | 8.2.1 |
| | 8.2.1. Инструкции по наземному обслуживанию..... | 8.2.1 |
| | 8.2.2. Заправка ВС топливом..... | 8.2.5 |
| | 8.2.3. Процедуры обеспечения безопасности пассажиров и грузов | 8.2.10 |
| | 8.2.4. Перевозка багажа..... | 8.2.22 |
| | 8.2.5. Противообледенительная обработка воздушного судна на земле..... | 8.2.24 |
| | 8.2.6. Инженерно-авиационное обеспечение..... | 8.2.30 |
| | 8.2.7. Прием-передача ВС и судовой документации | 8.2.33 |
|  | 8.3. Полетные процедуры | 8.3.1 |
| | 8.3.1. Выполнение полета | 8.3.1 |
| | 8.3.2. Навигационные процедуры..... | 8.3.22 |
| | 8.3.3. Правила установки шкалы давления барометрического высотомера..... | 8.3.30 |
| | 8.3.4. Правила установки заданной высоты | 8.3.32 |
| | 8.3.5. Система раннего предупреждения близости земли (EGPWS)..... | 8.3.32 |
| | 8.3.6. Бортовая система предупреждения столкновения ВС в воздухе (TCAS)..... | 8.3.35 |
| | 8.3.7. зарезервировано | 8.3.39 |
| | 8.3.8. Использование принципов автоматизации | 8.3.40 |
| | 8.3.9. Полеты в различных метеорологических условиях..... | 8.3.42 |
| | 8.3.10. Взаимодействие членов экипажа..... | 8.3.51 |
| | 8.3.11. Использование ремней безопасности экипажем и пассажирами..... | 8.3.60 |
| | 8.3.12. Требования по безопасности в салоне | 8.3.61 |
| | 8.3.13. Космическая и солнечная радиация..... | 8.3.65 |
|  | 8.4. Полеты в особых условиях и особые случаи в полете | 8.4.1 |
| | 8.4.1. Основные требования..... | 8.4.1 |
| | 8.4.2. Отказ двигателя (двигателей) в полете | 8.4.3 |

| | | |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 8.4.3. | Отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке..... | 8.4.4 |
| 8.4.4. | Пожар на воздушном судне | 8.4.5 |
| 8.4.5. | Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности | 8.4.5 |
| 8.4.6. | Потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи)..... | 8.4.6 |
| 8.4.7. | Потеря ориентировки | 8.4.7 |
| 8.4.8. | Ранение или внезапное ухудшение состояния здоровья членов экипажа | 8.4.8 |
| 8.4.9. | Вынужденная посадка вне аэродрома..... | 8.4.8 |
| 8.4.10. | Отказ радиолокационных средств в зоне ОВД и РТО на аэродроме посадки..... | 8.4.8 |
| 8.4.11. | Действия экипажей при полетах в сложной орнитологической обстановке..... | 8.4.9 |
| 8.4.12. | Аварийные приводные радиомаяки | 8.4.9 |
| 8.4.13. | Аварийное снижение | 8.4.11 |
| 8.4.14. | Аварийно-спасательные процедуры | 8.4.12 |

8.5. Всепогодные полеты 8.5.1


| | | |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 8.5.1. | Терминология | 8.5.1 |
| 8.5.2. | Руление в условиях ограниченной видимости | 8.5.2 |
| 8.5.3. | Взлет в условиях ограниченной видимости | 8.5.2 |
| 8.5.4. | Заход на посадку с применением средств «неточного» наведения..... | 8.5.2 |
| 8.5.5. | Заход на посадку с применением средств «точного» наведения | 8.5.3 |
| 8.5.6. | Применение измеренных значений видимости на ВПП (RVR) при заходе на посадку по категорированным минимумам | 8.5.3 |
| 8.5.7. | Визуальные ориентиры | 8.5.4 |
| 8.5.8. | Заход на посадку с применением визуального маневрирования ("Circle-to-land" / "Circle-to-land with prescribed flight tracks") | 8.5.5 |

8.6. Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром..... 8.6.1

| | | |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 8.6.1. | Определения | 8.6.1 |
| 8.6.2. | Общие положения | 8.6.1 |
| 8.6.3. | Зоны оперирования для ВС ПАО «Аэрофлот» | 8.6.2 |
| 8.6.4. | Основные требования..... | 8.6.2 |
| 8.6.5. | Требования к метеорологическим условиям..... | 8.6.2 |
| 8.6.6. | Требования по запасу топлива..... | 8.6.3 |
| 8.6.7. | Предполетная подготовка | 8.6.4 |
| 8.6.8. | Основания для отказа в выполнении полета по маршруту с увеличенным временем ухода на запасной аэродром..... | 8.6.4 |
| 8.6.9. | Выполнение полета | 8.6.5 |

8.7. Использование ПМО (MEL, CDL) 8.7.1

| | | |
|--------|-----------------------|-------|
| 8.7.1. | Общие положения | 8.7.1 |
|--------|-----------------------|-------|

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 8.7.2. | Перечень минимального исправного оборудования MINIMUM EQUIPMENT LIST | 8.7.1 |
| 8.7.3. | Перечень отклонений от стандартной конфигурации CONFIGURATION DEVIATION LIST (CDL) | 8.7.4 |
| 8.7.4. | Вылет ВС с неустранимой неисправностью (отказом) | 8.7.4 |
|  | 8.8. Некоммерческие полеты | 8.8.1 |
| 8.8.1. | Учебные и тренировочные полеты | 8.8.1 |
| 8.8.2. | Полеты по перегонке воздушных судов | 8.8.2 |
| 8.8.3. | Контрольные полеты (облеты) | 8.8.2 |
|  | 8.9. Требования по кислороду | 8.9.1 |
| 8.9.1. | Общие положения | 8.9.1 |
| 8.9.2. | Определение запаса кислорода | 8.9.1 |
| 8.9.3. | Требования по кислороду для членов экипажа | 8.9.1 |
| 8.9.4. | Требования по кислороду для пассажиров | 8.9.2 |
| 8.9.5. | Оборудование, защищающее органы дыхания экипажа | 8.9.2 |
|  | 8.10. Приложения | 8.10.1 |
| 8.10.1. | Применение прогноза погоды | 8.10.1 |
| 8.10.2. | Время защитного действия ПОЖ | 8.10.2 |
| 8.10.3. | Бортжурнал ВС | 8.10.11 |
| 8.10.4. | Запрос на продление MEL (MEL Overrun Request) | 8.10.15 |
| 8.10.5. | Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС | 8.10.16 |
| 8.10.6. | Перечень документации, хранящейся на борту ВС | 8.10.18 |
| 8.10.7. | Бланк «Проверка навигационного обеспечения полета и качества навигации» | 8.10.30 |
| 8.10.8. | Варианты принятия решения на начало полета | 8.10.32 |
| 8.10.9. | Бланк заказа и контроля ПОЗ ВС | 8.10.34 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

8.1. ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТАМ

8.1.1. Предварительная и предполетная подготовка

8.1.1.1. Предварительная подготовка

(1) Общие положения

Все лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полетам.

Предварительная подготовка в зависимости от цели предстоящего полетного задания проводится в полном составе назначенного на полет экипажа или индивидуально.

Предварительная подготовка проводится в полном составе назначенного на полет экипажа под руководством командира летного подразделения (его заместителя по ОЛР) с привлечением специалистов ОВСИ, ОЛТЭ, ОНОП и ДУБП:

- перед первым самостоятельным полетом командира ВС на данном типе воздушного судна;
- перед полетом на аэродромы категории «С»;
- во всех случаях – по указанию командира летного подразделения или вышестоящих летных командиров (начальников).

Предварительная подготовка проводится в индивидуальном порядке самостоятельно или инструктором по специальности:

- по маршрутам и аэродромам категории «А»;
- после перерыва в летной работе более 90 дней;
- по истечении срока действия маршрутной или аэродромной квалификации.

Предварительная подготовка по маршрутам и на аэродромы категории «А» проводится методом самостоятельного изучения инструктивных материалов по определенным регионам (районам) полетов, в пределах которых применяются общие правила использования воздушного пространства, а аэродромы не отличаются сложностью в эксплуатации, топографии и сезонных метеорологических условий, светосигнальном и радиотехническом оборудовании, средствах обеспечения захода на посадку, схемах прибытия и вылета.

Перечень аэродромов категории «А» региона (района) полетов формируется специалистами ОНОП с учетом направлений маршрутов полетов типа ВС, требований пункта 5.4.3.5 (2) (а) РПП, согласовывается с ОВСИ, командиром летного подразделения и утверждается первым заместителем директора по организации летной работы ДПП.

Предварительная подготовка после перерыва в летной работе проводится в сокращенном объеме по материалам оперативной информации за период перерыва в летной работе.

Предварительная подготовка по маршрутам и на аэродромы категории «В» и «С» проводится назначенным летным инструктором по специальности.

Допускается проведение предварительной подготовки на конкретный аэродром непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха членов экипажа ВС. Подготовка в этом случае организует и проводит командир экипажа или лицо командно-летного/инструкторского состава по специальности пилот.

(2) Сроки проведения предварительной подготовки

Срок действия предварительной подготовки соответствует срокам действия маршрутной и аэродромной квалификации члена летного экипажа:

- при полетах по маршрутам и на аэродромы категории «А» – 12 месяцев в дополнение к месяцу проведения подготовки или последнего полета на один из аэродромов региона (района полетов);
- при полетах по маршрутам и на аэродромы категории «В» – 12 месяцев в дополнение к месяцу проведения подготовки или последнего полета на конкретный аэродром;
- при полетах по маршрутам и на аэродромы категории «С» – 6 месяцев в дополнение к месяцу проведения подготовки или последнего полета на конкретный аэродром.

Руководство летного подразделения обязано своевременно проинформировать члена летного экипажа об окончании срока действия предварительной подготовки на аэродромы категории «А» или назначить дату и время для подготовки на аэродромы категории «В» и «С».

(3) Обеспечение предварительной подготовки

Обеспечение предварительной подготовки осуществляется специалистами отдела летно - методического обеспечения и отдела навигационного обеспечения полетов с привлечением инспекторского состава ОВСИ, ведущих инженеров ОЛТЭ, командно - летного и инструкторского состава летного подразделения. Общее руководство обеспечения процессов проведения предварительной подготовки летного состава осуществляет заместитель директора по летно-методической работе ДПП.

При использовании автоматизированных систем для проведения предварительной подготовки и контроля готовности база данных программ должна соответствовать действующим нормативным документам с изменениями и дополнениями, включенными в круг вопросов подготовки экипажей.

Экипажи (члены экипажей) проходят подготовку с использованием автоматизированных систем под контролем ответственного специалиста отдела ЛМО с последующим контролем готовности к полету.

Во всех случаях ответственность за своевременность и качество подготовки возлагается персонально на каждого члена экипажа ВС.

(4) Содержание предварительной подготовки.

Предварительная подготовка экипажа к полету включает:

- изучение рельефа местности и безопасных высот района, по которому проходят маршруты полета, его географических и климатических особенностей;
- изучение особенностей схем вылета и прилета аэродрома (аэродромов) назначения и запасных;
- изучение порядка взаимодействия членов экипажа в особых ситуациях, если они отличны от рекомендуемых в конкретных условиях;
- изучение расположения навигационных средств по маршруту полета, порядка и особенностей их использования;
- изучение средств метеообеспечения, связи и ОВД по маршруту полета и порядка ведения радиосвязи;
- изучение запретов, ограничений на использование воздушного пространства;
- аварийно-спасательного обеспечения по маршруту полета, процедур поиска и спасения.

(5) Контроль готовности

Предварительная подготовка завершается контролем готовности экипажа (члена экипажа) к полетам, который проводится инструктором по специальности с участием старших летных специалистов с использованием перечня контрольных вопросов или тестирующей программы в КИС «Аккорд».

Контроль готовности экипажа перед первым самостоятельным полетом командира ВС на данном типе ВС или перед полетом по специальному заданию проводит командир летного подразделения или его заместитель по организации летной работы.

Контрольные вопросы разрабатываются старшими летными специалистами подразделения для каждого региона полетов и включают особенности выполнения полетов по маршрутам и на аэродромы. В перечень контрольных вопросов также включаются вопросы, отражающие особенности совместных действий членов экипажа в особых случаях полета, аварийных и нестандартных ситуациях применительно к конкретным условиям предстоящего полета (полетов).

Ответственность за объективность оценки готовности экипажа (члена экипажа) несет лицо, осуществляющее контроль готовности.

(6) Планирование и учет предварительных подготовок

Планирование и организация предварительных подготовок осуществляется командиром летного подразделения или его заместителем по организации летной работы.

Для качественного и своевременного проведения предварительных подготовок экипажей к полетам учитываются сроки их действия. На основе данных учета с использованием КИС «Аккорд» разрабатывается план проведения предварительных подготовок на месяц, который является составной частью плана работы летного подразделения.

Подготовка экипажей перед выполнением чартерных и дополнительных рейсов проводится в тех случаях, когда они выполняются на нерегулярной основе или имеются особенности в организации рейса, плане полета и др. Решение о проведении данного вида подготовок принимает командир летного подразделения в каждом конкретном случае.

Информация о проведении предварительных подготовок на предстоящие сутки с указанием времени и места их проведения помещается в суточном плане полетов.

В случае изменения задания на полет вне места базирования или вылета из резервного дежурства, предварительная подготовка проводится командиром ВС. Факт проведения предварительной подготовки фиксируется в задании на полет записью: «Предварительная подготовка по маршруту ... проведена». Командир ВС заверяет эту запись своей подписью. Ответственность за качество подготовки экипажа в этом случае несет командир ВС.

Результаты проведенной предварительной подготовки членов летных экипажей ВС регистрируются на бланке установленного образца и заносятся ответственными специалистами отдела ЛМО в КИС «Аккорд» и в журнал предварительных подготовок ЛМК. Бланк предварительной подготовки с подписью члена летного экипажа подтверждающей, что он в полной мере подготовлен к выполнению полетов по маршрутам и на аэродромы указанного региона (района) полетов, хранится в ЛМК на протяжении действия маршрутной и аэродромной квалификации, но не менее 15 месяцев.

(7) Предварительная подготовка кабинного экипажа

Предварительная подготовка – основной вид подготовки, в процессе которой проводятся изучение материалов, подготовка документов, отработка практических действий для предстоящих полетов, розыгрыши полетов и контроль готовности членов кабинного экипажа к выполнению полета.

Предварительная подготовка членов кабинного экипажа проводится:

- при систематических полетах на рейсах ПАО «Аэрофлот» – один раз в 6 месяцев;
- перед первым самостоятельным полетом на типе ВС;
- при перерыве в летной работе или перерыве в полетах на данном типе ВС;
- перед первым полетом по вновь открытой трассе;
- перед выполнением нового вида авиационных работ (перевозок).

В некоторых случаях (открытие новой трассы, выполнение нового вида авиационных работ) предварительная подготовка проводится накануне вылета в полном составе кабинного экипажа с участием необходимых специалистов.

(8) Контроль организации и качества предварительной подготовки

Ответственность за организацию контроля сроков действия маршрутной и аэродромной квалификации (предварительной подготовки) членов летных экипажей при планировании летной работы, исключающую возможность вылета неподготовленного экипажа, возлагается на командира летного подразделения.

Контроль организации и качества предварительной подготовки в летных подразделениях осуществляется командно-летным и инспекторским составом ПАО «Аэрофлот». Кроме того, в целях изучения состояния дел в летных подразделениях, оказания методической помощи и обмена положительным опытом, командно-летный и инспекторский состав лично участвует в проведении предварительной подготовки в закрепленном за ним подразделении.

Контролю подлежат:

- сроки проведения и ход выполнения плана предварительных подготовок экипажей (членов экипажей) летного подразделения;
- качество проведения и обеспечения подготовок;
- актуальность перечней контрольных вопросов;
- ведение учетной документации.

При обнаружении недостатков в проведении предварительной подготовки должностное лицо, осуществляющее контроль, вносит соответствующие коррективы, а при необходимости лично проводит предварительную подготовку с экипажем (членом экипажа) как показательную с привлечением командно-летного и инструкторского состава подразделения.

Цель контроля организации и качества предварительной подготовки достигается в том случае, когда проведен анализ причин недостатков, обнаруженных при контроле, дана оценка подготовки экипажей и командно-летного состава подразделения, выработаны рекомендации по дальнейшему совершенствованию системы профессиональной подготовки.

8.1.1.2. Предполетная подготовка экипажа ВС

- (1) Полет или серия полетов не начинается до тех пор, пока КВС не заполнит формы предполетной подготовки, предусмотренные в РПП и удостоверяющие тот факт, что КВС удовлетворен результатами подготовки, подтверждающими, что:

- (a) воздушное судно годно к полетам;
 - (b) приборы и оборудование, предусмотренные в РПП для предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;
 - (c) на воздушном судне выполнено предусмотренное эксплуатационной документацией техническое обслуживание;
 - (d) масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
 - (e) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;
 - (f) произведена проверка, результаты которой показали, что будут соблюдены эксплуатационные ограничения, предписанные уполномоченным органом государственной регистрации воздушного судна, а летно-технические характеристики ВС позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях;
 - (g) рабочий план полета соответствует установленным требованиям.
- (2) Предполетную подготовку экипажа организует и проводит командир ВС перед каждым полетом с учетом конкретной аэронавигационной обстановки и метеословий.

При выполнении трудовых обязанностей работником в составе рабочего экипажа рабочее время члена экипажа ВС начинается в соответствии с требованиями п.7.2.2 (2) РПП. В случае задержки вылета КВС своевременно должен принять меры по организации отдыха экипажа с целью сохранения необходимого запаса рабочего времени для выполнения (завершения) рейса, а в базовом аэропорту проинформировать сменного заместителя директора ДПиКОД о необходимости использования резервного экипажа.

В процессе предполетной подготовки экипаж ВС проходит медицинский контроль, предполетную консультацию (Preflight Briefing) и необходимые пограничные и таможенные формальности.

Прохождение пограничных и таможенных формальностей регулируется государственным законодательством и стандартными операционными процедурами.

Ответственность за полноту и качество предполетной подготовки, а также за своевременную подготовку экипажа к рейсу и выполнение технологического графика, в части, его касающейся, несет командир ВС.

- (3) Командир ВС в процессе предполетной подготовки обязан:
- убедиться в наличии у членов летного экипажа личных документов, необходимых для выполнения полетного задания;
 - в базовом аэропорту доложить диспетчеру ОПДО о готовности экипажа к прохождению предполетной подготовки;
 - получить информацию о технической готовности ВС, состоянии аэродромов вылета, назначения и запасных, об аэронавигационном обеспечении на аэродромах и по трассе, о предполагаемой коммерческой загрузке, наличии опасных грузов на борту ВС;
 - изучить метеорологическую обстановку на аэродроме вылета, по маршруту полета, аэродроме назначения и запасных аэродромах;
 - проверить правильность расчета полета OFP, изучить NOTAM информацию по маршруту полета;

- уточнить необходимую заправку топливом и сообщить ее диспетчеру ОПДО, представителю ПАО «Аэрофлот» или уполномоченному агенту;
- определить конкретные действия экипажа в случае возникновения аварийной обстановки, в том числе при необходимости экстренной посадки непосредственно после взлета, в зависимости от характера местности, наличия площадок для аварийной посадки, времени суток и метеоусловий;
- ознакомиться с состоянием авиационной безопасности и процедурами по ее обеспечению в аэропортах промежуточной посадки и назначения;
- провести инструктаж с летным и кабинным экипажами в отношении действий в случае возникновения аварийной ситуации при перевозке опасных грузов;
- принять решение о возможности выполнения полета;

Примечание: Решение оформляется на первой странице OFP, содержащей полную информацию о предстоящем полете (SFP), и в журнале ОПДО с указанием номера OFP и заверяется подписью КВС. Заполненные формы предполетной подготовки хранятся в базе данных ОПДО в течение 90 дней.

- не позднее чем за 30 минут до вылета представить в службу движения флайт-план;
- выполнить внешний осмотр ВС (Walk – Around) и убедиться, что:
 - (а) приемники воздушного давления не повреждены и заглушки сняты;
 - (б) поверхность ВС свободна ото льда, снега, изморози (инея);
 - (в) панели и двери технических отсеков надежно закрыты;
 - (г) отсутствуют признаки внешних повреждений планера и амортизационных стоек, а под колеса установлены колодки.

Примечание: Полномочия выполнить внешний осмотр ВС командир ВС может делегировать другому члену летного экипажа или лицензированному техническому персоналу, если это предусмотрено технологией предполетной подготовки ВС.

- по результатам осмотра принять решение о необходимости противообледенительной обработки;
- ознакомиться с записями в бортовом журнале технического состояния ВС, отличиями ВС от стандартной конфигурации и отложенными дефектами по MEL (ПМО);
- проверить наличие необходимого количества топлива, а также центровку и взлетную массу ВС;
- принять доклады от каждого члена экипажа о проведенном осмотре и готовности ВС к вылету;
- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ воздушного судна перед вылетом.

(4) Второй пилот в процессе предполетной подготовки обязан:

- участвовать в изучении метеорологической и аэронавигационной информации, проверить правильность предварительного расчета полета (OFP), наличие необходимых полетных карт и сборников аэронавигационной информации;
- рассчитать по таблицам взлетно-посадочных характеристик (Take-off charts) или с помощью РЛЭ воздушного судна максимально допустимую взлетную массу и взлетные характеристики ВС в зависимости от конкретных условий взлета;

- проверить наличие на ВС необходимой полетной и бортовой документации, комплектность и исправность аварийно-спасательного оборудования пилотской кабины.

Примечание: проверка аварийно-спасательного оборудования, бортовой нормативно-летной и полетной документации проводится всегда перед первым вылетом летного экипажа на данном воздушном судне, а также в случае замены экипажа и если летный экипаж отсутствовал на ВС в течение любого промежутка времени.

- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ воздушного судна перед вылетом, доложить командиру ВС о результатах подготовки и готовности к полету.

(5) Штурман в процессе предполетной подготовки обязан:

- изучить метеорологическую и аэронавигационную обстановку;
- произвести расчет полета или проверить предварительность расчета, выполненного на ПЭВМ;
- проверить и заполнить OFP;
- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ воздушного судна перед вылетом;
- доложить командиру ВС о результатах осмотра ВС и готовности к полету.

(6) Бортинженер в процессе предполетной подготовки обязан:

- принять ВС от инженерно-технической службы или от сменяемого экипажа;
- проверить наличие и оформление судовой, технической документации и записей об устранении неисправностей;
- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ воздушного судна перед вылетом;
- доложить командиру ВС о готовности к полету.

(7) Бортпроводники в процессе предполетной подготовки обязаны:

- изучить информацию по безопасности полетов;
- получить документацию;
- перед полетом, в случае замены экипажа или если кабинный экипаж отсутствовал на ВС в течение любого промежутка времени, проверить аварийное оборудование пассажирской кабины согласно Листам контрольной проверки оборудования;
- проконтролировать сроки реализации загруженного бортового питания, количество винно-водочных изделий для пассажиров высоких классов, наличие предметов комфорта, экипировки и средств обслуживания;
- принять ценный груз и оружие (при наличии);
- доложить старшему бортпроводнику о результатах предполетной подготовки по Листам контрольной проверки оборудования и выявленных отклонениях при приеме материальных ценностей.

После посадки пассажиров старший бортпроводник докладывает командиру ВС:

- об окончании посадки пассажиров (в базовом аэропорту по информации диспетчера ГРПП ООПП ДНОП на контактных стоянках или инженера ООУиКЗ ДНОП на удаленных стоянках);
- во внебазовом аэропорту по результатам подсчета о количестве пассажиров на борту ВС;
- о наличии сводной загрузочной ведомости (LOAD SHEET), грузового манифеста, служебной корреспонденции, ценного груза, опасного груза (*), оружия и/или боеприпасов;

- (*) Инженер ООУиКЗ ДНОП предоставляет информацию о наличии опасного груза на борту ВС СБ и КВС; а также передает командиру ВС заполненную форму «Специального уведомления КВС о загрузке» (NOTOC – Dangerous Goods Notification for Captain), информируя о месте расположения в багажно-грузовых отсеках.
- о местах размещения в пассажирской кабине ВС пассажиров следующих с оружием (представители Федеральной службы охраны Российской Федерации, Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации, Межправительственной фельдъегерской связи, находящиеся при исполнении служебных обязанностей);
 - на основании полученной от инженера ООУиКЗ ДНОП информации о наличии депортированных, пассажиров с ограничениями жизнедеятельности и сопровождающих их лиц, несопровождаемых детей, а так же о наличии живых животных, скоропортящегося груза в грузовых отсеках ВС.
- (8) Наблюдатель (обсервер) в процессе предполетной подготовки обязан:
- предъявить командиру ВС действующее летное свидетельство или специальное разрешение (задание) на выполнение полета и нахождение в кабине летного экипажа;
 - ознакомиться с правилами поведения и взаимодействия с экипажем;
 - получить инструкцию по технике безопасности и использованию аварийно-спасательного оборудования, расположенного около его кресла.
- (9) Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава, включенное в состав экипажа, обязан лично и в полном объеме участвовать в предполетной подготовке в качестве члена экипажа, функции которого он/она выполняет на борту воздушного судна в полете.

Примечание: В случае отсутствия в составе экипажа второго пилота выполнение предполетных и послеполетных формальностей (медицина, таможня, граница и т.д.), получение и оформление соответствующих документов осуществляет проверяемый член экипажа (по специальности пилот).

8.1.1.3. Полетное диспетчерское обслуживание экипажей ВС

- (1) Диспетчер по обеспечению полетов начинает подготовку к каждому полету не менее чем за 3 часа 30 минут до планового времени вылета ВС. В процессе полетного диспетчерского обслуживания диспетчер по обеспечению полетов обязан:
- (a) проверить срок действия используемых баз данных и других внутренних и внешних источников данных;
 - (b) изучить информацию по безопасности полетов;
 - (c) получить и проанализировать метеорологическую и аэронавигационную информацию, необходимую для выполнения полета;
 - (d) получить информацию о техническом состоянии ВС;
 - (e) получить информацию о техническом состоянии аэродромов вылета, посадки и запасных, включая уровень ССПЗ, и проверить их на соответствие предстоящему типу полета;
 - (f) определить эксплуатационные минимумы аэродромов взлета, посадки и запасных аэродромов;
 - (g) получить предварительное значение коммерческой загрузки;

- (h) определить наиболее безопасный и экономически эффективный маршрут полета в пределах разрешенной продолжительности полетной смены экипажа;
- (i) подготовить рабочий (эксплуатационный) план полета и определить необходимое количество топлива на полет для заправки ВС;
- (j) подготовить и представить в установленном порядке план полета (ICAO FPL), проконтролировать его прохождение через органы ОВД и при необходимости внести соответствующие изменения;
- (k) к моменту начала предполетной подготовки экипажа подготовить в полном объеме и подтвердить подписью документы диспетчерского решения на выполнение полета.

Примечание: планируемая продолжительность полетной смены экипажа не может превышать значений указанных в приложениях 7.6.1 и 7.6.2 главы 7 РПП.

(2) Документы диспетчерского решения на выполнение полета содержат:

- номер рейса;
- регистрационный номер ВС;
информацию о техническом состоянии, конфигурации и готовности ВС (к выполнению полета по правилам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, в условиях RVSM, изменение летно-технических характеристик в соответствии с документацией ПМО/MEL/CDL);
- фактическую аэронавигационную информацию, включая NOTAM, по аэродромам вылета и посадки, предполагаемым запасным аэродромам и маршруту полета;
- необходимую метеорологическую информацию о фактической и прогнозируемой погоде на аэродроме вылета и посадки, предполагаемых запасных аэродромах и по маршруту полета, опасных метеоявлениях и информацию о вулканическом пепле;
- фактические данные о загрузке ВС;
- рабочий план полета (OFP), план полета УВД (ICAO Flight Plan);
- величину минимального необходимого для полета количества топлива;
- подтверждающие подписи диспетчера по обеспечению полетов и командира ВС;

При подготовке к вылету из внебазового аэропорта представитель ПАО «Аэрофлот» (уполномоченный ПАО «Аэрофлот» агент) обязан организовать своевременное обеспечение экипажа метеорологической информацией и полетной документацией в установленном объеме.

Командир ВС и диспетчер по обеспечению полетов пользуются общими (одинаковыми) комплектами документации для каждого планируемого полета.

(3) Предполетный брифинг экипажа ВС.

Предполетный брифинг (Preflight Briefing) диспетчера по обеспечению полетов для экипажа ВС является частью предполетной подготовки экипажа ВС к полету.

На предполетном брифинге диспетчер по обеспечению полетов предоставляет командиру ВС пакет полетных документов на предстоящий рейс в соответствии с п. (2) и по запросу КВС и/или при необходимости предоставления дополнительной информации об особенностях или важных изменениях, относящихся к предстоящему полету, проводит предполетную консультацию для экипажа.

По окончании предполетного брифинга командир ВС, в случае своего согласия с данными, предоставленными в пакете полетных документов, и уверенности в безопасном выполнении полета подтверждает своей подписью подготовленное диспетчерское решение на выполнение полета.

- (4) Диспетчер по обеспечению полетов обязан:
- (a) выполнять сопровождение рейса ВС до его прибытия в аэропорт назначения или передать свои обязанности по сопровождению данного рейса другому диспетчеру по обеспечению полетов, допущенному к данному виду обслуживания в соответствии с контрольным листом передачи смены (рейса);
 - (b) контролировать изменения аэронавигационной и метеорологической обстановки и принимать необходимые меры по обеспечению безопасного выполнения полета;
 - (c) в случае необходимости передавать на борт ВС необходимую информацию, относящуюся к:
 - безопасности выполняемого полета, включая информационную безопасность;
 - изменению текущей аэронавигационной обстановки;
 - существенному изменению метеорологических условий по маршруту и на основных и запасных аэродромах (включая опасные метеоявления и информацию о вулканическом пепле);
 - изменению первоначального плана полета.
 - (d) в случае неисправности или отказе используемых в работе технических средств незамедлительно сообщить об этом ответственному руководителю и в соответствующие подразделения в установленном порядке.
- (5) Диспетчер по обеспечению полетов использует всю необходимую для полетного диспетчерского обслуживания документацию (включая РПП, РЛЭ, MEL всех эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот» типов ВС, ИПП), которая должна быть действующей и достоверной и находиться непосредственно в отделе полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС. Свободный доступ к документации обеспечивает руководитель группы полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС. Ведение и хранение бумажных копий документов, а также своевременное внесение поправок осуществляется сотрудниками отдела согласно их должностным обязанностям.

8.1.1.4. Предполетная и предпосадочная информация (брифинг экипажа)

- (1) Предполетный и предпосадочный брифинги проводятся пилотирующим пилотом (PF) для повышения надежности работы летного экипажа перед выполнением наиболее ответственных этапов полета. Основные цели брифинга:
- формирование пилотирующим пилотом оперативной модели предстоящего этапа полета;
 - информирование о предполагаемых действиях и порядке взаимодействия членов летного экипажа;
 - контроль готовности оборудования кабины к предстоящему этапу полета;
 - разработка и обсуждение стратегии взаимодействия и порядка действий экипажа при возникновении нестандартных ситуаций, включая аварийные.
- (2) При наличии в составе экипажа наблюдателя (обзервера) проводится его предполетный/предпосадочный инструктаж в зависимости от цели нахождения дополнительного члена экипажа в пилотской кабине. Следует обратить внимание на использование ремней безопасности, источников освещения в темное время суток, радиогарнитуры на рабочем месте, соблюдение тишины в кабине и строгое выполнение указаний командира ВС.

(3) Предполетный брифинг проводится после завершения основных операций предполетной подготовки на ВС и содержит в себе (но не ограничивается) следующие элементы:

- модификация ВС и двигателей (при наличии таковых), технические особенности эксплуатации, включая наличие неисправностей (при использовании MEL/CDL);
- ВПП, предполагаемая для взлета, ее состояние, необходимость внесения поправок во взлетно-посадочные характеристики ВС;
- метеорологические условия на взлете, информация ATIS, наличие в районе аэродрома условий обледенения, сдвига ветра, грозовой деятельности и других опасных явлений погоды, порядок использования ПОС, радиолокатора и других систем ВС;
- взлетная конфигурация ВС;
- использование тяги двигателей (если РЛЭ ВС предусматривает возможность использования уменьшенной тяги);
- противошумовые процедуры, соответствующие высоты уменьшения тяги и разгона ВС;
- маневр выхода из зоны аэродрома (SID), включая маршрут, ограничения по высотам и скоростям, а также другие особенности предстоящего маневра;
- минимальные безопасные высоты в зоне аэродрома, первоначально заданная высота;
- использование высотомеров (QNH/QFE), высота перехода;
- настройка радиосредств (частоты, курсы, выбранные режимы, положение переключателей и т.д.);
- порядок использования автоматической системы управления ВС;
- маршрут полета на запасной аэродром после взлета (при необходимости);
- порядок действий при возникновении на взлете нестандартных ситуаций, не требующих экстренной посадки;
- аварийный маневр, параметры экстренного захода на посадку и действия экипажа на случай экстренной посадки.

При изменении ВПП для взлета, маневра выхода из зоны аэродрома (SID) или иных условий, после выполнения необходимых операций, пилотирующим пилотом (PF) проводится дополнительный брифинг в части, касающейся этих изменений.

(4) Предпосадочный брифинг проводится пилотирующим пилотом (PF) заблаговременно, как правило, до начала снижения, после завершения всех операций предпосадочной подготовки и получения докладов от остальных членов летного экипажа о готовности к снижению.

(а) При предпосадочном брифинге интерактивно обсуждаются (но не ограничиваются) следующие элементы:

- предполагаемая для посадки ВПП, ее состояние, коэффициент сцепления и эффективность торможения, тип и состав светотехнического оборудования, огни визуальной глиссады, маркировка ВПП, ее длина и ширина, наличие смещенных порогов, расположение РД и карманов для разворота;
- метеорологические условия на маршруте снижения и при заходе на посадку, информация ATIS, наличие опасных метеоявлений, порядок использования ПОС, локатора и других систем ВС;

- порядок использования средств и систем торможения;
- стандартный маневр прибытия (STAR), включая маршрут и схему захода на посадку, ограничения по высотам и скоростям, противошумовые процедуры, безопасные высоты в районе аэродрома и возможные маршруты векторения;
- порядок использования высотомеров (QNH/QFE), эшелон перехода;
- система захода на посадку – основная и резервная;
- минимум для захода на посадку по основной и резервной системам;
- настройка радиосредств (частоты, курсы, выбранные режимы, положение переключателей и т.д.);
- маневр ухода на второй круг, включая маршрут, ограничения по высотам и скоростям, порядок взаимодействия;
- запасной аэродром, остаток топлива, максимальное время ожидания, маршрут ухода на запасной аэродром и порядок взаимодействия;
- порядок использования автоматизированной системы управления ВС;
- предполагаемый маршрут руления после освобождения ВПП;
- техническое состояние ВС и его систем, влияние имеющихся неисправностей на предстоящий этап захода на посадку и производство посадки;
- особенности эксплуатации при заходе на посадку в зависимости от модификации ВС и двигателей.

При изменении условий захода на посадку (ВПП, STAR, метеорологическая обстановка, система захода и т.п.) пилотирующий пилот (PF) должен передать управление непилотирующему пилоту (PM) и провести дополнительный предпосадочный брифинг.

- (b) В процессе проведения командиром ВС предпосадочного брифинга для захода на посадку в условиях минимума II и III категории ICAO дополнительно обсуждаются:

- наличие допуска членов летного экипажа к выполнению предполагаемого категорированного захода на посадку;
- состояние аэродрома посадки и его оборудования на соответствие требованиям, установленным для данной категории захода на посадку;
- состояние систем ВС и его оборудования на соответствие требованиям, установленным для данной категории захода на посадку;
- порядок взаимодействия членов летного экипажа при заходе на посадку по данному категорированному минимуму;
- действия экипажа (процедуры) при отказах систем и оборудования ВС или оборудования аэродрома посадки на различных этапах захода, определяемых РЛЭ ВС;
- использование светотехнического оборудования ВС.

8.1.2. Минимальная безопасная высота полета

8.1.2.1. Общие положения

В целях предотвращения столкновений ВС с наземными препятствиями устанавливаются правила определения и выдерживания безопасных высот полета в соответствии с данными, публикуемыми в сборниках АИП государств, над территорией которых производятся полеты ВС.

Истинная безопасная высота полета ВС устанавливается в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней, скорости ВС, применяемых правил, района полета с учетом допусков в точности пилотирования и навигации, погрешностей высотомеров в измерении высот, возможных вертикальных отклонений от траектории полета в условиях турбулентности атмосферы и орнитологической обстановки.

8.1.2.2. Безопасные высоты (эшелоны) полета

- (1) Безопасная высота полета в районе аэродрома устанавливается в радиусе не более 50 км от КТА и определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием была не менее 300 метров. Если разница высот препятствий в указанном районе не превышает 100 метров, то устанавливается единая безопасная высота. При большей разнице район аэродрома делится на сектора (не более четырех) и безопасная высота полета устанавливается для каждого сектора. Границы секторов (кратные 5°) указываются относительно магнитного меридиана и должны находиться на удалении не менее 10 км от препятствий. Высоты наивысших препятствий определяются относительно порога ВПП, имеющего наименьшее превышение, и определяются в сторону увеличения до значений кратных 10 м.
- (2) Безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона устанавливается таким образом, чтобы истинная высота полета (запас высоты над препятствием) составляла:
 - (a) над равнинной или холмистой местностью и водным пространством:
 - на скоростях полета 300 км/ч и менее – 100 м;
 - на скоростях полета более 300 км/ч – 200 м.
 - (b) в горной местности:
 - горы 2000 м и менее – 300 м;
 - горы выше 2000 м – 600 м.
- (3) Нижний безопасный эшелон полета по ППП определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута) составляла не менее 600 метров.
- (4) Указанные значения истинных безопасных высот для воздушных судов всех типов должны соблюдаться на всех этапах полета, а при полете по схеме захода на посадку – до выхода из 4-о разворота. На участке от точки выхода из 4-о разворота до 1-о разворота высота полета и ширина полосы учета препятствий устанавливаются в соответствии с Методикой определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов ПАО «Аэрофлот». В случаях, когда по условиям рельефа местности или по другим причинам эти требования выполнить невозможно, применяются специальные схемы захода на посадку, утвержденные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

8.1.2.3. Минимальные абсолютные высоты полета, применяемые экипажами ПАО «Аэрофлот» при полетах с использованием AIP и сборников аэронавигационной информации фирмы «Jeppesen»

Минимальные безопасные абсолютные высоты устанавливаются и публикуются полномочными органами государства для каждого маршрута ОВД и диспетчерского района над его территорией.

- (1) Минимальная абсолютная высота в секторе (MSA)
Наименьшая допустимая абсолютная высота, указанная на схеме захода на посадку, которая может использоваться в аварийных ситуациях, обеспечивая, по крайней мере, превышение 1000 ft (300 м) над всеми препятствиями, расположенными в пределах сектора окружности радиусом 25 NM (46 км), с центром над радионавигационным средством, от которого предполагается заход на посадку.
- (2) Минимальная абсолютная высота полета (MEA)
Минимальная абсолютная высота полета может публиковаться государствами для определения наименьшей допустимой абсолютной высоты на воздушных трассах в пределах их территорий. При опубликовании MEA указывается на маршрутных картах.
- (3) Минимальная абсолютная высота пролета препятствий (MOCA)
Минимальная абсолютная высота пролета препятствий основана на допуске на высоте 1000 ft (300 м) над местностью и препятствиями при высотах до 6000 ft (1830 м) и 2000 ft (600 м) над местностью и препятствиями при высотах свыше 6000 ft (1830 м) с округлением до ближайших 100 ft (30 м).
Значение MOCA в сотнях футов указывается на маршрутных картах, картах стандартных схем вылета и прибытия (по приборам).
Значение MOCA действительно для воздушного коридора с меняющейся шириной.
- (4) Минимальная абсолютная высота вне маршрута (MORA)
Два вида минимальных абсолютных высот вне маршрута представлены на картах фирмы Jeppesen: MORA для участка маршрута и MORA вне маршрута.
Значения MORA для участка маршрута рассчитаны в зависимости от характера местности, расположенной на расстоянии 10 NM (18,5 км) в обе стороны от оси трассы, включая местность, расположенную в радиусе 10 NM (18,5 км) вокруг точек, определяющих участок маршрута.
Значения MORA для участка маршрута обеспечивают пролет на высоте 1000 ft (300 м) над верхней точкой рельефа и искусственными препятствиями при максимальных превышениях рельефа и препятствий высотой до 5000 ft (1525 м) и 2000 ft (600 м) над верхней точкой рельефа и искусственными препятствиями при максимальных превышениях рельефа и препятствий свыше 5000 ft (1525 м).
Значения MORA вне маршрута также рассчитываются в соответствии с приведенными выше критериями и указываются в координатной сетке, образованной линиями широты и долготы.

8.1.2.4. Ошибки барометрических высотомеров

- (1) Установленные минимальные безопасные высоты не учитывают отрицательного влияния следующих факторов:
 - резкого падения барометрического давления;
 - существенного отличия температуры наружного воздуха от стандартной температуры в сторону понижения;
 - сильного ветра в горной местности, что вызывает существенные ошибки в показаниях барометрических высотомеров и приводит к уменьшению установленного значения запаса высоты над препятствиями.
- (2) Для расчета дополнительных запасов по высоте необходимо учитывать, что:
 - в случае резкого падения барометрического давления, ограниченного по времени (15 мин) и в пространстве, вызванного аномальными явлениями погоды (ураган, шторм, торнадо и др.), барометрические высотомеры могут индицировать высоту, превышающую истинное ее значение на 100±200 ft (30 ft/hPa);

- при температуре наружного воздуха ниже стандартной, барометрические высотомеры индицируют высоты, превышающие на 4 % значение высот (над поверхностью земли) на каждые 10°C отклонения температуры от стандартной в сторону понижения (4 ft на 1°C ниже стандартной на каждую тысячу футов);
- при полете над горной местностью на высотах, близких к минимальным безопасным высотам в условиях сильного ветра, барометрические высотомеры могут индицировать высоты, превышающие истинные значения высот на величины, указанные в Таблице 8.1-1.

Таблица 8.1-1

| Превышение местности | Скорость ветра (Kt) | Ошибка высотомера (ft) |
|----------------------|---------------------|------------------------|
| < 10000 (ft) | 30÷60 | 500 |
| | > 60 | 1000 |
| > 10000 (ft) | 30÷60 | 1000 |
| | > 60 | 2000 |

Поправки на скорость ветра следует применять в дополнение к стандартным поправкам на давление и температуру.

- (3) Если назначенная высота в выше описанных условиях полета соответствует МЕА (или истинная высота близка к земной поверхности) и необходима существенная поправка на увеличение запаса по высоте, своевременно информируйте орган ОВД, учитывая наличие других ВС.

Если запрос на изменение заданной высоты от экипажа не получен, то орган ОВД будет считать, что диспетчерское разрешение получено и выполняется.

Примечание: В некоторых странах, где сезонные температуры бывают существенно ниже стандартных, органом ОВД назначаются высоты с учетом соответствующих ошибок барометрических высотомеров.

- (4) При заходе на посадку в условиях низких температур необходимо пользоваться Таблицами 8.1-2, 8.1-3, которые содержат ссылки на температуры в районе аэродрома (от 0°C до -50°C), высоты относительно превышения аэродрома и необходимые поправки в опубликованные относительные высоты:

- при заходе по ILS, снижаясь по глиссаде, и пролете маркированных рубежей показания барометрического высотомера при температуре 0°C и ниже будут выше, чем опубликованная высота (т.е. на 100 футов при температуре на аэродроме - 10°C и опубликованной высоте контрольной точки 1000 футов);
- при выполнении неточного захода на посадку при температуре 0°C и ниже пролет FAF должен выполняться на опубликованной высоте или на высоте с учетом температурной поправки в соответствии с таблицами 8.1-2, 8.1-3. Для пролета FAF на высоте, выше опубликованной, экипажу необходимо получить разрешение органа ОВД для обеспечения эшелонирования;
- высота принятия решения при заходе на посадку по минимуму CAT I и минимальная высота снижения при выполнении неточного захода на посадку и захода на посадку с применением визуального маневрирования (Circle-to-Land) должны быть увеличены в соответствии с данными таблиц 8.1-2, 8.1-3 в случае, если температура существенно ниже 0°C.

Поправка к высоте пролета контрольной точки, метры

Таблица 8.1-2

| Температура (°C) | Высота контрольной точки над уровнем аэродрома (м) | | | | | | | | | | |
|---------------------|----------------------------------------------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 60 | 90 | 120 | 150 | 180 | 210 | 240 | 270 | 300 | 450 | 600 |
| 0 | 5 | 5 | 10 | 10 | 10 | 15 | 15 | 15 | 20 | 25 | 35 |
| -10 | 10 | 10 | 15 | 15 | 25 | 20 | 25 | 30 | 30 | 45 | 60 |
| -20 | 10 | 15 | 20 | 25 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 65 | 85 |
| -30 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 55 | 60 | 85 | 115 |
| -40 | 15 | 25 | 30 | 40 | 45 | 50 | 60 | 65 | 75 | 110 | 145 |
| -50 | 20 | 30 | 40 | 45 | 55 | 65 | 75 | 80 | 90 | 135 | 180 |

Поправка к высоте пролета контрольной точки, футы

Таблица 8.1-3

| Температура (°C) | Высота контрольной точки над уровнем аэродрома (ft) | | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000 | 1500 | 2000 |
| 0 | 20 | 20 | 30 | 30 | 40 | 40 | 50 | 50 | 60 | 90 | 120 |
| -10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 150 | 200 |
| -20 | 30 | 50 | 60 | 70 | 90 | 100 | 120 | 130 | 140 | 210 | 280 |
| -30 | 40 | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 | 150 | 170 | 190 | 280 | 380 |
| -40 | 50 | 80 | 100 | 120 | 150 | 170 | 190 | 220 | 240 | 360 | 480 |
| -5 | 60 | 90 | 120 | 150 | 180 | 210 | 240 | 270 | 300 | 450 | 590 |
| 0 | | | | | | | | | | | |

Примечание: Ответственность за учет поправок к высотомеру на давление и температуру и при необходимости на влияние ветра и рельефа местности возлагается на командира ВС, за исключением случаев использования метода векторения (Radar Vectoring), когда диспетчер органа ОВД должен обеспечить наличие предписанного запаса высоты пролета препятствий с учетом поправки на низкую температуру.

8.1.2.5. Практическое использование минимальных абсолютных высот полета

Перед каждым полетом по ППП работником отдела полетного диспетчерского обслуживания рассчитывается план полета (OFF), который содержит необходимую информацию по минимальным безопасным высотам для каждого участка заданной трассы полета, этапов набора высоты и снижения с эшелона полета в сотнях футов и в метрах.

По сборникам аэронавигационной информации экипаж ВС в процессе предполетной подготовки определяет минимальную безопасную высоту в районе аэродрома (MSA), высоту полета по аэродромному кругу (высота круга) – при необходимости и безопасную высоту полета в районе подхода, на которых акцентируется внимание экипажа ВС пилотирующим пилотом (PF) при проведении предполетного брифинга.

Полеты ниже минимальной безопасной высоты не допускаются, за исключением этапов взлета и захода на посадку. За соблюдение минимальных безопасных высот полета несет ответственность командир ВС.

Снижение воздушного судна ниже минимальной безопасной высоты при заходе на посадку по ППП допускается только при:

- наличии радиолокационного контроля;
- устойчивой работе бортового навигационного оборудования;
- знании экипажем и диспетчером местоположения ВС.

Снижение ниже минимальной абсолютной/относительной высоты снижения MDA(H) в любом случае не производится до тех пор, пока:

- не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт с ориентирами;
- пилот не увидит порога ВПП; и
- не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и воздушное судно не займет соответствующего положения для выполнения посадки.

8.1.3. Планирование полета

8.1.3.1. Метеорологические условия при принятии решения на вылет

- (1) Полет, который планируется выполнять по ППП, за исключением случая, указанного в подпункте (iii) пункта 8.1.3.2 (2)(b), не начинается или полет не продолжается после достижения точки изменения плана полета до тех пор, пока:
 - (a) на аэродроме намеченной посадки последние сводки о фактической погоде или прогнозов погоды не укажут на то, что в расчётное время использования аэродрома:
 - (i) видимость (дальность видимости на ВПП) будет не менее эксплуатационного минимума аэродрома для посадки; и
 - (ii) если планируется применение неточного захода на посадку или процедура визуального маневрирования («Circle-to-Land»), нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна соответствовать или превышать MDH (или DH при использовании методики CDFR).
 - (b) метеорологические условия на запасном аэродроме пункта назначения, если таковой требуется, в расчётное время использования аэродрома будут соответствовать или превышать требования подпункта (a) пункта 8.1.3.2 (2),
 - (c) при расчетной продолжительности полета с рубежа ухода до аэродрома назначения более 2 часов информация о фактической погоде и прогнозе погоды на аэродроме назначения должна указывать на то, что в течение периода времени, начинающегося за 2 часа до и через 2 часа после расчетного времени прибытия, нижняя граница облаков (вертикальная видимость) и видимость будут соответствовать требованиям подпункта (a) пункта 8.1.3.2(2), но не ниже 200 м и не менее 2500 м соответственно.
При расчетной продолжительности полета с рубежа ухода до аэродрома пункта назначения 2 часа и менее информация о фактической погоде и прогнозе погоды на аэродроме назначения к расчетному времени прибытия на аэродром назначения должны соответствовать требованиям подпункта (a) пункта 8.1.3.2(2) к запасному аэродрому пункта назначения.
 - (d) Если продолжительность полета планируется в пределах двух часов, информация о фактической погоде аэропорта назначения с учетом прогнозируемой тенденции погодных условий (TREND) должна соответствовать установленным эксплуатационным минимумам с учетом направления и скорости ветра (включая порывы) и условий торможения на ВПП, выбранной для посадки. Долгосрочный прогноз погоды может не учитываться.

- (2) При оценке метеорологических условий используются эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки, применимые на конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра, при этом высота нижней границы облаков, если их фактическое или прогнозируемое количество не превышает 4 октанов (SCT), может не учитываться.

Практическое применение прогнозов погоды по аэродрому (TAF, TREND) представлено в таблице приложения 8.10.1.

8.1.3.2. Выбор запасных аэродромов

Аэродром может быть выбран в качестве запасного при соблюдении следующих условий:

- метеорологические условия на аэродроме и его техническое состояние в расчетное время использования соответствуют установленным требованиям;
- аэродром является пригодным для посадки конкретного типа ВС;
- аэродром относится к категории «А» или «В1»;
- аэродром относится к категории «В2», а командир ВС прошел необходимую подготовку и имеет действующий допуск к выполнению полетов на данный аэродром.

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.

- (1) Запасной аэродром для взлета

Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета равны эксплуатационному минимуму для посадки или ниже его или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

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

- (a) для самолетов с двумя силовыми установками: не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы; или
- (b) для самолетов, выполняющих полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в подпункте «а», первый имеющийся запасной аэродром, расположенный не дальше расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях максимальному времени ухода на запасной аэродром или установленному в них расстояния с учетом фактической взлетной массы.

Для аэродрома, выбранного в качестве запасного аэродрома для взлёта, имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что к расчётному времени использования аэродрома условия на нём будут соответствовать или превышать эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

- (2) Запасные аэродромы пункта назначения

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.

(а) Требования к метеорологическим условиям на запасном аэродроме пункта назначения в расчётное время использования аэродрома.

При планируемом заходе на посадку:

- (i) по категории II и/или III (А, В или С) - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже 60 м, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума аэродрома для посадки по категории I;
 - (ii) по радиомаячным системам инструментального захода воздушных судов на посадку (кроме категории II и/или III) - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDH для захода по схеме неточного захода на посадку, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку;
 - (iii) при заходе по схеме неточного захода на посадку - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода по схеме неточного захода на посадку не менее, чем на 50 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку не менее, чем на 500 м;
 - (iv) с применением визуального маневрирования (маневра «Circle-to-Land») нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для: захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 100 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 1000 м.
- (b) 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:
- (i) 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 прогнозе погоды, дающие основание для уверенности в том, что в течение периода времени, начинающего за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия, 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
 - (ii) аэродром назначения является изолированным. Аэродром назначения относится к категории изолированный, если уход на запасной аэродром пункта назначения с высоты принятия решения DA(H) или MDA(H) аэродрома назначения невозможен ввиду отсутствия достаточного

количества топлива для полета до запасного аэродром 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; или

- (iii) выбираются и указываются в планах полета два запасных аэродрома пункта назначения, если имеющаяся информация свидетельствует, что метеорологические условия на аэродроме назначения в расчетное время его использования будут ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома или отсутствует информация о метеорологических условиях на аэродроме назначения. В этом случае условия на запасных аэродромах пункта назначения в расчетное время использования аэродромов должны соответствовать требованиям подпункта (а) настоящего пункта или имеется один запасной аэродром пункта назначения на котором в расчетное время использования аэродрома видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 450 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).

(3) Запасные аэродромы на маршруте

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

- (a) Полеты самолетов за исключением случаев, указанных в подпункте (b) пункта 8.1.3.2(3), выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях пороговому времени или установленному в них расстояния от пригодного для посадки аэродрома.
- (b) 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 (или установленному в эксплуатационных спецификациях пороговому времени или установленному в них расстоянию), относятся к полетам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, которые выполняются при соблюдении следующих условий:
 - (i) В эксплуатационных спецификациях содержится разрешение на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;
 - (ii) Полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов.
Программы подготовки членов таких летных экипажей воздушных судов, должны включать:

- правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;
 - применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов по маршрутам, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее установленному в эксплуатационных спецификациях пороговому времени или установленное в них расстояние;
 - 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.
- (iii) Любой полет с увеличенным временем ухода на запасной аэродром не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях пороговому времени или установленному в них расстоянию, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в расчётное время использования аэродрома по последней имеющейся информации прогнозируются:
- направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;
 - 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);
 - 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);
 - не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на независимые рабочие ВПП пригодные для посадки ВС, ни одно из которых не обеспечивает заход на посадку по категории II и/или 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);
 - одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает заход на посадку по категории II и/или III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость)

и видимость превышают эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м и не менее чем на 1600 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума).

- (iv) Вход на участок маршрута, точки которого располагаются далее расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях пороговому времени или установленному в них расстоянию, производится только в том случае, если была произведена повторная оценка пригодности намеченных запасных аэродромов на маршруте, а самая последняя информация указывает на то, что условия на запасных аэродромах на маршруте в ожидаемое время их использования будут не ниже соответствующих эксплуатационных минимумов.
- (v) Расстояния, соответствующие 60 минутам полета, пороговому времени и 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 условий постепенного снижения после отказа двигателя.

8.1.3.3. Определение адекватности аэродромов по уровню обеспечения средствами спасения и пожарной защиты

- (1) Категория аэродрома определяется в соответствии с классификацией ICAO по требуемому уровню средств спасения и пожарной защиты, который обеспечивается на аэродроме для наибольшего по размерам (длине и ширине фюзеляжа) типа ВС, выполняющего полеты на данный аэродром. Информация о категории аэродрома публикуется в сборниках аэронавигационной информации (AIP) и Jeppesen (Раздел Airport Directory).

Обеспечиваемый уровень средств спасения и пожарной защиты (далее – ССПЗ) на аэродромах вылета и назначения в стандартных условиях должен быть не ниже требуемого уровня ССПЗ для данного типа ВС (см. Таблицу 8.1-4).

Таблица 8.1-4

| Категория аэродрома | | Пассажирские ВС | | | |
|---------------------|------|------------------|----------|--------------|----------------|
| FAA | ICAO | A330-300 B777 | A330-200 | A321 B737 | A320 RRJ-95 |
| A | 1 | | | | |
| | 2 | | ЗОНА III | | |
| | 3 | | | | ЗОНА II |
| | 4 | | | ЗОНА II | |
| | 5 | | ЗОНА II | | |
| B | 6 | ЗОНА II | | | X |
| C | 7 | | | X | |
| D | 8 | | X | | ЗОНА I |
| E | 9 | X | | | |
| | 10 | | | | |

X – нормальный уровень обеспечения ССПЗ

(2) При подготовке к полету

(a) Уровень ССПЗ на аэродроме вылета и назначения.

Диспетчер по обеспечению полетов проверяет уровень ССПЗ, обеспечиваемый на аэродромах вылета и назначения для категории ВС, который планируется использовать на данных аэродромах.

В случае временного уменьшения требуемого для данного типа ВС уровня ССПЗ на аэродроме вылета и назначения следует руководствоваться следующими положениями:

- если уровень ССПЗ на аэродроме снизился не более чем на 2 (две) единицы от требуемого для данного типа ВС (не более чем на 3 единицы для грузовых ВС), полет может быть выполнен без ограничений;
- если уровень ССПЗ на аэродроме снизился более чем на 2 (две) единицы от требуемого для данного типа ВС (более чем на 3 единицы для грузовых ВС), полет может быть выполнен по согласованию с администрацией аэропорта и руководством ПАО «Аэрофлот», принимая во внимание имеющуюся информацию о фактическом положении дел относительно обеспеченности данного аэродрома.

(b) Уровень ССПЗ на запасном аэродроме.

Для запасных аэродромов уровень ССПЗ не может быть снижен более чем на 3 (три) единицы от требуемого уровня для данного типа ВС.

Для запасных аэродромов при полетах по правилам ETOPS уровень ССПЗ не может быть снижен до уровня менее 4 (четыре) для всех типов ВС.

(3) При выполнении полета

Если информация о снижении уровня ССПЗ на аэродроме получена в полете, для принятия решения экипаж должен руководствоваться Таблицей 8.1-4:

ЗОНА I

продолжить полет до аэродрома назначения;

ЗОНА II

продолжить полет до аэродрома назначения, но не начинать заход на посадку до тех пор, пока не будет получено подтверждение от администрации аэродрома, что все имеющиеся на аэродроме ресурсы ССПЗ подготовлены для применения в районе ВПП, предназначенной для посадки ВС;

ЗОНА III

следовать на запасной аэродром в случае, если КВС считает, что уход на запасной аэродром более безопасен, чем посадка на аэродроме назначения. Если КВС принимает решение о посадке на аэродроме назначения, то положения, определенные для ЗОНЫ II, должны быть выполнены, т.е. имеющиеся на аэродроме ресурсы ССПЗ подготовлены для применения в районе ВПП, предназначенной для посадки ВС.

8.1.4. Эксплуатационные минимумы аэродромов

8.1.4.1. Общие положения

- (1) Эксплуатационные минимумы аэродрома – ограничения использования аэродрома для:
 - (a) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП (RVR) и (или) видимости (VIS) и при необходимости параметрами облачности;
 - (b) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с использованием систем точного наведения, выражаемые в величинах видимости (VIS), дальности видимости на ВПП (RVR) или конвертируемой метеорологической видимости (CMV) и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H), соответствующих эксплуатационной категории;
 - (c) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости (VIS), дальности видимости на ВПП (RVR) или конвертируемой метеорологической видимости (CMV) и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H);
 - (d) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с использованием систем неточного наведения, выражаемые в величинах видимости (VIS), дальности видимости на ВПП (RVR) или конвертируемой метеорологической видимости (CMV) и минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H), или при выполнении схемы с непрерывным снижением на конечном этапе захода на посадку (CDFA) абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H) и при необходимости параметрами облачности;
 - (e) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с применением визуального маневрирования (Circle-to-Land), выражаемые в величинах видимости (VIS), минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и при необходимости параметрами облачности.
- (2) Значения эксплуатационных минимумов определены по категориям ВС с использованием аэронавигационной информации, содержащейся в АИП государств и в соответствии с Методикой определения метеоминимумов для взлета и посадки ВС ПАО «Аэрофлот», утвержденной специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

В соответствии с данной методикой рассчитываются эксплуатационные минимумы для взлета и посадки ВС ПАО «Аэрофлот» на все аэродромы, заявленные в Свидетельстве эксплуатанта № 1, а также минимумы для незапланированных запасных аэродромов или при изменении ОСА(Н) аэродрома.

При определении эксплуатационных минимумов аэродрома учитываются:

- (a) тип воздушного судна, его технические данные, а также характеристики систем управления ВС;
- (b) тип захода на посадку;
- (c) ограничений, предусмотренных пунктом 8.1.4.10 настоящего раздела;
- (d) характеристики ВПП, предполагаемой к использованию;
- (e) состав и характеристики визуальных и наземных средств обеспечения захода на посадку;
- (f) исправное самолетное оборудование, используемое на воздушном судне для навигации и/или управления полетом на взлете, заходе на посадку, посадке, пробеге и уходе на второй круг;
- (j) препятствия в зонах подхода, ухода на второй круг, набора высоты, учитываемые при выполнении процедур в особых случаях, и необходимый запас высоты над ними;
- (h) средства для определения и передачи метеорологических условий на аэродроме;
- (i) ОСА(Н) для выполнения процедур инструментального захода на посадку.

При определении эксплуатационных минимумов аэродрома исходной информацией являются опубликованные в АИП государства или другом официальном источнике аэронавигационной информации:

- государственные минимумы аэродромов для взлета и посадки (если государство их устанавливает и публикует);
- значения минимальных безопасных высот пролета препятствий ОСА(Н);
- состав, размещение и характеристики радиотехнических средств посадки и данные по светотехническому оборудованию аэродрома.

Во всех случаях установленные эксплуатационные минимумы аэродрома не могут быть ниже минимумов:

- установленных для аэродрома государством, в котором он расположен (за исключением тех случаев, когда на это получено согласие уполномоченного органа данного государства);
- соответствующего типа воздушного судна согласно РЛЭ (FCOM) ВС.

Не допускается устанавливать эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки при видимости менее 800 м, если не предоставляется информация о RVR.

- (3) Эксплуатационные минимумы аэродромов считаются пригодными для использования, если:
 - наземное радиосветотехническое оборудование аэродрома, обеспечивающее выполнение соответствующей процедуры захода на посадку, включено и работает без замечаний;
 - бортовые системы ВС, необходимые для выполнения данного типа захода на посадку, исправны;
 - удовлетворяются требуемые летно-технические характеристики, такие как взлетная и посадочная масса, центровка ВС, исправность двигателей и т.д.

8.1.4.2. Применение эксплуатационных минимумов аэродромов

- (1) При планировании и выполнении полетов на все аэродромы, заявленные в свидетельстве эксплуатанта в качестве основных или запасных, используются минимумы, рассчитанные в соответствии с «Методикой определения метеоминимумов для взлета и посадки ВС ПАО «Аэрофлот» и опубликованные в сборниках аэронавигационной информации издания фирмы Jeppesen на картах – схемах или на отдельных листах с эксплуатационными минимумами аэродромов, обозначенных как Standard.
- (2) Летным экипажам предоставляется информация о применяемых самых низших эксплуатационных минимумах с учетом разрешения на выполнение полетов по категории II и/или III при полностью исправном бортовом оборудовании и полном составе имеющихся наземных средств обеспечения захода на посадку и о порядке корректировки минимумов в сторону повышения в случае:
 - (a) ухудшения работы или отказа бортовых и наземных систем; и/или
 - (b) отсутствия допусков членов летного экипажа на выполнение полетов в условиях самых низших минимумов.
- (3) В каждом конкретном случае минимумы для взлета и посадки определяются командиром воздушного судна, исходя из минимума аэродрома для ВС ПАО «Аэрофлот», минимума воздушного судна (если это оговорено в РЛЭ или FCOM ВС) и личного минимума командира (экипажа ВС), при котором ему разрешено выполнять взлет или посадку на воздушном судне данного типа, при этом используется минимум, имеющий наибольшее значение.
- (4) Экипажу ВС разрешается выполнять заход на посадку только по тем системам (точным и неточным), для которых соблюдаются следующие условия:
 - методика использования данной системы регламентирована в ПАО «Аэрофлот» для конкретного типа ВС;
 - все члены экипажа прошли соответствующую тренировку по использованию данной системы захода на посадку;
 - для данной системы опубликованы эксплуатационные минимумы захода на посадку.
- (5) Командиру ВС запрещается производить посадку при видимости на ВПП ниже установленного минимума, за исключением случаев вынужденной посадки, когда продолжение полета до другого аэродрома с благоприятными метеорологическими условиями невозможно.
- (6) Эксплуатационные минимумы аэродромов по видимости выражаются в значениях RVR, CMV или метеорологической видимости.

CMV (Converted Meteorological Visibility) – конвертированная метеорологическая видимость – значение, эквивалентное видимости на ВПП (RVR), получаемое путем перерасчета метеорологической видимости посредством переводного коэффициента. Все значения минимума RVR более 2000 метров публикуются как CMV.

Если имеется информация только о метеорологической видимости, то опубликованное на схемах значение RVR/CMV для заходов с прямой может быть заменено расчетной видимостью RVR/CMV с использованием таблицы 8.1-5.

Метод пересчета метеорологической видимости в значения RVR/CMV не применяется для минимумов для взлета и минимумов, где RVR менее 800м, или когда возможно получение информации о значении RVR.

Если опубликованы государственные минимумы аэродрома в значениях RVR/CMV и VIS, или только VIS, или без префиксов RVR/CMV и VIS, то в случае отсутствия данных о видимости на ВПП значения метеорологической видимости VIS учитываются без перерасчета.

Таблица 8.1-5

Таблица перерасчета метеорологической видимости в значения RVR/CMV

| Светотехническое оборудование ВПП | Коэффициент соответствия (Кс) | |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| | День | Ночь |
| HIALS и HIRL | 1.5 | 2.0 |
| Любой другой тип светооборудования | 1.0 | 1.5 |
| Без светооборудования | 1.0 | Не применяется |
| RVR/CMV = VIS x Кс ПРИМЕР: При VIS = 600м | День (HIALS и HIRL): | RVR/CMV = 600м x 1.5 = 900м |
| | День (без оборудования): | RVR/CMV = 600м x 1.0 = 600м |
| | Ночь (HIALS и HIRL): | RVR/CMV = 600м x 2.0 = 1200м |

- (7) При наличии информации NOTAM об увеличении ОСА(Н) в связи с установленными препятствиями или по другим причинам минимумы определяются по таблице 8.1-9 РПП, где $DN \geq OCH$, а минимум RVR/CMV определяется в зависимости от класса светооборудования.

Значениями минимумов, которые могут быть опубликованы в NOTAM серии «Б» (выпускаются только на русском языке), – «60x800», «70x900» и т.п. не пользоваться, поскольку они рассчитаны по единой методике, не утвержденной для применения в ПАО «Аэрофлот». В аналогичных NOTAM серии «Б», а также в NOTAM серии «А» для этого должны быть опубликованы значения ОСА(Н).

8.1.4.3. Минимум для взлета

- (1) Минимум для взлета выражается в предельных минимальных значениях дальности видимости на ВПП (RVR) или видимости (VIS), которая должна обеспечить возможность видеть препятствия и избегать приближения к ним при разбеге ВС и на первоначальном этапе набора высоты с заданным градиентом.
- (2) Минимумы для взлета применимы, если погодные условия на аэродроме взлета не хуже, чем установленные для посадки по работающей системе или имеется запасной аэродром при вылете.
Метеорологические минимумы запасного аэродрома при вылете и его радиосветотехническое оборудование должны быть пригодны для посадки ВС в штатной и нештатной конфигурации ВС.
- (3) Полученная информация о видимости/дальности видимости на ВПП (RVR/VIS) в начальной точке взлета может быть заменена оценкой пилота. Для применения минимумов RVR/VIS ниже 400 метров должна действовать процедура LVP.

- (4) Минимумы для взлета 125/150м применимы в случае, если:
- (i) получено одобрение на использование указанных минимумов от авиационных властей государства принадлежности аэродрома;
 - (ii) на аэродроме применяются процедуры производства полетов в условиях низкой видимости (LVP);
 - (iii) расстояние между огнями высокой интенсивности центральной линии ВПП 15 м или менее, а расстояние между огнями высокой интенсивности ВПП 60 м или менее и они включены;
 - (iv) экипаж выполнил программу тренировки, одобренную для этой процедуры, и допущен к выполнению взлета при пониженном минимуме;
 - (v) из кабины ВС возможно визуально наблюдать участок ВПП не менее 90 м от начала разбега;
 - (vi) требуемое значение RVR на ВПП во всех контрольных точках замера не менее установленного эксплуатационного минимума для взлета.

Минимумы для взлета ВС ПАО «Аэрофлот» категорий С и D.

Таблица 8.1-6

| Условия/Светотехническое оборудование | RVR/VIS (м) | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | Для ВС категории С | Для ВС категории D |
| RL, CL и множественная информация о RVR с соблюдением дополнительных требований (i) | 125 (i) | 150 (i) |
| RL, CL и множественная информация о RVR | 150 | 200 |
| RL и CL | 200 | 250 |
| RL и/или RCLM (ii) | 250 | 300 |
| Nil (Только днем) | 500 | |

Примечания:

- (i) Специальные требования применения минимумов для взлета 125 м/150 м представлены в пункте 8.1.4.3(4).
- (ii) При выполнении полетов в ночное время должны быть включены боковые огни ВПП и огни конца ВПП.

8.1.4.4. Минимум захода на посадку с применением визуального маневрирования (Circle-to-Land)

Заход на посадку с применением метода визуального маневрирования не должен выполняться при видимости (VIS) и высоте нижней границы облаков (CEIL) менее указанных в колонке Circle-to-Land, опубликованных в сборниках аэронавигационной информации издания фирмы Jeppesen.

Снижение ниже MDA/H, приведенный в Таблице 8.1-7, не производится до тех пор, пока:

- не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт с ориентирами;
- пилот не увидит порога ВПП; и
- не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и воздушное судно не займет соответствующего положения для выполнения посадки.

При этом при полете по кругу до начала маневра разворота на посадочную прямую, ВС не должно снижаться ниже минимальной высоты снижения:

- OCA(H), опубликованной государством для выполнения визуальных полетов; или
- MDA/H, предшествующей инструментальной части захода на посадку;
- MDA/H, приведенной в Таблице 8.1-7.

Минимум по видимости должен быть не менее чем:

- минимум по видимости VIS, опубликованный государством;
- минимум RVR/CMV предшествующей инструментальной части процедуры захода на посадку;
- минимум по видимости VIS, приведенный в Таблице 8.1-7.

Таблица 8.1-7

| Параметры минимума с Circle-to-Land | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------|
| Категория ВС | Запас высоты над препятствиями | Минимальная относительная высота снижения, MDH (ft) | Видимость, VIS (м) |
| C | 400 ft | 600 | 2400 |
| D | 400 ft | 700 | 3600 |

Минимумы устанавливаются по метеорологической видимости (VIS). Значения дальности видимости на ВПП (RVR) и конвертируемой метеорологической видимости (CMV) при заходе на посадку с применением метода визуального маневрирования Circle-to-Land не применимы.

Во всех случаях минимум аэродрома для выполнения захода на посадку с применением визуального маневрирования, опубликованный в сборниках аэронавигационной информации, применяется с учетом ограничений РЛЭ воздушного судна.

8.1.4.5. Светосигнальное оборудование

Визуальные средства включают в себя стандартную дневную маркировку ВПП и светосигнальное оборудование ВПП (боковые огни ВПП, огни порога ВПП, огни конца ВПП и в некоторых случаях огни зоны приземления и/или огни осевой линии ВПП).

При выполнении ночных полетов или любых других операций на ВПП, где требуются огни приближения и огни ВПП, огни должны быть в исправном состоянии и включены.

Таблица 8.1-8

| Класс оборудования | Протяженность, конфигурация и интенсивность огней приближения |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| FALS (Full Approach Light System) – Полное | Система огней приближения для точного захода на посадку по категории I (система огней приближения высокой интенсивности HIALS 720 м или более), закодированные по дистанции осевые огни, линейные огни центрального ряда ВПП |
| IALS (Intermediate Approach Light System) – Промежуточное | Простая система огней приближения (HIALS 420 м – 719 м), одиночный источник электропитания, линейные огни |
| BALS (Basic Approach Light System) – Базовое | HIALS 210 – 419 м; система огней приближения средней интенсивности MIALS или малой интенсивности ALS 210м или более |
| NALS (No Approach Light System) – Без оборудования | HIALS, MIALS или ALS менее чем 210 м или без огней приближения |

8.1.4.6. Минимумы для выполнения точных заходов по категории I с вертикальным наведением и по неточным системам

- (1) Эксплуатационные посадочные минимумы публикуются в зависимости от выбранных посадочных систем в значениях:
 - метеорологической видимости (VIS), дальности видимости на ВПП (RVR) или конвертируемой метеорологической видимости (CMV);
 - абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H), минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и при необходимости высоты нижней границы облачности.
- (2) Заход на посадку ниже ВПП (DA/H) или Hмс (MDA/H) может быть продолжен, если на аэродроме посадки состояние ВПП, коэффициент сцепления, продольная и боковая составляющие ветра, включая порывы, не превышают установленных РЛЭ ВС ограничений, а условия видимости соответствуют требованиям пункта 8.3.1.9 (8).
- (3) Высота принятия решения (DA/H) и минимальная безопасная высота снижения (MDA/H) для любого захода на посадку не может быть меньше:
 - минимальной абсолютной/относительной высоты, указанной в удостоверении о летной годности ВС или в эксплуатационных требованиях (РЛЭ), до которой полет ВС может осуществляться по приборам (ППП);
 - относительной высоты пролета препятствия OCA(H).
- (4) Значение минимальной дальности видимости на ВПП или видимости для ВС всех категорий определяется наибольшим из значений, указанных в *Таблице 8.1-9*, в зависимости от высоты принятия решения (DA/H) или минимальной высоты снижения (MDA/H) и класса светоборудования, но не более чем максимальное значение для определенного типа захода на посадку.

Значения *Таблицы 8.1-9* рассчитываются по формуле:

Требуемые RVR/VIS(m) = [(DH или MDH(фут) x 0.3048) / tan α] – протяженность посадочных огней ВПП(m).

Данная формула также может применяться для расчета значений RVR для заходов с крутыми углами снижения (α) при соответствующем одобрении авиационных властей.

Таблица 8.1-9

| DH или MDH (ft) | Зависимость RVR/CMV (м) от класса светооборудования для ВС всех категорий | | | |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| | FALS | IALS | BALS | NALS |
| 200 – 210 | 550 | 750 | 1000 | 1200 |
| 211 – 220 | 550 | 800 | 1000 | 1200 |
| 221 – 230 | 550 | 800 | 1000 | 1200 |
| 231 – 240 | 550 | 800 | 1000 | 1200 |
| 241 – 250 | 550 | 800 | 1000 | 1300 |
| 251 – 260 | 600 | 800 | 1100 | 1300 |
| 261 – 280 | 600 | 900 | 1100 | 1300 |
| 281 – 300 | 650 | 900 | 1200 | 1400 |
| 301 – 320 | 700 | 1000 | 1200 | 1400 |
| 321 – 340 | 800 | 1100 | 1300 | 1500 |
| 341 – 360 | 900 | 1200 | 1400 | 1600 |
| 361 – 380 | 1000 | 1300 | 1500 | 1700 |
| 381 – 400 | 1100 | 1400 | 1600 | 1800 |
| 401 – 420 | 1200 | 1500 | 1700 | 1900 |
| 421 – 440 | 1300 | 1600 | 1800 | 2000 |
| 441 – 460 | 1400 | 1700 | 1900 | 2100 |
| 461 – 480 | 1500 | 1800 | 2000 | 2200 |
| 481 – 500 | 1500 | 1800 | 2100 | 2300 |
| 501 – 520 | 1600 | 1900 | 2100 | 2400 |
| 521 – 540 | 1700 | 2000 | 2200 | 2400 |
| 541 – 560 | 1800 | 2100 | 2300 | 2500 |
| 561 – 580 | 1900 | 2200 | 2400 | 2600 |
| 581 – 600 | 2000 | 2300 | 2500 | 2700 |
| 601 – 620 | 2100 | 2400 | 2600 | 2800 |
| 621 – 640 | 2200 | 2500 | 2700 | 2900 |
| 641 – 660 | 2300 | 2600 | 2800 | 3000 |
| 661 – 680 | 2400 | 2700 | 2900 | 3100 |
| 681 – 700 | 2500 | 2800 | 3000 | 3200 |
| 701 – 720 | 2600 | 2900 | 3100 | 3300 |
| 721 – 740 | 2700 | 3000 | 3200 | 3400 |
| 741 – 760 | 2700 | 3000 | 3300 | 3500 |
| 761 – 800 | 2900 | 3200 | 3400 | 3600 |
| 801 – 850 | 3100 | 3400 | 3600 | 3800 |
| 851 – 900 | 3300 | 3600 | 3800 | 4000 |
| 901 – 950 | 3600 | 3900 | 4100 | 4300 |
| 951 – 1000 | 3800 | 4100 | 4300 | 4500 |
| 1001 – 1100 | 4100 | 4400 | 4600 | 4900 |
| 1101 – 1200 | 4600 | 4900 | 5000 | 5000 |
| 1201 и выше | 5000 | 5000 | 5000 | 5000 |

- (5) Категория I (CAT I) – точный заход на посадку и посадка с использованием ILS, MLS, GLS или PAR с высотой принятия решения не менее чем 60 м (DH \geq 200ft) и RVR не менее 550 м.

Для заходов по точным системам CAT I и APV для ВС категории C и D минимальные значения минимумов RVR/CMV указаны в Таблице 8.1-9, максимальное значение составляет 2400 м.

Для ВС категории С и D минимумы применимы при соблюдении следующих требований:

- угол снижения не более $3,77^\circ$, если другие углы снижения не установлены уполномоченными органами;
- боковое смещение на конечном этапе захода на посадку не более чем 5° .

Минимум RVR менее 750 м может применяться для:

- заходов категории I на ВПП, оборудованные FALS, TDZ и CL с относительной высотой принятия решения 200 ft;
- заходов категории I на ВПП без TDZ и/или CL при использовании автоматического или директорного режима захода до относительной высоты принятия решения не менее 200 ft.

Относительная высота принятия решения не должна быть ниже чем:

- минимальная допустимая высота использования средства захода на посадку без визуальной оценки;
- ОЧН для категории данного ВС;
- опубликованная относительная высота принятия решения;
- 200 ft – для выполнения заходов Категории I;
- 250 ft - для выполнения заходов с вертикальным наведением (APV);
- наименьшая относительная высота принятия решения, указанная в РЛЭ типа ВС или соответствующих документах.

- (6) Заход на посадку по неточным системам (Non-Precision Approach – NPA) – инструментальный заход на посадку с использованием следующих средств и процедур: курсовой посадочный радиомаяк с DME и без него, SRA, RNAV (LNAV), VOR, VOR и DME, NDB, NDB и DME или VDF с MDH или DH не ниже 250 футов и RVR/CMV не менее 750 метров.

При выполнении процедуры неточного захода используется непрерывное снижение на конечном этапе захода на посадку (CDFA), если иное не требуется авиационными властями.

Непрерывное снижение на конечном этапе захода на посадку (Continuous Descent Final Approach – CDFA) – метод выполнения полета с непрерывным снижением на конечном этапе захода на посадку по неточным системам без перехода в горизонтальный полет на MDA с высоты пролета FAF (или выше) до точки, расположенной на высоте 15 м (50 ft) над входным торцом ВПП.

При выполнении подхода с использованием непрерывного снижения на конечном этапе захода на посадку (CDFA), уход на второй круг должен выполняться при достижении DH(A) или MAP (точки ухода на второй круг) в зависимости от того, что наступит раньше.

Линия пути ухода на второй круг должна проходить через MAP, если другое не заявлено в процедуре ухода.

Значения минимумов RVR/CMV, выбранные из Таблицы 8.1-9, не должны быть менее 750 м и более 2400 м для ВС категории С и D при выполнении следующих требований:

- при заходе используется непрерывное снижение на конечном этапе захода на посадку (CDFA);
- угол снижения не более $3,77^\circ$ для ВС категории С и D, если другие углы снижения не одобрены уполномоченными органами;

- боковое смещение на конечном этапе захода на посадку не более чем 5 для ВС категории С и D;
- длина конечного этапа захода на посадку не менее 3 NM;
- точка начала конечного этапа захода на посадку FAF или другая точка начала снижения, или расстояние для входного торца ВПП могут быть определены с помощью FMS, RNAV или DME;
- при определении MAP методом счисления пути (расчетом по времени) расстояние от FAF до входного торца ВПП менее чем 8 NM.

Если хотя бы одно из требований, указанных выше, не выполняется или DH/MDH более чем 1200 ft, выбирается наибольшее значение RVR/CMV из Таблицы 8.1-9, но не менее 1200 м.

Для схем захода, где не используется метод непрерывного снижения CDFА, значения RVR/CMV из Таблицы 8.1-9 должны быть увеличены на 400 м для ВС категории С и D, но не должны превышать максимального значения 5000 м.

Минимальная относительная высота снижения или относительная высота принятия решения DH/MDH должна быть не ниже чем:

- минимальная DH/MDH, установленная для средства захода (Таблица 8.1-10);
- ОСН для данной категории ВС;
- официально опубликованная минимальная высота снижения/высота принятия решения;
- наименьшее значение высоты снижения/высоты принятия решения, указанное в РЛЭ типа или другом соответствующем документе, в зависимости от того, что имеет большее значение.

Наименьшее значение MDH/DH для неточных заходов на посадку

Таблица 8.1-10

| Средство | Наименьшее значение MDH/DH (ft) |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| LOC, LOC и DME, VOR и DME, SRA (используется до удаления 0.5 NM) | 250 |
| VOR, NDB и DME, RNAV (LNAV), SRA (используется до удаления 1 NM) | 300 |
| NDB, VDF, SRA (используется до удаления 2 NM) | 350 |

8.1.4.7. Заход на посадку по минимуму ниже стандартной категории I

Заход на посадку по минимуму ниже стандартной категории I – Lower Than Standard CAT I Operation – заход и посадка по Категории I с использованием высоты принятия решения (DH) категории I, но при значении RVR меньшем, чем RVR, которая соответствует вышеуказанной DH при стандартном заходе по категории I.

- (1) Относительная высота принятия решения для захода на посадку по минимуму ниже стандартной категории I не должна быть менее:
- DH, указанной в РЛЭ типа ВС или соответствующем документе;
 - минимальной высоты, до которой может использоваться средство точного захода в условиях отсутствия видимости;
 - ОСН, соответствующей категории ВС;
 - DH, установленной для экипажа при выполнении захода на посадку;
 - 200 ft,
- в зависимости от того, что выше.

- (2) Значение RVR/CMV для захода на посадку по минимуму ниже стандартной категории I приведены в Таблице 8.1-11.

Таблица 8.1-11

| DH (ффт) | RVR/CMV (м) в зависимости от класса светооборудования ^{1,2} | | | |
|----------|----------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
| | FALS | I ALS | B ALS | N ALS |
| 200-210 | 400 ³ | 500 | 600 | 750 |
| 211-220 | 450 | 550 | 650 | 800 |
| 221-230 | 500 | 600 | 700 | 900 |
| 231-240 | 500 | 650 | 750 | 1000 |
| 241- 249 | 550 | 700 | 800 | 1100 |

¹ Для выполнения процедур с RVR 450м требуемый класс ILS I/T/1.

² Для выполнения процедур при RVR менее 450 м, требуемый класс ILS II/D/2.

³ Для выполнения процедур с RVR 450 м или менее необходимо наличие огней TDZ и (или) CL.

- (3) Тип оборудования

Оборудование ILS, обеспечивающее заход по минимуму ниже стандартной Категория I, не должно иметь ограничений для заходов с боковым смещением 3° или менее. Оборудование ILS должно быть сертифицировано в соответствии с:

- классом I/T/1 для выполнения процедур, где необходим минимум RVR 450 м;
- классом II/D/2 для выполнения процедур с RVR менее 450 м.

Отдельное оборудование ILS применяется только при соответствии характеристикам Уровня 2.

- (4) Требования для выполнения процедуры по минимуму ниже стандартной категории I.

Для выполнения процедуры захода по минимуму ниже стандартной категории I необходимо выполнение следующих требований:

- эксплуатант должен получить разрешение уполномоченных авиационных властей;
- заход на посадку и посадка должны выполняться в автоматическом режиме с использованием двух автопилотов или сертифицированная HUDLS должна использоваться по крайней мере до высоты как минимум 150 футов относительно входного торца ВПП;
- ВС должно быть сертифицировано в соответствии с требованиями CS-AWO для выполнения процедуры захода по категории II;
- система автоматической посадки должна быть сертифицирована для выполнения процедуры захода по категории IIIA;
- должны быть выполнены требования по обслуживанию и обеспечению ВС, аэродрома, ВПП;
- экипаж должен быть подготовлен и допущен к выполнению полетов по категории II;
- на аэродроме посадки установлена и действует процедура LVP.

Jeppesen публикует минимумы для процедур захода по минимуму ниже стандартной категории I на специальных листах в соответствии с требованиями, изложенными выше.

8.1.4.8. Минимумы заходов на посадку по категории II

Категория II (CAT II) – точный заход на посадку и посадка с использованием ILS или MLS с высотой принятия решения менее 60 м (DH < 200ft), но не ниже 30 м (100 ft ≤ DH < 200 ft) и видимостью на ВПП не менее 300 м (RVR ≥ 300м).

- (1) Относительная высота принятия решения для захода на посадку по Категории II не должна быть менее, чем:
 - DH, указанная в РЛЭ типа ВС или других соответствующих документах;
 - минимальная высота, до которой могут использоваться средства точного захода в условиях отсутствия визуального контроля;
 - ОСН, соответствующая категории ВС;
 - DH, установленная для экипажа при выполнении захода на посадку;
 - 100 ft,
 в зависимости от того, что выше.
- (2) Для захода на посадку по стандартной категории II применяются значения минимумов по дальности видимости на ВПП (RVR), указанные в Таблице 8.1-12.

Таблица 8.1-12

| DH (ft) | RVR (м) Категория C | RVR (м) Категория D |
|-------------|---------------------|----------------------|
| 100 – 120 | 300 | 300/350 ¹ |
| 121 – 140 | | 400 |
| 141 и более | | 450 |

¹ Минимум RVR 300 м может применяться для ВС категории D, способных выполнять автоматическую посадку.

- (3) Заход на посадку по нестандартной категории II (Other Than Standard CAT II Operation) – заход на посадку и посадка по категории II на ВПП, где все или некоторые элементы светотехнического оборудования не соответствуют требованиям Приложения 14 ИКАО к обеспечению категории II, с DH ниже 200 футов, но не ниже 100 футов и RVR не ниже 350/400 метров.

Для захода на посадку по нестандартной категории II в зависимости от относительной высоты принятия решения и системы огней приближения применяются значения минимумов по дальности видимости на ВПП (RVR), указанные в Таблице 8.1-13.

Таблица 8.1-13

| DH (ft) | RVR (м) ^{1,2,3} | | | | |
|-----------|--------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| | FALS | | IALS | BALS | NALS |
| | Категория C | Категория D | Категория C-D | Категория C-D | Категория C-D |
| 100 – 120 | 350 ⁴ | 400 ⁵ | 450 | 600 | 700 |
| 121 – 140 | 400 ⁶ | 450 | 500 | 600 | 700 |
| 141 – 160 | 450 | 500 | 500 | 600 | 750 |
| 161 – 199 | 450 | 500 | 550 | 650 | 750 |

¹ Для выполнения процедур с RVR 450 м требуемый класс ILS I/T/1.

² Для выполнения процедур при RVR менее 450 м, требуемый класс ILS II/D/2.

³ Система автоматической посадки или одобренная HUDLS, используемая до приземления.

^{4,5,6} Для выполнения процедур с RVR 400 м или менее необходимо наличие огней CL.

При выполнении процедуры захода по нестандартной категории II на аэродроме посадки должна быть установлена и введена в действие процедура LVP.

Оборудование ILS/MLS, обеспечивающее заход по нестандартной категории II, не должно иметь ограничений для заходов с боковым смещением 3° или менее. Оборудование ILS должно быть сертифицировано в соответствии с:

- классом I/T/1 для выполнения процедур, где необходим минимум RVR 450 м и DH 200 ft или более;
- классом II/D/2 для выполнения процедур с RVR менее 450 м или DH менее 200 ft.

Отдельное оборудование ILS применяется только при соответствии характеристикам Уровня 2.

Jeppesen публикует минимумы заходов по нестандартной категории II только в том случае, если данная процедура одобрена авиационными властями.

8.1.4.9. Минимумы заходов на посадку по категории III

- (1) Категория IIIA (CAT IIIA) – точный заход на посадку и посадка с использованием посадочной системы ILS с высотой принятия решения менее 30 м (DH < 100 ft) и дальностью видимости на ВПП не менее 175 м (RVR ≥ 175 м).

При выполнении процедур заходов категории III A высота принятия решения не должна быть ниже, чем:

- DH, указанная в РЛЭ типа ВС или других соответствующих документах;
- минимальная высота, до которой может использоваться средство точного захода в условиях отсутствия видимости;
- ОЧН, соответствующая категории ВС;
- DH, установленная для экипажа при выполнении захода на посадку;
- 50 ft,

в зависимости от того, что выше.

- (2) Категория IIIB (CAT IIIB) – точный заход на посадку и посадка с использованием посадочной системы ILS с относительной высотой принятия решения менее 15 м (DH < 50ft) или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м.

8.1.4.10. Применение посадочных минимумов при ухудшении работы или частичных отказах наземного оборудования аэродрома

В Таблице 8.1-14 приведены минимумы, применяемые при заходе на посадку с применением средств точного и неточного наведения в случае ухудшения работы или частичных отказах наземного оборудования аэродрома.

Если информация об отказе или снижении категорийности одного или более компонентов аэродромного оборудования предоставлена экипажу до начала конечного этапа захода на посадку, необходимо оценить влияние данного отказа на продолжение выполнения захода и определить посадочный минимум по соответствующему варианту Таблицы 8.1-14, а в случае необходимости заход на посадку должен быть прерван для принятия решения.

Если информация об отказе или снижении категорийности оборудования поступила после пролета точки начала конечного этапа захода на посадку, КВС предоставляется право самостоятельно принять решение для продолжения захода на посадку с учетом фактических условий полета.

Таблица 8.1-14

| Отказавшее или утратившее характеристики оборудование | Влияние на посадочные минимумы | | | | | |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| | CAT IIIВ без высоты принятия решения | CAT IIIВ с высотой принятия решения | CAT IIIА | CAT II | CAT I | Неточная система заход |
| Резервный передатчик ILS | Посадка запрещена | | | Не влияет | | |
| Внешний радиомаркер | Не влияет, если заменен эквивалентным оборудованием | | | | | Не применяется |
| Средний радиомаркер | Не влияет | | | | | Не влияет, если не используется как точка ухода на второй круг |
| Регистратор замера RVR зоны приземления (TDZ) | Временно может быть заменена на RVR средней точки, если разрешено государством аэродрома. RVR может быть передано наблюдателем | | | Не влияет | | |
| Регистратор замера RVR в средней точке или в конце ВПП | Не влияет ⁵ | Не влияет | | | | |
| Измеритель направления и силы ветра для рабочей ВПП | Не влияет, если доступно другое наземное средство | | | | | |
| Измеритель высоты нижней границы облаков | Не влияет | | | | | |
| Все огни приближения | Не влияет ³ | Если DH > 50 ft: заход не разрешен. Если DH ≤ 50 ft: не влияет. ³ | Посадка запрещена | Минимумы для NALS ⁴ | | |
| Огни приближения исключая последние 210 м | Не влияет | | Посадка запрещена | Минимумы для NALS ⁴ | | |
| Огни приближения исключая последние 420 м | Не влияет | | | Минимумы для IALS ⁴ | | |
| Резервное питание для огней подхода | Не влияет | | | | | |
| Вся система огней ВПП ^{1,2} | Посадка запрещена | | | | День: минимумы для NALS ⁴ Ночь: посадка запрещена | |

| | | | | | |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|-----------|
| Боковые огни | День: RVR 200 м Ночь: посадка запрещена | День: не влияет Ночь: посадка запрещена | | | |
| Огни осевой линии | День: RVR 200 м Ночь: посадка запрещена | День: RVR 300 м Ночь: посадка запрещена | День: RVR 300 м Ночь: RVR 550 м | Не влияет | |
| Расстояние между огнями осевой линии увеличено до 30 м | RVR 150 м | | Не влияет | | |
| Огни зоны приземления TDZ | Не влияет | День: RVR 200 м Ночь: RVR 300 м | День: RVR 300 м Ночь: RVR 550 м | День: RVR 300 м Ночь: RVR 550 м | Не влияет |
| Резервное питание огней ВПП | День: RVR 200 м Ночь: посадка запрещена | Посадка запрещена | | | Не влияет |
| Система рулежных огней | Не влияет – за исключением задержек, вызванных снижением пропускной способности | | | | |

¹ включает в себя входные огни, боковые и конца ВПП;

² если указывается, что смещенный торец ВПП маркирован только для дневных условий, посадка ночью запрещена;

³ заход CAT-III, без огней приближения, может быть выполнен только при использовании автоматической системы управления на пробеге;

⁴ для дополнительных ограничений минимума при использовании Basic-(BALS), Intermediate-(IALS) и Nil facilities Approach Landing System – (NALS) смотри Таблицу 8.1-13.

⁵ данные RVR должны выдаваться по крайней мере в одной точке.

Примечание:

Условия применения Таблица 8.1-14:

- многократные отказы огней ВПП не приемлемы;
- отказы огней приближения и огней ВПП рассматриваются отдельно;
- процедуры CAT II/III: сочетание неисправностей огней ВПП (или их недостаточное количество) и оборудования замера RVR не приемлемо;
- отказы, за исключением отказов ILS, влияют только на минимум RVR и не влияют на значение DH.

8.1.4.11. Минимум командира ВС (пилота) с ограничениями

При допуске пилотов и экипажей к полетам с применением самых низших эксплуатационных минимумов для посадки применяются следующие ограничения:

- (а) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки при видимости (видимости на ВПП), превышающей самый низший эксплуатационный минимум аэродрома для посадки (не ниже I категории)

не менее чем на 200 метров и при нижней границе облаков (вертикальной видимости), превышающей DH или MDH не менее чем на 20 м, а при использовании режима автоматического приземления – при видимости на ВПП, превышающей эксплуатационный минимум аэродрома для посадки не менее чем на 200 метров, но не менее 550 метров, и при нижней границе облаков не ниже 60 м.

Ограничение снимается после выполнения не менее 40 полетов (из них не менее 10 ночью) и налета не менее 200 часов в качестве КВС.

- (b) К полетам в условиях ниже категории I на вновь освоенном типе воздушного судна второй пилот может быть допущен после выполнения на нем не менее 40 полетов (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I на предыдущих типах воздушного судна);
- (c) К полетам в условиях ниже категории I КВС может быть допущен после выполнения не менее 40 полетов с правом выполнения полетов по минимуму категории I без дополнительных ограничений в качестве КВС на вновь освоенном типе воздушного судна (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС на предыдущих типах воздушного судна);
- (d) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях ниже категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории II при видимости на ВПП не менее 450 м, а по категории III – при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается после выполнения не менее 40 полетов и налета не менее 200 часов после допуска к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС.

- (e) КВС, имевший допуск к полетам в условиях категории II в качестве КВС на каком-либо типе воздушного судна и впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории III в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории III при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается после выполнения не менее 20 полетов и налета не менее 100 часов после допуска к полетам в условиях категории III в качестве КВС.

- (f) К выполнению полетов в условиях ниже категории I допускаются летные экипажи, все члены которого допущены к выполнению таких полетов.

8.1.5. Метеорологическая информация

Экипажи ВС ПАО «Аэрофлот» обеспечиваются метеорологической информацией в соответствии с требованиями специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации и Приложения 3 ICAO.

В процессе предполетной подготовки метеорологический орган представляет экипажу ВС последнюю полученную информацию:

- регулярных и выборочных специальных сводок; прогнозов погоды по аэродромам вылета, посадки и запасным аэродромам;
- предупреждений по аэродрому вылета, маршрутам и районам полетов, информации SIGMET, AIRMET;
- донесений с борта воздушных судов, включая AIREP;
- текущих и прогностических карт особых явлений погоды с данными о ветре и температуре воздуха на высотах, высоте тропопаузы, струйных течениях;

- метеорологического радиолокатора;
- с метеорологических спутников Земли.

8.1.5.1. Высотные карты ветра и температуры

Высотные карты ветра и температуры, выдаваемые экипажам, содержат данные по высотам изобарической поверхности или эшелонам, для которых рассчитаны значения скорости, направления ветра, температуры, период действия карты.

8.1.5.2. Прогностические карты особых явлений погоды

Карты особых явлений погоды составляются в виде:

- прогнозов высокого уровня для эшелонов полета 250–630; и
- прогнозов среднего уровня для эшелонов полета 100–250 для ограниченных географических районов, определяемых в региональном аэронавигационном соглашении.

Прогнозы SIGWX высокого и среднего уровня включают информацию о следующих явлениях:

- тропический циклон;
- линии сильного шквала;
- умеренная или сильная турбулентность;
- умеренное или сильное обледенение
- песчаная буря/пыльная буря на обширном пространстве;
- кучево-дождевые облака;
- высота тропопаузы в единицах эшелона полета;
- струйные течения;
- информация о месте извержения вулканов, в результате которых образуются облака вулканического пепла, имеющие значение для производства полетов воздушных судов;
- информация о месте случайного выброса в атмосферу радиоактивных материалов, имеющего значение для производства полетов воздушных судов.

8.1.5.3. Наблюдения и сводки по аэродрому

На аэродромах обычно производятся регулярные наблюдения, и их результаты сообщаются с часовым или получасовым интервалом в зависимости от регионального аэронавигационного соглашения (METAR, ATIS). В случае необходимости, возникшей вследствие оперативно-значимых изменений метеорологических условий, производятся специальные наблюдения и составляются сводки, когда подобные изменения имеют место между регулярными наблюдениями (SPECI). По запросу экипажа воздушного судна производится контрольное измерение соответствующих метеорологических элементов.

(1) Регулярные сводки о фактической погоде на аэродроме **METAR**

В регулярные сводки METAR включаются следующие элементы в указанном порядке:

- указатель типа сводки;
- индекс местоположения аэродрома, для которого составлена сводка;
- срок наблюдения;

- указатель автоматизированной или в случае необходимости потерянной сводки;
- направление (истинное, округленное до ближайших 10°) и скорость приземного ветра;
- видимость;
- дальность видимости на ВПП в случае необходимости;
- текущая погода;
- количество облаков, вид облаков (только для кучеводождевых и башеннообразных кучевых облаков) и высота нижней границы облаков или вертикальная видимость, если они измеряются;
- температура воздуха и температура точки росы;
- QNH и в случае необходимости QFE (QFE включается только в местные регулярные и специальные сводки);
- дополнительная информация;
- прогноз для посадки.

(2) Сводки **SPECI**

Сводки SPECI выпускаются в соответствии со следующими критериями:

- среднее направление приземного ветра изменилось на 60° или более по сравнению с направлением, указанным в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 20 км/ч (10 узлов) или более;
- средняя скорость приземного ветра изменилась на 20 км/ч (10 узлов) или более по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке;
- величина отклонения от средней скорости приземного ветра (порывы) возросла на 20 км/ч (10 узлов) или более по сравнению с величиной, указанной в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 30 км/ч (15 узлов) или более;
- изменения ветра превышают важные в эксплуатационном отношении значения;
- видимость улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или видимость ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 800, 1500 или 3000 м;
- дальность видимости на ВПП улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или дальность видимости на ВПП ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150, 350, 600 или 800 м;
- в случае начала, прекращения или изменения интенсивности любого из следующих явлений погоды или их сочетаний:
 - замерзающие осадки;
 - умеренные или сильные осадки (в том числе ливневого типа);
 - пыльная буря;
 - песчаная буря.
- в случае начала или прекращения любого из следующих явлений погоды или их сочетаний:
 - ледяные кристаллы;
 - замерзающий туман;

- пыльный, песчаный или снежный низовой поземок;
- пыльная, песчаная или снежная низовая метель;
- гроза (с осадками или без осадков);
- шквал;
- воронкообразное облако (торнадо или водяной смерч).
- высота нижней границы нижнего слоя облаков с количеством облачности BKN или OVC увеличивается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или уменьшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 30, 60, 150 или 300 м (100, 200, 500 или 1000 ft);
- количество облаков в слое ниже 450 м (1500 ft) изменяется от SKC, FEW или SCT до BKN или OVC, или от BKN или OVC до SKC, FEW или SCT;
- небо закрыто, и вертикальная видимость улучшается, достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или вертикальная видимость ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 30, 60, 150 или 300 м (100, 200, 500 или 1000 ft).

8.1.5.4. Прогноз погоды TAF

Прогнозы TAF составляются в соответствии с общей формой сводок METAR. Они включают информацию о приземном ветре, видимости, прогнозируемых особых явлениях погоды и облачности, а также о существенных изменениях этих элементов. Прогнозы максимальной и минимальной температур включаются в том случае, если они оговорены в региональном аэронавигационном соглашении. TAF с периодом действия менее 12 ч обычно выпускаются каждые 3 ч, а те, которые действуют в течение 12 ч и более, обычно выпускаются с шестичасовыми интервалами.

Период действия прогнозов TAF определяется для каждого региона на основании аэронавигационного соглашения.

8.1.5.5. Прогноз для взлета

Прогноз для взлета содержит информацию об ожидаемых условиях погоды в районе комплекса ВПП, а именно: информацию о приземном ветре и его изменениях, температуре, давлении (QNH) и других элементах, в отношении которых достигнуто локальное соглашение. Он предоставляется по запросу эксплуатантов или членов летного экипажа в течение трех часов до предполагаемого времени вылета.

8.1.5.6. Информация SIGMET

Целью информации SIGMET является уведомление пилотов о фактическом или ожидаемом возникновении явлений погоды по маршруту, которые могут повлиять на безопасность полета воздушных судов. Явления, требующие выпуска SIGMET, а также используемые при этом сокращения, приводятся ниже:

Таблица 8.1-15

| Явления погоды | Условия и интенсивность | Сокращения ICAO |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Грозы | гроза скрытая | OBSC TS |
| | гроза в облачности | EMBD TS |
| | частые грозы | FRQ TS |
| | линия шквала | SQL TS |
| | скрытая с градом | OBSC TSGR |
| | в облачности с градом | EMBD TSGR |
| | частые грозы с градом | FRQ TSGR |
| | линия шквала с градом | SQL TSGR |
| Тропические циклоны | тропический циклон со средней за 10 мин скоростью приземного ветра 63 км/ч (34 узла) или более | TC (+название циклона) |
| Турбулентность | сильная турбулентность | SEV TURB |
| Обледенение | сильное обледенение | SEV ICE |
| | сильное обледенение вследствие замерзающего дождя | SEV ICE (FZRA) |
| Горные волны | сильная горная волна | SEV MTW |
| Пыльная буря | сильная пыльная буря | HVY DS |
| Песчаная буря | сильная песчаная» буря | HVY SS |
| Вулканический пепел | вулканический пепел (независимо от абсолютной высоты) | VA (+ название вулкана, если оно известно) |
| Радиоактивное облако | Радиоактивное облако | RDOACT CLD |

Информация SIGMET выпускается органами метеорологического слежения и передается на борт находящихся в полете воздушных судов через соответствующие органы обслуживания воздушного движения (ОВД). По инициативе центров полетной информации воздушные суда, находящиеся в полете, должны снабжаться информацией SIGMET, в которой сообщаются условия погоды на соответствующих маршрутах на расстояние, эквивалентное двум часам полетного времени от местонахождения воздушного судна в данный момент.

Период действия SIGMET не должен превышать 4 ч. Период действия выпускаемых в особых случаях сообщений SIGMET, касающихся облака вулканического пепла и тропических циклонов, увеличивается до 6 ч.

8.1.5.7. Информация AIRMET

Цель информации AIRMET заключается в том, чтобы информировать пилотов о фактических и/или ожидаемых определенных явлениях погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов на малых высотах, и которые не были еще включены в прогноз для полетов на малых высотах в соответствующем РПИ или его субрайоне.

8.1.5.8. Предупреждения по аэродрому

Целью предупреждений по аэродрому является предоставление краткой информации о метеорологических условиях, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на воздушные суда на земле, в том числе на воздушные суда на местах стоянки, а также на аэродромное оборудование, средства и службы. Обычно они связаны с фактическим или ожидаемым возникновением одного или нескольких из нижеследующих явлений:

- тропического циклона;
- грозы;
- града;
- снега;
- замерзающих осадков;
- инея или изморози;
- песчаной бури;
- пыльной бури;
- поднимающегося песка или пыли;
- сильного приземного ветра и порывов;
- шквала;
- мороза;
- вулканического пепла;
- цунами;
- других явлений, согласованных на локальном уровне.

8.1.5.9. Предупреждения о сдвиге ветра

Предупреждения о сдвиге ветра составляются открытым текстом с сокращениями. Их цель заключается в предоставлении краткой информации о наблюдаемом или ожидаемом сдвиге ветра, который может оказывать неблагоприятное воздействие на воздушное судно на траектории захода на посадку или взлета в пределах между уровнем ВПП и 500 м (1600 фут) над этим уровнем или выше, если местные топографические условия вызывают значительный сдвиг ветра, оказывающий влияние на полеты на больших высотах.

8.1.5.10. Специальные наблюдения с борта воздушных судов

- (1) Специальные донесения с борта воздушного судна составляются, когда имеют место или наблюдаются следующие условия:
 - умеренная или сильная турбулентность;
 - умеренное или сильное обледенение;
 - сильная горная волна;
 - грозы без града, скрытые в облачности, обложные или со шквалами;
 - грозы с градом, скрытые в облачности, обложные или со шквалами;
 - сильная пыльная буря или сильная песчаная буря;
 - облако вулканического пепла;
 - вулканическая деятельность, предшествующая извержению;
 - вулканическое извержение.

- (2) Специальное донесение с борта содержит следующие элементы:
- индекс типа сообщения;
 - информация о местоположении, включающая позывной, опознавательный индекс воздушного судна, координаты местоположения, эшелон или высота полета, время;
 - метеорологические данные (направление и скорость ветра, температура воздуха, осадки, наличие турбулентности, влажность (если имеются данные));
 - условия, требующие передачи специального донесения с борта.

8.1.6. Запас топлива и масла

8.1.6.1. Общие положения

- (1) Самолет должен быть заправлен достаточным количеством топлива и масла для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.
- Запас топлива на борту воздушного судна основывается на актуальных данных конкретного самолета, полученных от систем мониторинга расхода топлива или, в случае отсутствия таких данных, используются данные, предоставленные изготовителем самолета.
- (2) При расчете потребного количества топлива учитываются эксплуатационные условия выполнения запланированного полета, включая:
- ожидаемую массу воздушного судна;
 - NOTAMs;
 - текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;
 - последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации;
 - процедуры обслуживания воздушного движения, ограничения и ожидаемые задержки;
 - любые другие условия, которые могут задержать посадку самолета или вызвать повышенный расход топлива.
- (3) Расчет потребного на полет топлива включает:
- (a) Топливо, расходуемое на земле до взлета (*Taxi Fuel*), с учетом местных условий на аэродроме вылета по длительности руления и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой (ВСУ).
 - (b) Необходимое количество топлива для полета по маршруту (*Trip Fuel*), для обеспечения полета самолета с момента взлета до посадки на аэродроме пункта назначения или полета после достижения точки изменения плана полета, с учетом эксплуатационных условий, указанных в пункте 8.1.6.1(2).
 - (c) Запас топлива необходимый для компенсации в случае возникновения непредвиденных обстоятельств (*Contingency Fuel*). Он составляет 3 % от запланированного количества топлива для полета по маршруту или топлива, необходимого для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы расхода топлива, используемой для планирования количества топлива для полета по маршруту, но в любом случае запас топлива не должен быть меньше требуемого для полета в течение 5 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 1500 ft (450 м) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях.

- (d) Запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения (Destination Alternate Fuel), который обеспечивает:
- (i) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения:
 - уход на второй круг на аэродроме пункта назначения;
 - набор планируемого крейсерского эшелона полета;
 - полет по запланированному маршруту;
 - снижение до точки начала ожидаемого захода на посадку;
 - выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения; или
 - (ii) в случае, когда требуются два запасных аэродрома пункта назначения, запас топлива, рассчитанный в соответствии с п. 8.1.6.1 (3) (d) (i) который необходим для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива; или
 - (iii) если полет выполняется без запасного аэродрома пункта назначения при соблюдении условий пункта 8.1.3.2 (2) (b) (i), выполнение полета в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 1500 ft (450 м) над аэродромом назначения при стандартных температурных условиях; или
 - (iv) если аэродром назначения является изолированным аэродромом:
 - выполнение полета до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, включая полет по маршруту, снижение до точки начала ожидаемого захода на посадку; выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме; либо
 - выполнение полета до аэродрома намеченной посадки и затем его продолжение в течение двух часов или одного часа, если прогнозируемые метеорологические условия аэродрома назначения превышают требования пункта 8.1.3.2 (2) (a) на 50 м по нижней границе облаков (вертикальной видимости) и на 500 м по видимости (дальности видимости), при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме, включая финальный резерв топлива.
- (e) Финальный резерв топлива (Final Reserve Fuel) представляет собой минимальный запас топлива, определенный с использованием расчетной посадочной массы воздушного судна при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда запасной аэродром для пункта назначения не требуется. Финальный резерв топлива рассчитывается для полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 1500 ft (450 м) над превышением аэродрома при стандартных атмосферных условиях.
- (f) Дополнительный запас топлива (Additional Fuel), требующийся в том случае, если запас топлива, рассчитанный в соответствии с п. 8.1.6.1 (b), (c), (d) и (e) и с учетом расхода топлива при обледенении, при ошибках в прогнозе силы и направления ветра, при ухудшении характеристик потребления топлива на крейсерской скорости, при использовании ВСУ (в случае необходимости) недостаточен для выполнения:
- (i) снижения (при необходимости) и продолжения полета до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации в самой критической точке маршрута (отказе двигателя с одновременной

разгерметизацией или только разгерметизацией при выполнении полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром), в зависимости от того, что требует большего количества топлива;

- (ii) полета со скоростью полета в зоне ожидания в течение 15 мин на высоте 1500 ft (450 м) над превышением аэродрома в стандартных условиях;
 - (iii) захода на посадку и посадки;
 - (g) Дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира корабля (Discretionary Fuel).
 - (h) Невырабатываемый остаток топлива.
- (4) Окончательное решение о количестве топлива на полет принимает КВС.

8.1.6.2 Управление расходом топлива в полете

- (1) Полет не начинается в том случае, если имеющееся на борту топливо не соответствует требованиям п. 8.1.6.1 (3) (a), (b), (c), (d), (e) и, при необходимости, подпункта (f).

Командир воздушного судна должен постоянно следить за тем, чтобы запас топлива на борту был не меньше запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

Контроль фактического остатка топлива производится с использованием рабочего плана полета (OFP) после занятия и изменения эшелона, а также в горизонтальном полёте не реже чем 1 раз в 30 минут, перед снижением и после посадки.

Разрешается изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута и следования на другой аэродром при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования п. 8.1.6.1 (3) (b), (c), (d), (e) и при необходимости (f) по запасу топлива.

Сохранение финального резерва топлива предназначено обеспечить безопасную посадку на любом аэродроме, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасное завершение полета в соответствии с первоначальным планом.

- (2) Если количество топлива на борту ВС достигло такого уровня, что любые непредвиденные обстоятельства могут привести к посадке на аэродроме пункта назначения с меньшим запасом топлива, чем сумма финального резерва топлива и топлива, требующегося для выполнения полета до запасного аэродрома или для выполнения полета до изолированного аэродрома, командиру воздушного судна следует запросить у службы ОВД информацию о возможной задержке.
- (3) Командир воздушного судна передает службе ОВД сообщение об остатке минимального запаса топлива (Minimum Fuel), когда он планирует выполнить посадку на конкретном аэродроме и рассчитывает, что любое изменение выданного разрешения для полета на этот аэродром может привести к посадке с меньшим запасом топлива, чем запланированный финальный резерв топлива.

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

Сообщение о минимальном остатке топлива не означает получения преимущества при заходе на посадку в общем потоке движения, но служба движения предпримет все возможные меры по предотвращению непредвиденных задержек.

- (4) Командир воздушного судна объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту, сообщением «**MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL**», когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня финального резерва топлива. Сообщение MAYDAY (due to fuel) предполагает принятие незамедлительных мер со стороны командира и диспетчерской службы ОВД по обеспечению немедленной посадки ВС.

8.1.6.3 Правила и процедуры

- (1) Политика и процедуры контроля и управления расходом топлива в полете заключается в том, чтобы через регулярные интервалы времени и/или в определенных пунктах, указанных в OFP или когда требуется иначе, КВС должен:
- сравнить фактический и запланированный расход топлива;
 - сравнить количество израсходованного топлива с количеством топлива, которое предполагалось, что будет использовано до данного пункта;
 - сравнить фактическое количество топлива с количеством топлива, которое предполагалось по расчету, что будет в наличии до данного пункта;
 - согласовать информацию от системы управления полетом (FMS) с показаниями приборов расхода и количества топлива;
 - записать и направить информацию о расходе и количестве топлива в систему сбора данных (если применимо);
 - определить несоответствия между информацией, содержащейся в OFP и фактическим остатком топливом;
 - проанализировать любое несоответствие между информацией, содержащейся в OFP и фактическим остатком топливом для определения причины и предпринять соответствующее действие;
 - рассмотреть текущие факторы и возможные действия, которые следует предпринять. В таких случаях КВС следует оценить воздушную обстановку и операционные условия, преобладающие на аэродроме назначения и на любом другом пригодном аэродроме перед тем, как принять соответствующее решение;
 - в случае перепланирования полета, определить, удовлетворяют ли применимые условия решению продолжить полет после рубежа принятия решения (re-dispatch/re-release point, DP, etc.), и продолжить полет к запланированному пункту назначения;
 - в случае полета на изолированный аэродром, повторно рассчитать положение точки невозврата (PNR) по фактическому расходу и остатку топлива и определить, удовлетворяют ли применимые условия решению продолжить полет от точки невозврата (PNR) к аэродрому назначения;
 - определить, достаточен ли запас топлива для безопасного завершения запланированного полета. **При необходимости использовать справочные таблицы QRH и рекомендации FCOM по определению приблизительного количества резервного топлива;**
 - установить связь с сотрудником по обеспечению полетов в случае необходимости изменения плана полета при непредвиденных обстоятельствах, включая уход на другой аэродром. Это особенно важно в случае полетов по маршрутам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром и на отдаленные аэродромы, для которых не имеется запасных аэродромов;

- связаться с диспетчером УВД для запроса информации по задержке и, если требуется, объявить «Minimum Fuel» или объявить «Mayday Mayday Mayday Fuel» для сообщения об аварийном остатке топлива;
- предпринять соответствующие действия и следовать на ближайший аэродром, где может быть выполнена безопасная посадка.

(2) Рекомендуемый алгоритм действий экипажа по предотвращению аварийной ситуации, связанной с недостаточным запасом топлива для завершения полета:

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Фаза 1 Расчетное количество топлива после посадки на аэродроме пункта назначения достигло значения, равного сумме финального резерва топлива и топлива, необходимого для полета до запасного аэродрома пункта назначения или для выполнения полета до изолированного аэродрома.</p> | <p>Запросить информацию о возможной задержке в соответствии с п. 8.1.6.2(2).</p> | <p>Если по информации от службы ОВД задержки не предполагаются продолжить полет по плану. Если получена информация о предполагаемой задержке, выбрать запасной аэродром на котором будет обеспечено сохранение финального резерва топлива (ближайший запасной аэродром пункта назначения; запасной аэродром с рубежа ухода; выбрать в качестве запасного аэродрома аэродром пункта назначения).</p> |
| <p>Фаза 2 Все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, на котором будет сохранен финальный резерв топлива.</p> | <p>Расчетное количество топлива после посадки на конкретном аэродроме приближается (*) к значению финального резерва топлива и любое изменение полученного разрешения может привести к посадке на этом аэродроме с запасом топлива меньше расчетного.</p> | <p>Передать сообщение «MINIMUM FUEL» в соответствии с п.8.1.6.2(3).</p> |
| <p>Фаза 3 Расчетное количество топлива после посадки на конкретном аэродроме намеченной посадки меньше финального резерва топлива.</p> | <p>Принять решение о посадке на ближайшем пригодном аэродроме, где будет обеспечено сохранение финального резерва топлива.</p> | <p>Если сохранить финальный резерв топлива после посадки на ближайшем пригодном аэродроме не представляется возможным, передать сообщение «MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL» в соответствии с п.8.1.6.2(4).</p> |

- (*) *Количество топлива на борту ВС сверх необходимого количества топлива для завершения полета в конкретном пункте предполагаемой посадки на момент контроля стало меньше, чем запас топлива, рассчитанный экипажем или определенный по данным от системы управления полетом (что больше), на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.*

Примечание: Все ситуации, связанные с недостаточным количеством топлива, которые могут возникнуть в процессе выполнения полета прогнозировать не представляется возможным. КВС в каждом конкретном случае должен действовать исходя из сложившейся ситуации, принимая все возможные меры для сохранения финального резерва топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, которые могут не позволить безопасно завершить полет.

8.1.7. Масса и центровка

8.1.7.1. Общие положения

- (1) Воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности (удостоверение о годности к полетам), РЛЭ и нормами, применяемыми для установления эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик.

Разрешается начинать полет только в том случае, если учтены все факторы, которые влияют на летно-технические характеристики воздушного судна (масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура, уклон ВПП и состояние поверхности ВПП).

- (2) Масса воздушного судна в начале взлета не может превышать максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий с учетом предполагаемого уменьшения ее в полете и возможного слива топлива в отношении запасных аэродромов.
- (3) Расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не может превышать максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий.

8.1.7.2. Расчет массы и центровки

- (1) Предельно допустимые и эксплуатационные значения взлетно-посадочной массы и центровки ВС определяются в соответствии с РЛЭ ВС, а также по Руководству по загрузке и центровке (WEIGHT AND BALANCE MANUAL) для ВС иностранного производства.
- (2) При расчете массы пассажиров и их размещении на воздушных судах руководствоваться следующими нормативами:
- (a) в весенне-летний период с последнего воскресенья марта по последнюю субботу октября масса взрослого пассажира, включая вещи, находящиеся при нем, минимальная и составляет 80 кг;
 - (b) в осенне-зимний период с последнего воскресенья октября по последнюю субботу марта масса взрослого пассажира, включая вещи и находящуюся при нем верхнюю одежду, максимальная и составляет 85 кг;

- (с) масса детей до двух лет принимается равной 15 кг, а масса детей от 2 до 12 лет – 30 кг независимо от времени года.
- (3) В предварительных расчетах массу пассажира, включая вещи, находящиеся при нем, с бесплатным багажом и ребенком, перевозимым за плату, на внутренних и международных воздушных линиях следует считать равной 90 кг.
- (4) Расчет центровки проводится сертифицированными специалистами ДКДБА (НСС), имеющими необходимую квалификацию. Результаты расчетов центровки ВС передаются КВС.

8.1.7.3. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик ВС

Командир ВС не может начинать полет, если он не имеет подтвержденной информации, что летно-технические характеристики ВС позволяют:

- (a) в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжить взлет и выполнить полет по траектории взлета с достаточным запасом над препятствиями.
- При определении располагаемой длины ВПП следует также учитывать возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выхода на осевую линию перед взлетом;
- (b) выполнить SID с требуемым градиентом набора высоты при всех работающих двигателях. Расчет требуемых характеристик производится с помощью таблиц, находящихся в сборнике с Takeoff Charts или EFB;
- (c) в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или использования запланированных запасных маршрутов выполнить полет до аэродрома назначения (запасного аэродрома) на высоте не ниже минимальной безопасной; или
- (d) в случае выхода из строя любых двух двигателей при полетах ВС с тремя или более двигателями в любой части маршрута, где расположение запасных аэродромов и общая продолжительность полета таковы, что для сохранения общего уровня безопасности следует учитывать возможность выхода из строя второго двигателя, продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку;
- (e) приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с учетом необходимости остановки в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом КВС должен учитывать особенности техники пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки в нестандартной ситуации, если это не было учтено при расчете летно-технических характеристик.

8.1.8. План полета УВД (ATS Flight Plan)

План полета УВД должен быть представлен соответствующему органу ОВД на каждый коммерческий полет ВС ПАО «Аэрофлот», включая учебные и тренировочные полеты, полеты по перегонке воздушных судов и контрольные полеты (облеты).

Все полеты должны выполняться по правилам полетов по приборам (IFR). Представленный органу ОВД план полета по приборам не может отменяться, при этом могут выполняться визуальные заходы на посадку при получении соответствующего разрешения от органа ОВД.

8.1.9. Рабочий план полета (Operational Flight Plan)

- (1) Рабочий план полета (OFP) составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в порядке, определенным РПП, кроме учебных, тренировочных и контрольных полетов (облетов), когда полет предусматривает взлет и посадку на одном и том же аэродроме. Рабочий план полета утверждается КВС и работником по обеспечению полетов (полетным диспетчером).
- (2) Рабочий план полета включает в себя следующие сведения:
 - тип воздушного судна;
 - номер рейса или государственный и регистрационный опознавательные знаки;
 - маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения, расстояния, время полета между ними и заданные путевые углы на маршруте, включая полет на запасные аэродромы;
 - запланированную крейсерскую скорость и общее время полета, расчетное и фактическое время пролета указанных пунктов;
 - минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;
 - расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;
 - запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;
 - расчет плана полетов, измененного в полете;
 - необходимую метеорологическую информацию;
 - другую установленную информацию.

Если информация из любого из вышеперечисленных пунктов содержится в другом доступном для экипажа воздушного судна документе, она может не приводиться в рабочем плане полета.

Форма рабочего плана полета и порядок заполнения бланка представлен в разделе 13.4 (глава 13 РПП). Эта информация может использоваться летными экипажами в аэропортах, где отсутствует автоматизированная подача плана полета.

- (3) Командир ВС, подписывая рабочий план полета, подтверждает, что:
 - (a) данные OFP соответствуют предстоящему полету;
 - (b) расчетное количество топлива достаточно для выполнения полета;
 - (c) дальность до запасных аэродромов выбрана согласно установленным требованиям;
 - (d) план полета (ATS FLIGHT PLAN) представлен соответствующему органу ОВД.

Один экземпляр рабочего плана полета передается представителю эксплуатанта, если это невозможно, сдается на хранение в пункте вылета.

8.1.10. Бортовой журнал технического состояния воздушного судна

8.1.10.1. Общие положения

Бортжурнал ВС предназначен для контроля за техническим состоянием ВС и полнотой выполнения работ, предусмотренных эксплуатационной документацией (ЭД) данного ВС. В бортжурнал вносятся также отказы и неисправности авиационной техники (далее – АТ), обнаруженные в полете экипажем ВС и инженерно-техническим персоналом (далее – ИТП) во время технического обслуживания (ТО) ВС во внебазовых аэропортах, и информация ИТП о способе их устранения. Информация, содержащаяся в бортжурнале, переносится ИТП

в электронно-информационную систему ПАО «Аэрофлот» с целью управления процессом устранения отказов АТи контролем за сроками, указанными в ячейке бортового журнала. В поле бортового журнала «Инд. №» указывается табельный номер работника ПАО «Аэрофлот», выполнившего соответствующую операцию.

Бортжурнал заполняется командиром ВС (бортинженером) и ИТП, которые несут персональную ответственность за правильность записей.

Бортжурнал для ВС иностранного производства издается и заполняется на английском языке, для ВС RRJ-95B – на русском.

Записи в бортжурнале производятся шариковой ручкой, печатными буквами, аккуратно и по возможности кратко.

Если произведена ошибочная запись, то ее необходимо зачеркнуть диагональной чертой, так чтобы текст оставался читаемым, сделать пометку «запись ошибочна», указать фамилию и поставить подпись. В новом блоке листов сделать правильную запись.

Запрещается ИТП передавать, а экипажу (бортинженеру, командиру ВС) принимать воздушное судно с неустранимыми неисправностями (неисправностями, не оформленными согласно MEL ВС или соответствующими техническими актами) и/или в неукomплектованном состоянии.

Прием-передача ВС осуществляются согласно Инструкции по приему-передаче ВС и судовой документации в ПАО «Аэрофлот» (см. пункт 8.2.7).

Контроль за правильностью ведения бортового журнала осуществляет ведущий инженер по типу ВС ДПП, который отмечает в листе проверки бортового журнала результаты проведенной им проверки. Правильность ведения журнала также контролируется уполномоченными должностными лицами при проверках технического состояния ВС.

Оформленный бортжурнал находится на борту ВС и к нему должны прикладываться:

- лист индивидуальных особенностей ВС;
- лист с весовыми характеристиками ВС;
- перечень повреждений обшивки ВС;
- перечень отказов АТ с перенесенными сроками устранения;
- описание бортового имущества;
- лист учета показаний датчиков вибрации.

8.1.10.2. Бортжурнал ВС иностранного производства и RRJ-95B (ATLB)

(1) В бортжурнале технического состояния ВС отражена информация:

- о неисправностях, выявленных в полете и действиях по их устранению (за исключением неисправностей в пассажирской кабине, которые записываются в специальном журнале);
- о количестве топлива;
- о приеме ВС КВС или технической службой;
- о проведенном техобслуживании и замене агрегатов.

Бортжурнал является источником информации для системы данных о надежности ВС. Он состоит из отдельных блоков. Каждый блок имеет основной лист и несколько копий. В бортжурнале дана краткая инструкция по его заполнению.

(2) Заполнение полей боржурнала

SECTION 1 FLIGHT INFORMATION

Заполняется КВС (первые два пункта могут быть заполнены техническим персоналом).

A/C REGISTRATION

регистрационный номер ВС полностью (например: VP-BAZ).

A/C TYPE

тип ВС (например B767, A321).

LEG

участок полета (I – first leg, II – second leg).

DD MM YY

дата отправления рейса (день, месяц, год).

FLIGHT No

номер рейса, если номер рейса меньше четырех цифр, в первой клетке ставится прочерк (-123).

FROM

трехбуквенный код IATA аэропорта вылета.

TO

трехбуквенный код IATA аэропорта посадки.

CPT ID

идентификационный (табельный) номер КВС.

CPT NAME

фамилия КВС.

F/O ID

идентификационный (табельный) номер второго пилота.

F/O NAME

фамилия второго пилота.

Pre-FLIGHT INSP /

подпись КВС после выполнения предполетного

A/C ACCEPTANCE

осмотра и приемки ВС подтверждает, что все необходимые процедуры выполнены в соответствии с FCOM и ВС готово к полету.

ACTUAL TOW kg

взлетный вес ВС на момент выполнения взлета (кг).

BLOCK (UTC Eng Start Up)

время запуска двигателей (UTC).

TAKE OFF (UTC hh:mm)

время взлета (UTC).

LANDING (UTC hh:mm)

время посадки (UTC).

BLOCK (UTC Eng Shutdown)

время выключения двигателей (UTC).

SECTION 2 REPORT

На каждой странице ATLB имеются три пронумерованных секции для внесения информации о дефектах или сбоях в работе систем ВС. В одну секцию может быть записан только один дефект. Если для записи дефекта требуется больше одной секции, необходимо записать CONTINUED в каждой пронумерованной секции, использованной для записи дефекта.

Примечание: информация о любом дефекте, записанном в журнале пассажирской кабины, влияющим на безопасность полетов, должна быть продублирована летным экипажем в бортовом журнале ВС.

Дополнительно летный экипаж может вносить информацию:

- о выходе за эксплуатационные ограничения (полет в сильной турбулентности, грубая посадка, превышение ограничений по скорости при выпуске механизации, шасси и др.);
- о событиях, влияющих на безопасность полетов (столкновение с птицами, попадание молнии, прерванный взлет, полет в условиях вулканического пепла, наличие электромагнитных помех от портативных электронных устройств и др.);
- о состоянии кабины, аварийно-спасательного оборудования, полетной документации и т.д.

TECH ID AND SIGN

информация о неисправностях или дефектах, обнаруженных во время технического обслуживания и действиях по их устранению, внесенная техническим персоналом, должна сопровождаться подписью и указанием идентификационных (табельных) номеров данного персонала.

LEG I, II,

летный экипаж обводит кружком I или II в зависимости от участка полета (например I – первый участок (полет в одну сторону), II – второй участок (полет обратно или до следующего пункта назначения).

CPT SIGN

КВС должен подписать каждую секцию **REPORT** для подтверждения соответствующих записей.

SECTION 3 ACTION

В данный раздел уполномоченный персонал вносит записи о проведении работ, направленных на устранение замечаний, записанных в разделе **REPORT**.

OFF P/N & S/N and

в случае снятия/замены оборудования, должны

ON P/N & S/N

быть внесены идентификационные данные этого оборудования (Part Number – **P/N** and Serial Number – **S/N**).

SECTION 4 CRS

CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE заполняется ИТП после проведения ТО.

SECTION 5 SCHEDULED MAINTENANCE AND A/C SERVICING

Раздел содержит информацию, касающуюся обслуживания ВС.

SUBSECTION 5.1 SCHEDULED MAINTENANCE BEFORE LEG

Раздел заполняется ИТП.

SUBSECTION 5.2 FLUID SERVICING

FLUID UP -

дозаправка гидрожидкостью привода постоянных оборотов (IDG/CSD) или гидросистемы записывается в квартях (US quarts). Если дозаправка не производилась, необходимо поставить «0». В транзитных аэропортах в случае отсутствия тех типов гидрожидкости, которые в основном используется для ВС ПАО «Аэрофлот», добавление гидрожидкости должно быть отражено в секции **REPORT**. Особенно обратить внимание, что тип добавленной жидкости соответствует указанному в АММ.

TECH ID AND SIGN

технический персонал должен указать свои идентификационные (табельные) номера и расписаться после заполнения всех необходимых ячеек.

OIL SERV -

технический персонал или летный экипаж (где применяется) фиксирует количество заправленного масла для каждого двигателя и ВСУ в квартях (US quarts). Если дозаправка не производилась, необходимо поставить цифру

«0». В транзитных аэропортах в случае отсутствия тех типов масел, которые в основном используется для ВС ПАО «Аэрофлот», добавление масла должно быть отражено в секции **REPORT**. Особенно обратить внимание, что тип добавленной жидкости соответствует указанному в АММ.

ID AND SIGN

технический персонал или летный экипаж (где применяется) записывает свои идентификационные данные (ID) и расписывается после заполнения всех необходимых ячеек.

SUBSECTION 5.3 FUEL**BEFORE**

технический персонал или летный экипаж (где применяется) записывает остаток топлива на борту ВС (в кг) перед заправкой по показаниям топливомеров.

1,2,3,4,5

технический персонал или летный экипаж записывает в ячейки данные о заправке/сливе или использованном топливе на борту. Используйте знак «-» (минус) для записи в ячейках информации о сливе топлива или о запуске двигателей и ВСУ.

DEPARTURE

фактическое количество топлива на борту воздушного судна по показаниям топливомера ВС перед запуском двигателей.

RECEIPT #

указать номер талона требования на ГСМ. Заполняет технический персонал или летный экипаж

FUEL TYPE

тип дозаправленного топлива (напр. JET A1, TS-1) заполняется техническим персоналом

ID AND SIGN

указать идентификационный (табельный) номер ответственного за заправку лица. Подписывается командиром ВС или ответственным за заправку (слив топлива) лицом, в зависимости от того, кто выполнял заправку ВС (слив топлива).

SUBSECTION 5.4 DE/ANTI-ICING**1 and**

в случае необходимости противообледенительной

2

обработки летный экипаж обводит кружком ячейку **R** (Required) и вносит полученную информацию в соответствующие ячейки. В случае отказа от противообледенительной обработки летный экипаж обводит кружком ячейку **N/R** (Not Required) и КВС расписывается в соответствующей ячейке.

FLUID TYPE

тип используемой жидкости (обводится кружком ячейка I, II или IV). Заполняется летным экипажем.

%

процентное содержание смеси ПОЖ и воды. Заполняется летным экипажем.

UTC

время начала обработки (UTC). Заполняется летным экипажем.

ID AND SIGN

при отказе летного экипажа от противообледенительной обработки (заполняется графа NR) технический персонал или представитель ПАО «Аэрофлот» ставит свою подпись с указанием идентификационного номера в подтверждении согласия с решением КВС.

CAPTAIN SIGN

подписывается командиром ВС после получения всей необходимой информации и заполнения соответствующих ячеек.

SECTION 6 POST- FLIGHT INSPECTION / A/C TRANSFER

Имеются две секции (LEG I и LEG II для внесения информации по послеполетному осмотру, приему и передаче ВС между экипажем ВС и техническим персоналом. Две из них используются после полета и одна – после выполнения руления только в базовом аэропорту.

REMAINING FUEL

летный экипаж записывает остаток топлива после полета по показаниям кабинных приборов.

ENG #1 OIL,

ENG #2 OIL

летный экипаж записывает остаток масла на каждом двигателе после полета.

ATLB REPORT

FROM

если летный экипаж внес информацию в секции 2 раздела **REPORT**, номера этих секций должны быть отражены в ячейке **ATLB REP** (напр. 01A to 02B), если секции раздела 2 **REPORT** не использовались, экипаж вносит в ячейку **ATLB REP** раздела 6 запись **NIL**.

ACLB REPORT

летный экипаж обводит кружком **Y**, если какая-либо информация была внесена в журнал пассажирской кабины во время последнего полета или обводит кружком **N** в случае отсутствия такой информации в **ACLB**.

CPT SIGN

КВС своей подписью подтверждает, что все необходимые процедуры выполнены в соответствии с FCOM и ВС готово к передаче техническому персоналу.

ID AND SIGN

подпись технического персонала или уполномоченного лица подтверждает, что состояние материальной части, оборудования, документации, гидрожидкостей, топлива соответствует внесенным записям и принята данным персоналом. Эта подпись также подтверждает завершение послеполетных процедур (например дебрифинг, послеполетный осмотр ВС и т.д.).

NOTE: Все ячейки ниже заполняются только техническим персоналом Аэрофлота.

SECTION 7 MAINTENANCE ENTRY, SECTION 8 DESCRIPTION SECTION 9 EXTENSION и SECTION 10 CLOSED MEL/CDL ITEMS – заполняются ИТП.

8.1.11. Перечень судовой и полетной документации

- (1) На воздушном судне должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:
- свидетельство о государственной регистрации ВС;
 - сертификат летной годности ВС (удостоверение о годности к полетам);
 - руководство по летной эксплуатации ВС (AFM, FCOM);
 - перечень допустимых отказов и неисправностей (ПМО, MEL), перечень отклонений от стандартной конфигурации (CDL);
 - инструкция по действиям в особых случаях полета (QRH);
 - бортовой и санитарный журналы;
 - свидетельство (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании ВС и годности его к эксплуатации;
 - сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии);
 - сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах;
 - разрешение на бортовые радиостанции;
 - РПП эксплуатанта (части РПП, относящиеся к порядку подготовки и выполнения полетов);
 - копии лицензий эксплуатанта на воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов;
 - задание на полет;
 - рабочий план полета (OFP);
 - актуализированные сборники аэронавигационной информации;
 - генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (Passenger Manifest), грузовая ведомость (Cargo Manifest), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе (NOTOC);
 - инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах (Дополнение к РПП № ОГ 04-17);
 - аэронавигационные (полетные) карты на бумажных и (или) электронных носителях;
 - форму донесения об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении;
 - страховые полисы (их копии) 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;
 - метеорологическую документацию, предусмотренную РПП;
 - сводная загрузочная ведомость, доставленная экипажу на бумажном носителе, или полученная с использованием систем связи непосредственно на борту ВС;
 - копия соглашения о поддержании летной годности ВС между Российской Федерацией и государством регистрации с копией листа Дополнения 1 к указанному соглашению, содержащего информацию о данном воздушном судне, если воздушное судно зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения о поддержании летной годности ВС между Российской Федерацией и государством регистрации).

Кроме документов, указанных выше, на борту воздушного судна должны быть иные документы, которые требуются по правилам государства, над территорией которых производится полет.

- (2) Структурные подразделения ПАО «Аэрофлот», ответственные за предоставление действующих ревизий в документацию ВС:

| Наименование документа | Ответственный за предоставление действующих ревизий |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Папка с сертификатами | ОИТОВС ДУБП |
| Aircraft Technical Logbook (ATLB), включая чистый и закончившийся | ДТО ВС |
| Aircraft Cabin Logbook (ACLB), включая чистый и закончившийся | |
| Aircraft Damage Log Book (ADLB) рабочий | |
| Руководство по поиску и устранению отказов АТ на СД (только для ВС А320/А321, А330, RRJ-95) | ДКДБА |
| Cabin Sanitary Logbook рабочий | ОЛТЭ |
| Flight Crew Operating Manual (FCOM) | ОЛТЭ |
| Летное руководство. Flight Manual (только для ВС RRJ-95) | |
| Руководство по летной эксплуатации. Airplane Flight Manual (AFM) | |
| Minimum Equipment List (MEL) | |
| Weight and Balance Manual (WBM) | |
| Папка справочного материала | |
| Anti-icing Procedure (FOM B extract) | |
| Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» | |
| Principal Dimensions (только для ВС А320/А321) | |
| Quick Reference Handbook (QRH) | |
| Оперативный сборник экипажа. Operational Recommendations for Flight Crews in Contingencies (только для ВС RRJ-95) | |
| Таблица «Расчет посадочных характеристик» (только для ВС RRJ-95) | |
| Таблица «Установка стабилизатора для взлета». (только для ВС RRJ-95) | |
| Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А) | ОЛС |
| Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) | |
| Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) | |
| Дополнение № ОГ 04-17 к РПП (часть А) «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах» | |
| Normal Check List | |
| Контрольный лист проверки бортовой документации | |
| Wind Limitations Table | |
| NAT HLA Checklist (только для ВС В777, А330) | |
| Preliminary Preflight Procedure – CM2, Electrical Power Up/Down – CM1 (только для ВС В777) | |
| «Power up Procedure» Check List (только для ВС RRJ-95) | |
| Пример информации КВС пассажирам | ОЛС |
| Таблица перевода метров в футы Монголия – Китай (только для ВС А330, В777) | ОАПИ |
| Сборник АНИ Jeppesen Airway Manual | ОПБДСПИ |
| Takeoff Charts | |
| Landing Charts (только для ВС А320/А321, А330 ,не оборудованных EFB) | |

- (*) закончившиеся бортовые журналы (ATLB, ACLB) могут отсутствовать на вновь поступающих в эксплуатацию ВС. Рабочие экземпляры бортовых журналов в этом случае дополнительно маркируются «INITIAL» в графе «Start Date».
- (3) Перечни документации бортовой библиотеки (приложения 8.10.6) составлены по типам ВС в соответствии с требованиями специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, руководства по стандартам IOSA и рекомендациями ICAO.

Ответственность за комплектование нормативно-летной документации бортовой библиотеки при подготовке ВС к вылету и резервных комплектов документации в базовом аэропорту возлагается на отдел поддержания баз данных систем полетной информации ДПП.

Ответственность за наличие на борту ВС необходимого комплекта судовой и полетной документации при выполнении полетного задания возлагается на КВС.

8.2. НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

8.2.1. Инструкции по наземному обслуживанию

8.2.1.1. Загрузка и обслуживание отсеков воздушного судна

Существующие инструкции по загрузке и обслуживанию отсеков воздушного судна составлены для экипажей и департамента наземного обеспечения перевозок в соответствии с рекомендациями ICAO (приложение 6) и правилами ПАО «Аэрофлот».

Кабинный экипаж имеет инструкции, руководство по аварийным процедурам и несет ответственность за безопасное размещение ручной клади на полках пассажирских салонов или под сиденьями кресел.

(1) Допустимые нагрузки и классификация грузовых отсеков

Допустимые нагрузки и классификация грузовых отсеков даны в РЛЭ ВС. Перевозка специальных грузов (опасные грузы, животные, автомобили и др.) определяется правилами, постановлениями и другими нормативными документами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации и регламентируется правилами ПАО «Аэрофлот».

При этом экипажу ВС выдаются специальные сопроводительные документы. Копия такого документа оставляется в пункте отправки. В случае смены экипажа документы передаются по эстафете.

(2) Расположение наземного оборудования

Места расположения наземного оборудования ограничиваются специальной разметкой. На них находятся тормозные колодки для ВС, наземный источник питания и другое оборудование, необходимое для обслуживания ВС.

(3) Работа дверей воздушного судна

Входные двери ВС открываются обученным персоналом. Открытие дверей осуществляется как изнутри, так и снаружи. Возможность открытия дверей снаружи обеспечивается специальной подготовкой запорного устройства изнутри. Табло «Аварийный выход» должны быть включены с момента начала посадки пассажиров перед полетом до окончания высадки всех пассажиров после завершения рейса.

Двери и люки ВС открываются только после заруливания ВС на стоянку и установки тормозных колодок. Закрытие их осуществляется сразу после окончания загрузки. Перед закрытием дверей персонал, определенный для этого вида работ, проверяет их исправность в соответствии с инструкцией.

При отрицательных температурах с целью исключения замерзания водяной системы ВС люки грузовых отсеков должны быть закрыты, когда грузовые отсеки не используются для погрузки или выгрузки. Грузовые люки открываются непосредственно перед началом выгрузки багажа и груза и закрываются сразу после выгрузки.

8.2.1.2. Меры безопасности на перроне

(1) Допуск персонала на ВС и охрана воздушного судна

Допуск на ВС, которое готовится к вылету, разрешается только:

- персоналу, выполняющему подготовку ВС к полету в настоящий момент;
- специальным служащим, врачам, работникам иммиграционной службы, милиции и таможни.

Режимно-охранное обеспечение осуществляется в соответствии с Программой авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» и главы 10 РПП.

(2) Меры противопожарной безопасности

При возникновении пожара важным фактором является оперативность действий по его локализации. Персонал, работающий на перроне, обязан уметь использовать противопожарные средства.

В каждом аэропорту имеется специально подготовленная пожарная служба. По первому сигналу они обязаны приступить к ликвидации очага пожара. Экипаж, который находится на ВС, где возникла такая угроза, должен немедленно приступить к эвакуации пассажиров и принять меры по тушению пожара.

(3) Обслуживание воздушного судна

Особую осторожность при обслуживании ВС необходимо проявлять:

- во время запуска и останова двигателей;
- при использовании ВСУ;
- во время заправки ВС топливом (как с пассажирами на борту, так и без);
- во время посадки и высадки пассажиров.

Обслуживание ВС должно производиться так, чтобы не было повреждено внутреннее оборудование пассажирских кабин и кабины экипажа. Подробнее процедуры обслуживания описаны в Руководстве по техническому обслуживанию ВС данного типа.

8.2.1.3. Документация по загрузке

(1) Сводная загрузочная ведомость (Loadsheet)

Сводная загрузочная ведомость (СЗВ) готовится для каждого полета уполномоченным персоналом аэропорта вылета или уполномоченным персоналом ПАО «Аэрофлот». СЗВ перед вылетом должна быть проверена и подписана командиром воздушного судна.

Лицу, ответственному за подготовку загрузочной ведомости, своевременно предоставляется следующая информация:

- ограничения по допустимому взлетному весу;
- количество топлива на борту ВС перед взлетом;
- расчетное количество топлива на полет;
- ограничения по посадочному весу.

Персонал, готовящий сводную загрузочную ведомость в аэропорту вылета, несет ответственность за достоверность представляемой экипажу ВС информации и точность расчетов.

(2) Сводная загрузочная ведомость предоставляется экипажу ВС лицом наземного персонала, ответственным за загрузку, на бумажных носителях (заполненная вручную, либо сформированная в автоматизированном режиме) или передается на ВС с использованием системы связи ACARS.

При отправке Loadsheet с использованием системы связи ACARS происходит автоматическая распечатка одного экземпляра на бортовом принтере ВС.

В случае изменения коммерческой загрузки старший диспетчер по центровке ГЦ ООУКЗ осуществляет повторный расчет центровки ВС и повторную отправку Loadsheet на ВС.

Сформированная в программе SABRE LOAD MANAGER сводно-загрузочная ведомость (Loadsheet) автоматически заверяется идентификатором старшего диспетчера по центровке, осуществляющего расчет центровки и формирование документа.

Ответственность за проверку исправности работы системы ACARS и бортового принтера перед вылетом и за распечатку необходимого количества копий ACARS LOADSHEET возлагается на летный экипаж. ACARS LOADSHEET распечатывается в необходимом количестве, но не менее 3 экземпляров – летному экипажу, инженеру ГООВСиКЗ и старшему бортпроводнику для комплектации пакета документов для представителя ПАО «Аэрофлот» (генерального агента) в аэропорту назначения.

В случае отсутствия ACARS LOADSHEET на борту ВС за 15 минут до времени отправления или выявления неисправности системы ACARS и/или бортового принтера в базовом аэропорту член летного экипажа информирует об этом инженера ГООВСиКЗ или передает информацию по коммерческому каналу связи. В этом случае необходимое количество бланков сводной загрузочной ведомости распечатывается на бумажных носителях и передается на борт ВС.

(3) Прием экипажем сводной загрузочной ведомости

По окончании загрузки ВС лицо наземного персонала, ответственное за загрузку (инженер ГООВСиКЗ в базовом аэропорту), поднимается в кабину ВС и докладывает КВС о распределении коммерческой загрузки по багажно-грузовым отсекам и ее надежном креплении. КВС сверяет полученную информацию о номере LOADSHEET, о количестве размещенной коммерческой загрузки в каждом грузовом отсеке с данными, отраженными в СЗВ.

КВС должен быть уверен, что фактическое количество топлива на борту, количество членов экипажа и пассажиров, вес груза, багажа и почты соответствуют данным сводной загрузочной ведомости, а взлетная, посадочная масса и центровка ВС не выходят за ограничения летно – технических характеристик ВС для выполнения данного полета.

При отсутствии расхождений КВС подписывает один экземпляр сводной загрузочной ведомости и передает его инженеру ГООВСиКЗ (представителю или уполномоченному агенту авиакомпании) для архивации.

В случае выявления несоответствий данных, указанных в СЗВ, фактическим значениям ответственное лицо за организацию коммерческого обслуживания ВС (инженер ГООВСиКЗ в базовом аэропорту) должно принять меры с целью подготовки скорректированной СЗВ или подтверждения возможности внесения необходимых изменений в графу «изменения в последнюю минуту» (LMC).

(4) Возможные изменения в последнюю минуту (Last Minute Changes)

Если после выпуска сводной загрузочной ведомости (Loadsheet) взлетная масса или центровка ВС не соответствует заявленной по причине изменения:

- веса или распределения коммерческой загрузки;
- фактической заправки ВС топливом, включая балластное топливо;
- количества заправленной питьевой воды; или
- загрузки/снятия дополнительного бортового оборудования или питания.

Ответственный за организацию коммерческого обслуживания ВС на перроне (инженер ГООВСиКЗ, агент по загрузке ВС, представитель ПАО «Аэрофлот») должен убедиться, что:

- общий вес LMC не превышает установленных ограничений;
- распределение загрузки и нагрузка по отсекам соответствует установленным требованиям;
- центровка ВС находится в допустимых пределах.

Если вышеуказанные условия соблюдены, а подготовить скорректированную СЗВ не представляется возможным, по согласованию с КВС вносит изменения во все завизированные экземпляры СЗВ. После внесения изменений в раздел «Изменения в последнюю минуту» (Last Minute Changes) КВС необходимо повторно подписать сводную загрузочную ведомость.

Если условия ограничений LMC не соблюдены или в любом случае по запросу летного экипажа, ответственный за организацию коммерческого обслуживания ВС немедленно информирует диспетчера по центровке о необходимости выпуска новой сводной загрузочной ведомости.

Максимальные значения изменений взлетной массы ВС перед вылетом, (LMC) не требующие переиздания сводной загрузочной ведомости

Таблица 8.2-1

| ТИП ВС | Максимальное изменение взлетной массы (кг) |
|------------------|--------------------------------------------|
| B777, A330 | 1000 |
| A320, A321, B737 | 500 |
| RRJ-95 | 300 |

Во всех случаях фактическая масса топлива, коммерческой загрузки, количественный состав экипажа (с учетом изменений в последнюю минуту), весовые и центровочные данные ВС должны соответствовать данным, указанным в сводной загрузочной ведомости, а взлетная масса и центровка ВС не должны превышать допустимых ограничений, рассчитанных для фактических условий взлета.

- (5) При принятии к перевозке опасных предметов в качестве груза, почты или багажа информация о наличии опасного (особого) груза на борту ВС предоставляется КВС как можно раньше до вылета, насколько позволяют обстоятельства. Информация в виде заполненной формы «Специального уведомления командиру воздушного судна о загрузке» (NOTOC) доставляется в трех экземплярах грузовым агентом и передается инженеру ООУиКЗ, который информирует КВС о наличии опасных грузов и месте их расположения в БГО. По окончании загрузки опасного груза инженер ООУиКЗ обозначает в NOTOC (3 экземпляра) номер позиции загруженного опасного груза с подписью, подтверждающей, что при погрузке опасного груза на ВС признаки утечки или повреждения упаковки отсутствуют.

Один экземпляр, подписанный КВС и инженером ООУиКЗ после загрузки опасного груза, передается грузовому агенту, второй экземпляр предназначен для КВС, третий сдается в архив.

При необходимости КВС или инженер ООУиКЗ имеет право потребовать вызвать специалиста (грузового агента) для разъяснения характера опасного груза, особенности его перевозки на пассажирских ВС и правил обращения с ним в чрезвычайной ситуации.

8.2.2. Заправка ВС топливом

8.2.2.1. Общие положения

- (1) Заправка ВС производится только кондиционными и подготовленным к использованию топливом, с обеспечением мер пожарной безопасности.
Заправка воздушных судов горючими и смазочными материалами, не имеющими паспортов качества, запрещается.
Паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа воздушного судна или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой воздушного судна.
- (2) Заправка ВС топливом производится при отсутствии пассажиров на борту.
В исключительных случаях и при соблюдении мер безопасности, изложенных в п. 8.2.2.4 настоящего раздела, допускается заправка ВС топливом при наличии пассажиров на борту:
 - в транзитном аэропорту при невозможности высадки пассажиров по условиям аэропорта;
 - в случае возникновения необходимости изменения планового количества топлива после начала посадки пассажиров, в том числе и в базовом аэропорту;
 - для обеспечения регулярности полетов (сокращения времени стоянки ВС) по согласованию с СЗД ДКДБА или представителем ПАО «Аэрофлот».
- (3) Заправка ВС ГСМ производится с разрешения должностного лица, под ответственностью которого находится воздушное судно. Лица, разрешающие заправку, и работники, ее осуществляющие, несут ответственность за качество и безопасность производимых работ.
- (4) Заправка ВС топливом производится с помощью централизованных систем, спецмашин (далее – ТЗ) и других заправочных средств, которые располагают не ближе 5 м от крайних точек ВС. Раздаточные устройства этих средств должны быть исправными и чистыми, крышки фильтров и заливные горловины опломбированными в установленном порядке.

8.2.2.2. Правила безопасности при заправке

- (1) При заправке ВС топливом (сливе топлива) ЗАПРЕЩАЕТСЯ:
 - производить заправку в условиях грозовой деятельности;
 - подключать и отключать от ВС источники электроэнергии;
 - использовать электроприборы и электроинструменты, которые могут стать источниками искры или электродуги;
 - располагать провода, соединяющие ВС с источниками электроэнергии, на путях подъезда (отъезда) средств наземного обслуживания;
 - производить заправку (слив топлива) при разлитом топливе на стоянке, попадании топлива на ВС или средство заправки, при обнаружении топлива внутри воздушного судна;
 - обогревать двигатели, изделия и системы, пассажирские салоны и кабину экипажа;

- пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);
 - проезжать или останавливаться под самолетом любым видам транспорта;
 - начинать заправку, если нет свободного пути отхода (отвода) заправочного средства от ВС;
 - производить заправку при перегреве тормозных устройств колес.
- (2) При разливе топлива на стоянке, а также при обнаружении паров топлива внутри воздушного судна или при какой-либо другой опасности заправка или слив топлива должны быть немедленно прекращены и приняты эффективные меры противопожарной безопасности.

В этом случае должностные лица, ответственные за ВС, техническое состояние средств заправки и непосредственно осуществляющие заправку (слив), обязаны:

- прекратить подачу (слив) топлива;
- вызвать к месту работ пожарно-спасательный расчет;
- отключить источник электропитания и обесточить ВС;
- отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;
- организовать покрытие огнетушащей пеной разлитого на стоянке топлива;
- удалить топливозаправочное средство от ВС на расстояние не менее 75 м;
- отбуксировать ВС со стоянки;
- удалить разлитое топливо со стоянки, с поверхностей и из полостей внутри воздушного судна.

Запрещается устанавливать ВС на стоянку, на которой было разлито топливо до полного его испарения.

8.2.2.3. Порядок заправки ВС топливом

Потребное количество топлива на полет определяется расчетом SITA. Окончательное решение о необходимом количестве топлива для выполнения полета принимает командир ВС.

Заправку ВС топливом в аэропорту Шереметьево осуществляют работники ДНОП, ООО «Газпромнефть – Аэро Шереметьево» и работники ЗАО «ТЗК Шереметьево», допущенные к производству этих работ.

- (1) Должностные лица, ответственные за техническое состояние средств заправки и непосредственно осуществляющие заправку (слив) топлива, **обязаны:**
- произвести по команде ответственного за техническое обслуживание и заправку ВС должностного лица безопасный подъезд средства заправки в соответствии с утвержденной схемой подъезда спецтранспорта и установить под его колесами упорные колодки;
 - выполнить контрольный осмотр заправочного средства;

- предъявить должностному лицу, ответственному за техническое обслуживание и заправку ВС, контрольный талон на ГСМ, слитую из отстойника ТЗ пробу топлива и получить от него разрешение на заправку;
 - произвести заземление заправочного средства, установку троса выравнивания электрического потенциала ТЗ и ВС (место подсоединения троса к ВС – элементы конструкции опоры шасси);
 - осуществить заправку заданного количества топлива с соблюдением установленного режима подачи.
- (2) Перед заправкой специалист, ответственный за заправку ВС (авиамеханик ДНОП), обязан:
- проверить наличие средств пожаротушения на МС, упорных колодок под колесами ВС и ТЗ, отсутствие под крылом, фюзеляжем, силовыми установками стремянок и других крупногабаритных предметов, которые могут вызвать повреждение ВС;
 - проверить по контрольному талону срок его действия и пригодность ГСМ к заправке, соответствие марки топлива данному типу ВС, содержание в топливе противообледенительной присадки, дату и время контроля пробы, слитой из отстойника ТЗ, наличие подписей должностных лиц службы ГСМ, подтверждающих записи в контрольном талоне;
 - проверить отстой топлива, слитый из ТЗ работником службы ГСМ, на отсутствие воды и механических примесей;
 - проверить установку заземления и троса (провода), выравнивающего электрические потенциалы ВС и заправочного средства.
- Примечание:** слив топлива из баков самолета и проверка отсутствия воды и механических примесей производится в соответствии с Программами ТО по типам ВС.
- (3) После выполнения проверки готовности к заправке выдается разрешение на ее проведение.
- Разрешение на заправку ВС топливом выдает авиамеханик ДНОП, если ВС не принято экипажем, самостоятельно или по согласованию с КВС (экипажем), если ВС находится под ответственностью экипажа.
- Заправка ВС топливом запрещается, если:
- на заправку подано топливо, несоответствующее данному типу ВС;
 - при проверке выявлена некондиционность топлива;
 - неправильно оформлен контрольный талон; или
 - средства заправки не удовлетворяют предъявляемым к ним требованиям.
- Авиамеханик ДНОП, выполняющий заправку ВС, задает непосредственному исполнителю (оператору заправочного средства) требуемый режим подачи и необходимое количество заправляемого топлива, а также обеспечивает распределение топлива по бакам ВС в соответствии с программой заправки.
- (4) После окончания заправки авиамеханик ДНОП, обязан:
- убедиться по показаниям топливомера ВС в наличии фактического количества топлива заданному;
 - проверить закрытие заправочных штуцеров;
 - проинформировать КВС об окончании заправки (если ВС находится под ответственностью экипажа) и получить от него разрешение на отъезд заправочного средства от ВС;
 - обеспечить безопасный отъезд заправочного средства от ВС;
 - снять трос заземления ВС и уложить в отведенное место;

- произвести слив отстоя из точек слива и проверить топливо на отсутствие воды и примесей.

При обнаружении в отстое механических примесей, воды или кристаллов льда авиатехник производит повторный слив отстоя в количестве не менее 20 литров, после чего проверяет чистоту топлива.

Если снова обнаружены механические примеси, вода или кристаллы льда, вызываются представители службы ГСМ и ДТО ВС для установления причин их появления и решения вопроса о полной замене топлива в баках ВС и допуске ВС к эксплуатации.

- (5) На заправленное топливо выписывается расходная накладная (далее – требование) с указанием даты и времени выдачи топлива, государственного и регистрационного опознавательных знаков и типа ВС, номера рейса, марки топлива, количества топлива в единицах объёма или массы и его плотность, номера контрольного талона, номера топливозаправщика или топливозаправочного агрегата и температуры топлива.

Копии требования на заправляемое топливо во внебазовых аэропортах и в случае внесения данных по заправке в боржурнал членом экипажа, должны быть приложены к заданию на полет.

При осуществлении заправки ВС топливом в аэропорту Шереметьево с оформлением боржурнала соответствующим сертифицированным персоналом, копии требования в задание на полет не вкладываются, а ежедневно передаются начальником смены ООБ ДНОП в ДПП для внесения информации в соответствующую учетную документацию.

В случае посадки ВС на аэродромы РФ, где отсутствует представитель Аэрофлота используются резервные бланки требования на ГСМ, которые командиры ВС получают в летном подразделении под роспись и должны иметь их при себе при выполнении полетов или нахождении в резервном дежурстве.

- (6) Специалист ИТП, ответственный за техническое обслуживание ВС и выполнение заправки, записывает в бортовом журнале и карте-наряде данные об остатке топлива после полета, количестве заправленного топлива с указанием номера требования и суммарном количестве топлива на борту ВС.

При отсутствии допущенного к обслуживанию ВС ИТП данные по топливу в соответствующие разделы бортового журнала вносит член экипажа ВС.

8.2.2.4. Заправка, дозаправка (слив) топлива с пассажирами на борту

Заправка, дозаправка (слив) топлива, имеющего низкий уровень испарения, с пассажирами на борту, а также при их посадке или высадке, производится в исключительных случаях, оговоренных в п. 8.2.2.1 (2), с соблюдением дополнительных мер безопасности по обеспечению эвакуации пассажиров и при соблюдении следующих условий:

- (a) на борту воздушного судна вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;
- (b) пассажиры предупреждены о запрете использования электронных приборов и курения на борту воздушного судна;
- (c) экипаж воздушного судна, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

- (d) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;
- (e) стоянка воздушного судна и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;
- (f) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации лиц, находящихся на воздушном судне, включая наличие двух трапов при двух и более открытых входных дверях на ВС;
- (j) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна и готовы к применению;
- (h) буксировочное водило подцеплено к ВС.

При заправке (сливе) топлива типа JET A, JET A1, JP8, TS1, RT, TH и их эквивалентов, допущенными РЛЭ типа ВС, разрешается посадка, высадка или нахождение пассажиров на борту и запрещается при заправке (сливе) топлива типа JET B, JP4 и их эквивалентами или в случае возможного их смешивания при заправке.

Меры безопасности обеспечиваются инженерно-техническим персоналом, ответственным за подготовку ВС к вылету, кабинным экипажем и членом (членами) летного экипажа.

- (1) Ответственное лицо по организации обслуживания ВС на перроне (supervisor, ramp agent) должно убедиться, что:
 - члены летного и кабинного экипажа, а также ответственное лицо инженерно-технического персонала находятся на своих рабочих местах;
 - все выходы (основные и аварийные) и зоны под ними свободны на случай возникновения аварийной ситуации;
 - подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания ВС и готовы к применению;
 - необходимые меры по контролю за процессом посадки (высадки) пассажиров обеспечены;
 - у основных выходов ВС установлено не менее двух трапов, двери этих выходов открыты и у каждой двери находится бортпроводник.
- (2) Летный экипаж должен:
 - включить табло «НЕ КУРИТЬ» и световое табло об ограничении использования электронных устройств (где имеется);
 - выключить (проконтролировать отключение) табло «Пристегнуть ремни»;
 - установить связь с ответственным лицом инженерно-технического персонала;
 - информировать кабинный экипаж о начале и окончании заправки;
 - постоянно находиться на связи по СПУ (радио) с ответственным лицом инженерно-технического персонала на случай возникновения аварийной ситуации;
 - быть готовым к эвакуации пассажиров в случае необходимости.
- (3) Ответственное лицо инженерно-технического персонала должно:
 - установить связь с пилотской кабиной;
 - информировать пилотов о начале и окончании заправки;
 - предупредить пилотов в случае возникновения пожара;
 - информировать пилотов о том, какие выходы свободны от препятствий в случае необходимости эвакуации пассажиров;
 - прекратить заправку при возникновении аварийной ситуации или по требованию пилота.

(4) Кабинный экипаж должен:

- установить связь с пилотской кабиной;
- предупредить пассажиров о запрете курения и использования электронных приборов на борту воздушного судна;
- убедиться, что табло «НЕ КУРИТЬ», световое табло об ограничении использования электронных устройств (где имеется) и освещение выходов включено;
- проинструктировать пассажиров о необходимости нахождения на своих местах с пристегнутыми ремнями безопасности (табло «ЗАСТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ» должно быть отключено);
- не допускать использования пассажирами портативных электронных приборов, а так же предметов и приборов, вызывающих пламя или искрообразование (спички, зажигалки, электробритвы, фены для волос и т.п.);
- обеспечить свободный доступ к аварийным выходам;
- обеспечить наземное обслуживание (загрузка питания, уборка) таким образом, чтобы не создавать препятствий при эвакуации пассажиров.

Топливозаправочное средство, как правило, должно располагаться со стороны, противоположной основным выходам, и не должно создавать помех при эвакуации пассажиров.

В случае обнаружения паров топлива в салоне ВС или возникновении иной опасности заправку топливом прекратить немедленно.

Пассажиры и лица, не принимающие участия в обеспечении вылета, не должны находиться в непосредственной близости от ВС.

8.2.3. Процедуры обеспечения безопасности пассажиров и грузов

8.2.3.1. Ограничения в размещении некоторых категорий пассажиров в ряду аварийного выхода и у аварийных люков

Не допускается размещение следующих категорий пассажиров в ряду аварийного выхода (кроме центрального блока кресел на широкофюзеляжных ВС):

- дети от 2 до 12 лет и/или младенцы (до 2 лет) независимо от наличия сопровождающих их лиц;
- несопровождаемые дети независимо от возраста;
- беременные женщины;
- пассажиры из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности или пассажиры, габариты (*) которых не позволяют быстро выполнить необходимые действия в случае экстренной эвакуации;
- пассажиры, принятые к перевозке под стражей и/или депортированные/недопущенные пассажиры;
- пассажиры, перевозящие животных в салоне ВС.

Непосредственно на кресле у аварийных люков не разрешается размещать:

- лиц моложе 18 лет;
- пассажира, который не говорит на русском или английском языках.

(*) критерием больших габаритов служит необходимость использования удлинительного ремня безопасности.

8.2.3.2. Перевозка пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности

(1) Общие положения

ПАО «Аэрофлот» осуществляет перевозку инвалидов и лиц с ограничениями жизнедеятельности (далее – пассажир с ограничением жизнедеятельности) в классах обслуживания согласно приобретенному билету.

Пассажир с ограничениями жизнедеятельности – лицо, чья способность передвигаться, ориентироваться, общаться, контролировать свое поведение или осуществлять самообслуживание, полностью или частично ограничена в силу физических недостатков (функциональные нарушения органов чувств или движения), умственной отсталости, возраста, заболевания или по любой другой причине, вызванной функциональным расстройством.

Перевозка из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности требует индивидуального внимания при посадке в ВС, высадке из ВС, во время полета, в случае экстренной эвакуации или во время наземного обслуживания.

ПАО «Аэрофлот» при перевозке предоставляет обслуживание с учетом имеющихся у пассажира с ограничениями жизнедеятельности потребностей, обеспечивая условия для его беспрепятственного доступа к услугам авиакомпании (самостоятельно и/или в сопровождении) на всех этапах перевозки.

Проявление дискриминации по признаку инвалидности при предоставлении услуг не допускается. Специальные услуги, предусмотренные авиакомпанией, предоставляются пассажиру только с его согласия или по его запросу.

При заключении договора воздушной перевозки пассажир с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить об имеющихся у него ограничениях жизнедеятельности, о наличии сопровождающего лица, собаки-проводника, о количестве, размере, весе и иных характеристиках индивидуальных средств передвижения (включая наличие и технические характеристики аккумуляторов), перевозимых на борту воздушного судна, и сделать запрос на предоставление услуг в аэропорту или на борту ВС.

Пассажир обязан самостоятельно определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния своего здоровья.

Наличие сопровождающего, обеспечивающего уход за пассажиром в полете, обязательно при перевозке:

- больного на носилках;
- тяжелобольного пассажира с необходимостью медицинской помощи во время полета, в том числе с использованием кислородного баллона с газообразным кислородом (воздухом);
- пассажира с инвалидностью по зрению и слуху одновременно;
- пассажира с ограниченной подвижностью на кресле-коляске, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортом ограничена и/или чье состояние требует особого внимания при обслуживании;
- ребенка-инвалида в возрасте до двенадцати лет;

- пассажира, признанного судом недееспособным, с нарушением умственного развития/расстройством интеллекта, имеющего сложности в ориентации в пространстве, контроле своего поведения, понимании инструкций и рекомендаций членов экипажа и нуждающегося в постоянном надзоре и уходе, осуществляется в сопровождении совершеннолетнего пассажира, способного обеспечить безопасность недееспособного пассажира и безопасность окружающих.

Примечание: Сопровождающему, обеспечивающему уход за пассажиром в полете, предоставляется соседнее место в одном блоке кресел. Сопровождающий выполняет все рекомендации кабинного экипажа в отношении выполнения процедур по обеспечению безопасности пассажира с инвалидностью/ограничением жизнедеятельности.

Авиакомпания имеет право отказать в перевозке пассажиру, если состояние его физического или психического здоровья таково, что его безопасный перелет без предоставления особых условий перевозки невозможен, или перевозка пассажира может угрожать безопасности других пассажиров, или создавать для других лиц беспорядок и неустранимые неудобства, а также в иных случаях в соответствии с действующим воздушным законодательством и правилами ПАО «Аэрофлот».

Решение об отказе в перевозке и расторжении договора перевозки может быть принято если:

- перевозка больного на носилках или тяжелобольного пассажира (в том числе пассажира, которому при перевозке требуется предоставление кислородно-воздушной терапии с использованием кислородного баллона) не согласована в установленный срок;
- при отсутствии сопровождающего лица, осуществляющего уход и присмотр за пассажиром в полете (когда требуется);
- у пассажира с инвалидностью по зрению, следующего в сопровождении собаки-проводника, отсутствуют документы, подтверждающие его инвалидность и (или) документы, подтверждающие специальное обучение собаки-проводника и/или перевозка пассажиром с собакой-проводником не согласована в установленный срок;
- если аккумулятор кресла-коляски с электроприводом/модель концентратора кислорода не соответствует типу, указанному при бронировании;
- если кислородные баллоны не соответствуют данным, согласованным для перевозки: объему баллона, номеру баллона, дате производства и прохождения последнего технического освидетельствования.

(2) Процедуры

(a) Посадка пассажиров с ограничениями жизнедеятельности на ВС

О наличии на борту ВС лиц с ограничениями жизнедеятельности, их сопровождающих и о любых специальных мерах, принятых для них, пока они находятся на борту, всегда должен быть информирован командир ВС и старший бортпроводник.

Посадка на борт ВС пассажиров с ограничениями жизнедеятельности производится индивидуально, до начала посадки других пассажиров. Первоочередная посадка на борт до начала общей посадки пассажиров обязательна для:

- пассажира, не способного передвигаться самостоятельно, с услугой сопровождения до места в салоне;

- пассажира в сопровождении медицинского персонала на носилках и/или с использованием кислородного баллона;
- пассажира с инвалидностью по зрению в сопровождении собаки-проводника;
- пассажира с инвалидностью в сопровождении собаки-помощника (только для рейсов из/в США).

Пассажиров с ограниченными физическими возможностями или дееспособностью запрещается размещать в рядах, расположенных возле аварийных выходов (кроме центрального блока кресел на широкофюзеляжных ВС).

В исключительных случаях, если физические возможности пассажира не позволяют ему занять кресло, указанное в посадочном талоне (например, наличие гипсовых повязок), по согласованию с КВС и СБ допускается пересадка, либо оформление данного пассажира на свободные кресла в салоне более высокого класса обслуживания с соблюдением требований безопасности к размещению пассажиров с ограничениями жизнедеятельности. Питание пассажиру предоставляется в соответствии с классом обслуживания, указанным в посадочном талоне.

(b) Инструктаж

Для пассажиров с ограничениями жизнедеятельности, а также их сопровождающих бортпроводники должны провести индивидуальный инструктаж о расположении аварийных выходов, размещении и использовании аварийного оборудования, порядке их обслуживания в полете и при высадке из ВС.

Ответственность за организацию проведения инструктажа и контроль за исполнением ответственными бортпроводниками возложены на старшего бортпроводника (СБ).

(c) Загрузка спецоборудования на ВС

Багаж пассажира с ограничениями жизнедеятельности, в том числе специальные средства передвижения, должен быть загружен в багажные отсеки таким образом, чтобы его можно было легко извлечь в пунктах трансфера или назначения, и иметь идентификационную бирку.

Кресло-коляска пассажира с ограничениями жизнедеятельности оформляется при регистрации на рейс в качестве зарегистрированного багажа и перевозится в багажном отсеке.

Для пассажиров на механическом кресле-коляске с ручным управлением предоставляется услуга «Delivery at Aircraft»: возможность оставаться на своем кресле-коляске, оформленном в качестве зарегистрированного багажа, до посадки на борт и её получение непосредственно при покидании ВС по прилету (если это не ограничено требованиями безопасности аэропорта). Коляска маркируется дополнительной биркой «DAA».

На ВС А330FAM и B777-300ER разрешается перевозка собственного механического складного кресла-коляски с ручным управлением в салоне ВС при условии ее безопасного размещения в салоне самолета (Таблица 8.2 - 2).

Примечание: На рейсах в США, требование к перевозке собственного механического складного кресла-коляски с ручным управлением в салоне ВС обязательно для выполнения.

Оборудование, в котором нуждается пассажир с ограничениями жизнедеятельности, и которое перевозится в пассажирской кабине, размещается в соответствии с требованиями к размещению ручной клади.

Размещение и использование кислородного баллона на борту при проведении воздушно-кислородной терапии производится сопровождающим медицинским работником при соблюдении соответствующих мер безопасности. Подзарядка концентраторов кислорода на борту не допускается.

Пассажирская кабина ВС должна быть оборудована:

- туалетной комнатой, оборудованной специальными поручнями для удобного использования инвалидом;
- на широкофюзеляжных и дальнемагистральных ВС (A330 и B777) должна быть установлена туалетная комната, доступная для использования пассажирам, испытывающим сложности при передвижении;
- бортовым креслом-коляской для предоставления во временное пользование в полете пассажирам, испытывающим сложности при передвижении, или пассажирам, не способным передвигаться самостоятельно (при полете с сопровождающим лицом).

Таблица 8.2-2

| ТИП ВС, бортовой номер | Место хранения «бортовых» инвалидных колясок | Место хранения «личных» инвалидных колясок |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|
| A330-200 VP-BLX, VP-BLY, VQ-BBE, VQ-BBF, VQ-BBG | VCC (FWD LH) | Не предусмотрено |
| A330-300 VQ-BCQ, VQ-BCU, VQ-BCV, VQ-BEK, VQ-BEL | VCC/NCI (FWD LH) | Не предусмотрено |
| A330-300 VQ-BQX, VQ-BQY, VQ-BQZ, VQ-BMV, VQ-BMX, VQ-BMY, VQ-BPI, VQ-BPJ, VQ-BPK, VP-BDD, VP-BDE | VCC/NCI (FWD LH) | Closet C3 (MID Galley L/H) |
| A330-300 VQ-BNS | Stowage S4L (AFT Galley, LH) | Galley G4F (AFT Galley, CTR) |
| ALL B777-300ER | FWD Full-Height Closet, (STA390.28 RH) | MID RH Closet, (STA 1439 RH) |

- (d) Перевозка больного пассажира на носилках производится при наличии сопровождающего лица по предварительному согласованию с ПАО «Аэрофлот».

Посадка пассажира на носилках работниками обслуживающей компании и размещение его на борту производится под контролем сопровождающего медицинского персонала и бортпроводников (в части, касающейся соблюдения требований безопасности).

Носилки занимают 6 кресел (3 ряда по 2 кресла) и устанавливаются до начала посадки пассажиров на местах, определенных производителем ВС в соответствии с таблицей 8.2-3.

Таблица 8.2-3

| ТИП ВС | Основная зона (ряд, место) | Дополнительная зона (ряд, место) |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| A320 | 23, 24, 25 (ABC) | 23, 24, 25 (DEF) |
| A320 (конфигурация 8/150) | 28, 29, 30 (ABC) | 28, 29, 30 (DEF) |
| A321 | 29,30,31 (ABC) | 29,30,31 (DEF) |
| A321(конфигурация 16/167) | - | - |
| A330-200 | 34, 35, 36 (AC) | 34, 35,36 (HK) |
| A330-300 | 42, 43,44 (AC) | 42, 43, 44 (HK) |
| A330-300 (VQ-BNS) | 42,43, 44 (AC) | 41,42,43 (HK) |
| RRJ-95B | 18, 19, 20 (AC) | - |
| B777 | 47, 48, 49 (AC) | 47, 48, 49 (HK) |
| B737 | 26, 27, 28 (ABC) | 26, 27, 28 (DEF) |

(е) Высадка в пункте трансфера или назначения

Высадка пассажиров с ограничениями жизнедеятельности производится в последнюю очередь, сразу после выхода всех пассажиров, при этом сотрудник специализированного подразделения обслуживающей организации оказывает помощь пассажирам по пересадке из пассажирского места в инвалидное кресло, предоставляемое аэропортом, в переносе ручной клади и личных вещей.

Во время транзитных остановок пассажир с ограничениями жизнедеятельности, разрешается оставаться на борту ВС при условии соблюдения действующих правил безопасности.

(3) Коды специальных услуг

Для определения характера предоставляемого обслуживания каждой категории пассажиров с ограничениями жизнедеятельности установлены коды специальных услуг, которые указываются в билете и посадочном талоне пассажира:

- **DEAF** — пассажир с инвалидностью по слуху;
- **BLND** — инвалид по зрению;
- **DPNA** — пассажир, признанный судом недееспособным, с нарушением умственного развития/расстройством интеллекта, имеющего сложности в ориентации в пространстве, контроле своего поведения, понимании инструкций и рекомендаций членов экипажа и нуждающегося в постоянном надзоре и уходе, осуществляется в сопровождении совершеннолетнего пассажира, способного обеспечить безопасность недееспособного пассажира и безопасность окружающих;
- **MEDA** — пассажир перевозит концентратор кислорода или другое медицинское оборудование;
- **STCR** — больной пассажир на носилках;
- **WCHC** — нужно сопровождение на кресле-коляске до места в пассажирском салоне, т.к. пассажир не способен к самостоятельному передвижению;
- **WCHS** — нужно сопровождение на кресле-коляске до борта ВС, т.к. пассажир не может подняться по лестнице;

- **WCHR** — нужно сопровождение на кресле-коляске до выхода на перрон, т.к. пассажир испытывает сложности при передвижении на дальние расстояния;
- **WCMP** — в качестве зарегистрированного багажа пассажир перевозит собственное кресло-коляску с ручным управлением;
- **WCBD** — в качестве зарегистрированного багажа пассажир перевозит собственное кресло-коляску с электроприводом на не проливаемой батарее;
- **WCBW** — в качестве зарегистрированного багажа пассажир перевозит собственное кресло-коляску с электроприводом на жидком электролите;
- **WCOB** — требуется предоставление бортового кресла-коляски во время полета пассажиру, испытывающему сложности при передвижении, или для перемещения сопровождающим лицом пассажира, не способного передвигаться самостоятельно

8.2.3.3. Перевозка несопровождаемых детей, беременных женщин и грудных младенцев

(1) Перевозка несопровождаемых детей.

Несопровождаемые дети — дети в возрасте от 5 до 12 лет, которые следуют без родителей и без сопровождения совершеннолетнего/дееспособного пассажира под наблюдением ПАО «Аэрофлот». Услуга по сопровождению детей в возрасте от 5 до 12 лет является обязательной. По просьбе родителей, усыновителей, опекунов или попечителей услуга может быть предоставлена детям в возрасте до 16 лет.

При трансферной пересадке дополнительно к услуге сопровождения может быть заказана услуга предоставления питания и/или напитков.

При перевозке несопровождаемого ребенка по предварительному заказу может быть заказано специальное питание.

В случае потери стыковки или задержки отправления рейса на 2 часа и более работник авиакомпании или обслуживающий агент информирует законного представителя о задержке на маршруте перевозки для оповещения встречающего лица или принятия решения о дальнейших действиях авиакомпании.

Несопровождаемому ребенку в полете предоставляется индивидуальное обслуживание, которое включает:

- информирование о месте расположения туалетной комнаты, устройстве пассажирского кресла (в случае необходимости);
- присмотр за ребенком на протяжении всего полета до передачи работнику наземной службы;
- предложение детского набора (в соответствии с возрастом ребенка);
- заполнение на борту бортпроводником формуляра/бланка по требованию страны аэропорта прибытия;
- оказание помощи при выходе из воздушного судна и передачу ребенка под контроль работнику наземной службы.

После посадки в аэропорту прибытия работник ПАО «Аэрофлот» или обслуживающий агент сопровождает ребенка до передачи встречающему лицу.

Ребенок принимается к перевозке без сопровождения, если:

- имеется предварительное согласие ПАО «Аэрофлот» на перевозку несопровождаемого ребенка;

- сопровождающие лица остаются с ребенком в аэропорту отправления до отправления рейса, на котором зарегистрирован несопровождаемый ребенок;
- ребенок будет обязательно встречен в аэропорту прибытия;
- перевозка ребенка оплачена в соответствии с действующими правилами и тарифами.

Несопровождаемые дети принимаются к перевозке только после заполнения и подписания родителями (законными представителями) заявления на перевозку несопровождаемого ребенка и заявки на несопровождаемого ребенка.

В случае если несовершеннолетний гражданин Российской Федерации выезжает из Российской Федерации без сопровождения, он должен иметь при себе кроме паспорта нотариально оформленное согласие названных лиц на выезд несовершеннолетнего гражданина Российской Федерации с указанием срока выезда и государства (государств), которое (которые) он намерен посетить.

В случае выезда ребенка на срок свыше 3 месяцев это согласие также должно быть заверено органами опеки и попечительства.

(2) Пассажиры с детьми:

ПАО «Аэрофлот» осуществляет перевозку детей до 12 лет в сопровождении родителя или совершеннолетнего дееспособного пассажира в одном классе обслуживания. Детям от 5 лет ПАО «Аэрофлот» может предоставлять сопровождение.

Возраст ребенка определяется на дату начала перевозки из начального пункта отправления, указанного в договоре воздушной перевозки пассажира.

В целях обеспечения безопасности пассажир может перевозить без предоставления отдельного места только 1 ребенка в возрасте до 2 лет.

Ребенку и сопровождающему взрослому пассажиру предоставляются соседние места в одном блоке кресел.

Для пассажиров с детьми ПАО «Аэрофлот» предоставляет услугу «Delivery at Aircraft»: возможность использования собственной (при полете с ребенком) детской коляски в аэропорту до посадки в самолет (в автобус) и ее получение непосредственно у входной двери воздушного судна по прилету (если это не ограничено требованиями безопасности аэропорта). Услуга распространяется на детские коляски весом не более 20 кг. При оформлении услуги коляска маркируется биркой «DAA».

Грудным детям в возрасте до 1 года и весом до 11 кг на борту воздушного судна в полете без дополнительной оплаты может быть предоставлена детская люлька. Предварительный заказ детской люльки осуществляется не позднее чем за 36 часов до времени вылета, указанного в расписании. В бронирование пассажира вносится соответствующая ремарка.

Количество люлек на борту определяется типом ВС. На ВС А321 и RRJ-95В предоставление люльки возможно только в салоне класса Бизнес.

Для перевозки детей в возрасте до 7 дней, а также для детей, рожденных раньше срока, требуется консультация с врачом и его письменное согласие на перевозку ребенка воздушным транспортом.

(3) Перевозка беременных женщин и грудных детей

Перевозка беременных женщин осуществляется на общих основаниях. В случае, если перевозка приходится на последний триместр беременности, а также женщинам, ожидающим возможные осложнения при родах, имеющим многоплодную беременность или патологию беременности, необходимо проконсультироваться с врачом и получить его письменное согласие на пользование воздушным транспортом.

В случае если ребенок родился на борту воздушного судна во время полета, согласно ст. 15 Закона Российской Федерации «Об актах гражданского состояния» государственная регистрация производится органом записи актов гражданского состояния по месту жительства родителей (одного из родителей) или любым органом записи актов гражданского состояния, расположенным по маршруту следования ВС. Местом рождения ребенка указывается место государственной регистрации рождения ребенка.

Основанием для государственной регистрации рождения в данном случае является Заявление о рождении, подтверждающее факт рождения ребенка вне медицинской организации и без оказания медицинской помощи, заполняемое и подписываемое командиром ВС, при этом подпись командира ВС заверяется полномочным представителем ПАО «Аэрофлот». Заявление, оформленное в установленном порядке, предоставляется родителями (одним из родителей ребенка или лицом, заявляющим о рождении ребенка) в орган записи актов гражданского состояния, а при посадке ВС за пределами Российской Федерации – в консульские учреждения Российской Федерации.

8.2.3.4. Обслуживание депортируемых/недопущенных пассажиров и пассажиров, перевозящихся под стражей

- (1) ПАО «Аэрофлот» оказывает содействие в перевозке депортируемых, недопущенных пассажиров и лиц, перевозящихся под стражей. Доставка пассажиров данной категории производится по указанию компетентных государственных органов. При оформлении перевозки в бронирование пассажира вносятся соответствующие ремарки. О наличии пассажиров указанных категорий должны быть проинформированы КВС и члены кабинного экипажа.

- (2) Как правило, пассажиры данной категории перевозятся в классе Эконом.

Депортируемые и недопущенные пассажиры, а также перевозящиеся под стражей по возможности размещаются (*) в хвостовой части пассажирской кабины в блоке кресел с двумя или более креслами. Места, расположенные в блоке кресел у аварийного выхода, не предоставляются.

Перевозящимся под стражей не должны предоставляться места рядом с ребенком/подростком. По крайней мере, один конвоир должен находиться между конвоируемым лицом и любым проходом.

- (*) *Размещение пассажиров на борту производится в соответствии с Руководством по авиационной безопасности ИКАО Doc 8973.*

- (3) Посадка пассажиров, перевозящихся под стражей, депортируемых лиц и недопущенных пассажиров, производится под контролем работников наземных служб до начала посадки других пассажиров или в ином порядке, установленном требованиями государственных органов аэропорта вылета.

Выход пассажиров, перевозящихся под стражей, депортируемых/недопущенных пассажиров производится под контролем работников наземных служб после выхода других пассажиров, если иное не установлено требованиями государственных органов аэропорта прибытия.

- (4) Документы депортируемых, следующих в сопровождении (DEPA), должны находиться у сопровождающего его лица. Документы депортируемых лиц и недопущенных пассажиров, перевозящихся без сопровождения (DEPU/INAD), на время полета могут быть переданы на хранение летному экипажу. В этом случае, по прилету в пункт назначения данные документы должны быть переданы представителям компетентных органов.

- (5) Алкогольные напитки пассажирам данной категории, а также лицам их сопровождающим на борту не предоставляются.

8.2.3.5. Отказ в перевозке пассажиру

В соответствии со ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира в следующих случаях:

- нарушение пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством России требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;
- отказ пассажира выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки, либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц;
- отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;
- отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных Воздушным кодексом Российской Федерации;
- нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со ст. 58 Воздушного кодекса Российской Федерации;
- наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

Право отказа в перевозке должно применяться в соответствии с возникшей обстановкой и с учетом интересов пассажира. Действия персонала ПАО «Аэрофлот» при отказе в перевозке, а также механизм обеспечения выполнения требований Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту ВС ПАО «Аэрофлот» изложены в главе 10 (раздел 10.17).

8.2.3.6. Перевозка живых животных

Живые животные перевозятся на пассажирских ВС согласно Правилам ИАТА о перевозке живых животных (IATA Live Animals Regulation) и в соответствии с п. 5.3 Руководства по наземному обеспечению перевозок.

В зависимости от ремарки специального обслуживания животное/птица может перевозиться как в пассажирском салоне, так и в багажном отсеке. Ремарка обслуживания указывается в PIL рядом с фамилией пассажира:

AVIH (Animal Traveling in the Hold) – код запроса услуги перевозки комнатного прирученного животного в багажном отсеке ВС с оплатой по специальному багажному тарифу;

ESAN (Emotional Support Dog) – код запроса услуги для перевозки собаки, выполняющей терапевтическую функцию для лица, имеющего психическое или эмоциональное расстройство (только для рейсов из/в США);

PETC (Passenger Travelling with a Pet in Cabin) – код запроса услуги для перевозки комнатного прирученного животного в пассажирском салоне ВС в качестве особого вида багажа с оплатой по специальному багажному тарифу;

SVAN (Service Animals) – код запроса услуги перевозки в пассажирском салоне ВС собаки-помощника (только для рейсов из/в США), собаки-проводника, служебной собаки.

Экипаж ВС должен быть заранее уведомлен о наличии на борту ВС принятых к перевозке в багажном отсеке живых животных (собаки, кошки, хорьки/фретки, а также птицы) для принятия необходимых действий по контролю обогрева/вентиляции багажно-грузового отсека.

Перевозка животных на ВС RRJ-95B возможна только в переднем багажно-грузовом отсеке (далее - БГО). Температура воздуха в переднем БГО в крейсерском полете поддерживается на уровне +10 С... +20 С. Загрузка живых животных в передний БГО осуществляется при включенной системе кондиционирования воздуха от работающей вспомогательной силовой установки (APU) или обогрева салонов ВС от наземного подогревателя.

С целью оперативного информирования КВС старший диспетчер по центровке при получении от диспетчера регистрации (агента) информации о животном, принятом к перевозке в качестве зарегистрированного багажа, передает данную информацию в брифинг летных экипажей с указанием номера рейса, характера загрузки и планируемое место размещения животных на ВС.

В графе SI сводной загрузочной ведомости (Load Sheet) указывается род загрузки (AVIH), количество мест, общий вес загружаемого AVIH, позиция размещения.

При перевозке живых животных на борту ВС, принятых к перевозке в качестве груза, экипаж ВС должен быть уведомлен об этом по форме «Специальный груз – уведомление командиру воздушного судна» (SPECIAL LOAD – NOTIFICATION TO CAPTAIN – NOTOC). Получение информации о наличии животных на борту ВС командир воздушного судна подтверждает своей подписью в двух экземплярах NOTOC. Один экземпляр NOTOC, подписанный КВС, прикладывается к отчетной документации о выполнении рейса.

ВНИМАНИЕ: Допускается перевозка живых животных в багажном отсеке вместе с грузом RDS биологическое вещество, категории В (OON 3373), в случае, когда данный груз не содержит хладагент (сухой лед OON 1845).

Животные/птицы принимаются к перевозке как в пассажирском салоне, так и в багажном отсеке ВС только в специальном контейнере с непромокаемым дном, покрытым абсорбирующим материалом, и возможностью доступа воздуха в контейнер. Контейнер должен надежно закрываться на замок, исключающий самопроизвольное открытие контейнера и несанкционированный доступ к животному в полете.

Для перевозки в пассажирском салоне в качестве контейнера допускается использование мягкой сумки-переноски закрытого типа, обеспечивающей размещение животного в закрытом пространстве. Общая масса контейнера с животным/животными для перевозки в пассажирском салоне не может превышать 8 кг. Размер жесткого контейнера для перевозки животного в салоне в сумме трех измерений не должен превышать 125 см, а сумки-переноски – 135 см. В случае если размер контейнера превышает установленные нормы, пассажиру предлагается (при наличии возможности) перевозка животного в багажном отсеке ВС. Пассажиров с животными запрещено размещать в зоне аварийных выходов.

Масса контейнера вместе с животным при перевозке в багажном отсеке в качестве багажа не должна превышать 50 кг.

В случае если масса животного вместе с контейнером превышает 50 кг и в PNR пассажира указана масса не более 50 кг, производится отказ перевозки животного в качестве особого вида нестандартного багажа.

Правила перевозки животных/птиц в качестве особого вида нестандартного багажа, а также требования к действиям персонала при приеме, формировании и подтверждении запроса на перевозку животных/птиц, при регистрации пассажира на рейс и загрузке/ выгрузке в/из багажных отсеков воздушного судна контейнеров с животными/птицами, при обслуживании на борту пассажиров, перевозящих животных/птиц в пассажирском салоне, определяются Порядком перевозки животных в ПАО «Аэрофлот» (РИ-ГД-372Х).

Перевозка животного/птицы возможна только совершеннолетним пассажиром.

В пассажирском салоне без контейнера могут перевозиться: служебная собака, собака-проводник, сопровождающая пассажира с инвалидностью по зрению, собака-помощник и собака эмоциональной поддержки выполняющая функцию средства реабилитации/абилитации пассажира с ограничениями жизнедеятельности.

Собака-проводник, сопровождающая пассажира, с инвалидностью по зрению, собака-помощник и собака эмоциональной поддержки перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа. Собака-проводник перевозится при предъявлении документа, подтверждающего инвалидность пассажира, по зрению и при предъявлении документа, подтверждающего специальное обучение собаки - проводника.

Для перевозки собаки-помощника, сопровождающей пассажира с ограничениями жизнедеятельности, отличными от инвалидности по зрению предъявляется документ (или другое доказательство), подтверждающий необходимость использовать собаку как средство реабилитации/абилитации, и документ, подтверждающий функциональное назначение собаки, а для перевозки собаки эмоциональной поддержки медицинское обоснование от врача-психиатра/психотерапевта, осуществляющего свою деятельность на территории США, о наличии у пассажира психического или эмоционального расстройства.

ПРИМЕЧАНИЕ: Перевозка собаки-помощника и собаки эмоциональной поддержки предусмотрена только на рейсах из/в США.

Служебная собака перевозится при предъявлении документа, подтверждающего, что пассажир, сопровождающий служебную собаку, является сотрудником кинологической службы федерального органа исполнительной власти, и документа, подтверждающего специальное обучение служебной собаки.

Ограничения по массе и породе не распространяются на служебную собаку, собаку-проводника, собаку-помощника и собаку эмоциональной поддержки.

Запрос на перевозку собаки-проводника и служебную собаку должен быть сделан пассажиром не позднее чем за 36 часов до времени вылета, а на перевозку собаки-помощника и собаки эмоциональной поддержки - не позднее чем за 48 часов.

Собака-проводник, собака-помощник или служебная собака должна размещаться в зоне пассажирского места пассажира, которого она сопровождает, иметь ошейники намордник и быть привязана поводком у ног пассажира.

ПАО «Аэрофлот» принимает к перевозке в качестве сверхнормативного багажа комнатных (прирученных) животных/ птиц. Животные, относящиеся к пресмыкающимся, грызунам, насекомым, и членистоногим, в качестве багажа к перевозке не принимаются.

Мелкие комнатные животные (птицы) при перевозке должны быть помещены в крепкий контейнер (клетку), обеспечивающий необходимые удобства при перевозке, с доступом воздуха и надежным запором (замком). Контейнер (клетка) должен исключать просыпание абсорбирующего материала. Клетка для птиц должна быть покрыта плотной светонепроницаемой тканью. Вес мелких комнатных животных (птицы) вместе с контейнером (клеткой) и пищей, предназначенной для их питания, не должен превышать 8 кг, он также не включается в норму бесплатного провоза багажа и оплачивается пассажиром в соответствии с тарифом.

Животные в пассажирском салоне не могут перевозиться в непосредственной близости друг от друга, за исключением животных, перевозка которых запрошена при одном бронировании и которые приручены друг к другу (проживают в одной семье).

Прием к перевозке комнатных животных (птиц) производится при условии, что пассажир берет на себя всю ответственность за них до времени вылета рейса, указанного в расписании. ПАО «Аэрофлот» не отвечает за телесные повреждения, заболевания или смерть таких животных и птиц, равно как в случае отказа в их ввозе или провозе через любую страну или территорию.

К перевозке не принимаются собаки, относящиеся к брахицефальным породам (собаки с укороченной лицевой частью черепа – короткой и приплюснутой мордой: бульдог, мопс, пекинес, ши-тцу, боксер, грифон, бостон-терьер, бордосский дог, японский хин), больные и подопытные животные/птицы, животные, относящиеся к пресмыкающимся, грызунам, насекомым, рыбы и рыбопосадочный материал, а также другие морские и речные животные, требующие перевозки в воде.

Лабораторные животные не принимаются к перевозке на пассажирских рейсах.

8.2.4. Перевозка багажа

8.2.4.1. Багаж «в кабину» (ручная кладь)

В качестве багажа «в кабину» может быть принят такой багаж, размеры и форма которого позволяют поместить его под пассажирским креслом, либо на закрытой багажной полке в пассажирском салоне ВС.

К перевозке в салоне ВС также допускается домашнее животное в клетке (кошка, собака, птица) в соответствии с действующими правилами ПАО «Аэрофлот» и законодательными требованиями страны назначения.

Пассажиру с ограничениями жизнедеятельности так же предоставляется возможность перевозки собственного механического складного кресла-коляски с ручным управлением в салоне широкофюзеляжных ВС при наличии условий для ее безопасного размещения. Кресло-коляска с аккумуляторной батареей перевозится с соблюдением соответствующих мер безопасности и подлежит обязательной сдаче в багаж на стойке регистрации.

Багаж, который пассажир желает взять с собой в салон ВС, маркируется биркой «в кабину» с контролем соответствия установленным нормам провоза багажа «в кабину» по весу и размерам.

Максимально допустимое количество багажа «в кабину» составляет 15 кг – 1 место для пассажиров бизнес-класса и 10 кг – 1 место для пассажиров экономического класса. Размер одного места ручной клади не должен превышать 115 см по сумме 3 измерений (длина не превышает 55 см, ширина не превышает 40 см, высота не превышает 20 см). В зонах/на стойках регистрации должна быть установлена специальная стойка-измеритель для контроля багажа, допустимого для перевозки в салоне ВС.

Пассажир имеет право провозить в салоне ВС сверхустановленной нормы бесплатного провоза багажа рюкзак, вес и габариты которого установлены правилами ПАО «Аэрофлот», или дамская сумочка, или портфель с вложенными в них вещами; сумку (пакет) с покупками из магазина беспрошпинной торговли, зонтик, букет цветов; костюм в портпледе, верхнюю одежду, плед, портативный компьютер, фотоаппарат, видеокамеру, телефон сотовой связи, папку для бумаг, печатные издания для чтения в полете, детское питание для ребенка во время полета, детскую люльку при перевозке ребенка, трость, костыли, складные ходунки, кислородный баллон/кислородный концентратор при использовании пассажиром с ограничениями жизнедеятельности (по предварительному согласованию с ПАО «Аэрофлот»).

Вышеуказанные вещи не предъявляются для взвешивания, не подлежат оформлению и не маркируются бирками. Носилки или кресло-коляска могут быть сданы в багаж сверх установленной нормы бесплатно.

Багаж, требующий особых условий транспортировки (хрупкие и бьющиеся предметы, кино- и фотоаппаратура, теле- и видеоаппаратура и т.п.) может быть принят к перевозке в салоне ВС на пассажирском кресле по предварительному согласованию с ПАО «Аэрофлот, если (РИ-ГД-190X):

- пассажир приобрел дополнительное место в салоне ВС;
- багаж прошел специальный досмотр;
- вес багажа не превышает 80 кг,
- размеры багажа позволяют разместить его на отдельном пассажирском кресле (135×50×30 см);
- багаж упакован таким образом, чтобы при транспортировке исключить повреждение оборудования пассажирской кабины ВС и обеспечить возможность крепления с соблюдением требований безопасности.

Такой багаж размещается на кресле у иллюминатора или в середине центрального блока кресел (допускается разместить багаж на полу перед креслом; для увеличения межкресельного пространства допускается снять сиденье с кресла).

8.2.4.2. Перевозка багажа членов экипажей ВС

Работники ПАО «Аэрофлот», включенные в задание на полет, могут бесплатно перевозить вещи общей массой до 33 кг, в том числе незарегистрированный багаж, перевозимый в салоне ВС, общая масса которого не должна превышать 10 кг, и одно место багажа до 23 кг, сумма трех измерений которого не должна превышать 158 см, с обязательным его оформлением в багажной ведомости для перевозки в грузовом отсеке с выдачей багажной бирки.

Дополнительно перевозимый багаж весом, превышающим общую массу бесплатного багажа 40 кг, оформляется к перевозке грузовой накладной.

Сумма трех измерений багажа «в кабину» не должна превышать 115 см.

В отдельных случаях допускается принятие багажа весом от 32 до 50 кг и по сумме трех измерений до 203 см. Перевозка тяжеловесного багажа (вес одного места которого превышает 32 кг, но не более 50 кг) и негабаритного багажа (размер одного места по сумме трех измерений превышает 203 см) осуществляется только при предварительном согласовании с перевозчиком и оплачивается в соответствии с тарифами оплаты багажа сверх нормы.

Повреждения при перевозке багажа членов экипажей ВС (лиц, включенных в задание на полет), которые могут служить основанием для имущественной ответственности ПАО «Аэрофлот» перед работниками авиакомпаний, удостоверяются коммерческими актами (PIR).

8.2.5. Противообледенительная обработка воздушного судна на земле

8.2.5.1. Определения

Время защитного действия (Holdover Time) – расчетное время, в течение которого противообледенительная жидкость будет предотвращать образование инея, льда и накопление снега на обработанных поверхностях ВС при погодных условиях, определенных в Таблицах пункта 8.10.2.

Выпускающий персонал – специально подготовленный, допущенный в установленном порядке к выполнению работ по определению наличия снежно-ледяных отложений на ВС перед отправлением ВС с целью определения необходимости проведения мероприятий по ПОЗ, по контролю поверхностей после проведения ПОЗ ВС и других операций по выпуску ВС в рейс.

Двухступенчатая обработка ВС – выполняется в два этапа. Первый этап – обработка поверхностей ВС с целью удаления инея, льда, слякоти или снега, второй этап – обработка поверхностей ВС противообледенительной жидкостью (далее – ПОЖ) с целью предотвращения наземного обледенения.

Дождь или высокая влажность (на переохлажденном крыле) – образует лед или иней когда температура крыла равна или ниже 0°C (32°F).

Зернистая изморозь (Rime Ice) – отложение льда, образуемое в результате замерзания переохлажденного тумана или облачных капель на объектах при температурах ниже или немного выше температуры замерзания. Как правило, состоит из зерен, разделенных воздухом, и иногда образующих кристаллообразные ветви.

Иней – кристаллы льда, образующиеся при температуре воздуха ниже 0°C (32°F) путем непосредственной сублимацией на поверхности земли или других поверхностях.

МТП (LOUT) – минимальная температура применения ПОЖ, это температура замерзания ПОЖ плюс буфер для температуры замерзания ПОЖ -10°C/18°F для ПОЖ Тип I и 7°C/13°F для ПОЖ Тип II, III или IV.

Одноступенчатая обработка ВС – обработка поверхностей ВС с целью удаления инея, льда, слякоти или снега с одновременным обеспечением защиты ВС от наземного обледенения. Эта технология предусматривает использование, как правило, подогретой ПОЖ.

Переохлажденное крыло – состояние крыла, при котором температура крыла равна или ниже 0°C/32°F из-за холодного топлива, остающегося в крыльевых баках во время нахождения ВС на земле, и последующая дозаправка не в состоянии вызвать значительное повышение температуры топлива.

Переохлажденная морось – осадки в виде переохлажденных водяных капель диаметром менее 0,5 мм, замерзающие при столкновении с землей или другими поверхностями

Переохлажденный туман – переохлажденные капельки воды, находящиеся во взвешенном состоянии, замерзающие при столкновении с землей или другими поверхностями и уменьшающие горизонтальную видимость у земной поверхности до значений менее 1000 м.

Противообледенительная обработка с целью предотвращения обледенения ВС (anti-icing) – обработка, обеспечивающая защиту ВС от образования инея, льда и аккумуляции снега или слякоти на обработанных поверхностях ВС на ограниченный период времени (holdover time).

Прозрачный лед – это лёд, который образуется на крыле, если температура крыла очень низкая из-за наличия в нем большого количества холодного топлива после полета на большой высоте или ВС было заправлено очень холодным топливом.

При этом температура наружного воздуха (ТНВ) может достигать +15°C/59°F. Прозрачный лед может также образоваться на верхней поверхности крыла, если переохлажденное топливо находится в крыльевых баках и ВС было подвержено открытому воздействию влажности (дождь, морось, туман), даже если температура окружающей среды выше точки замерзания воды.

Противообледенительная обработка с целью удаления СЛО (de-icing) – процесс удаления инея, льда, слякоти или снега с ВС с целью обеспечения чистоты поверхностей ВС.

Слабый переохлажденный дождь – осадки в виде частиц воды, замерзающие при столкновении с землей или другими поверхностями, в форме водяных капель диаметром более 0,5 мм (0.02 дюйма) или более мелких капель воды, в отличие от мороси, меньшей насыщенности.

СЛО – снежно-ледяные отложения.

Снежные зерна – осадки в виде белых или непрозрачных частиц льда диаметром менее 1 мм (0.04 дюйма).

ТЗ – точка замерзания.

ТНВ – температура наружного воздуха

Условия активного образования инея – наблюдается, когда температура поверхностей ВС равна или ниже 0°C или точки росы.

Условия обледенения – условия, когда температура наружного воздуха ниже +3°C (37°F) и наблюдается влажность в любой форме (туман с горизонтальной видимостью менее 1500 м, дождь, снег, дождь со снегом или кристаллы льда) или ВПП покрыта осадками в виде воды, слякоти, льда или снега.

8.2.5.2. Противообледенительные жидкости

(1) Противообледенительные жидкости для удаления СЛО:

- **горячая вода;**
- **ПОЖ Тип I в соответствии со стандартами ISO 11075, SAE AMS 1424, в том числе жидкость Арктика ДГ, сертифицированная в 2004 году, что позволяет применять ее для обработки ВС иностранного производства. Может применяться до tнв -35°C;**
- **смесь ПОЖ Тип I и воды;**
- **ПОЖ Тип II, IV в соответствии со стандартами ISO 11078, SAE AMS 1428;**
- **смесь ПОЖ Тип II, IV и воды.**

(2) Жидкости для предотвращения наземного обледенения:

- **ПОЖ Тип I** в том числе жидкость **Арктика ДГ** в соответствии со стандартами ISO 11075, SAE AMS 1424;
- **смесь ПОЖ Тип I с водой**;
- **ПОЖ Тип II, IV** в соответствии со стандартами ISO 11078, SAE AMS 1428;
- **смесь ПОЖ Тип II, IV с водой** в соответствии со стандартами ISO 11078, SAE AMS 1428.

Жидкости Тип II, IV имеют систему загустителей, которые за счет повышенной вязкости и образования более толстой пленки дают высокий эффект защиты от повторного обледенения. Жидкости обладают также повышенным сдвигом с поверхностей ВС при воздействии набегающего потока воздуха, что делает ВС абсолютно чистым от нее на этапе разбега при взлете.

Жидкости Тип II, IV имеют нижний предел применения по t_{нв} -25°C÷-28°C (-13°F÷-18,4°F). ПОЖ Тип II CLARIANT GmbH Safewing MP II 1951, используемая в аэропорту Шереметьево, имеет нижний предел применения – 29°C (при 100% концентрации).

Жидкости Тип II и IV не могут быть использованы при температуре ниже -25°C в условиях активного образования инея (см. Приложение 8.10.2.3).

ВНИМАНИЕ: ПОЖ, используемые для противообледенительной обработки ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту от обледенения ВС в полете.

(3) Отсчет времени защитного действия (Holdover Time) ПОЖ при одноступенчатой обработке ВС начинается с момента начала проведения обработки (De-icing), при двухступенчатой обработке ВС – с момента начала проведения второго этапа обработки ВС (Anti-icing). Время защитного действия (Holdover Time) заканчивается:

- с началом выполнения взлета ВС (вследствие сдвига ПОЖ с поверхностей ВС набегающим потоком воздуха);
- когда на обработанных поверхностях ВС начинают образовываться СЛО, свидетельствуя о потере эффективности действия ПОЖ.

8.2.5.3. Обязанности персонала при выполнении противообледенительной обработки ВС

(1) Авиамеханик ГНО ООБ, ответственный за подготовку ВС к вылету:

- при температуре наружного воздуха +15°C и ниже обязан проверить верхнюю и нижнюю поверхности крыла в районе расходных секций топливных баков на предмет отсутствия топливного льда (особенно при подготовке ВС к вылету при кратковременной стоянке после выполнения полета);
- при температуре наружного воздуха от +6°C и ниже обязан проверить отсутствие инея и снежно-ледяных отложений на всей поверхности ВС;
- при обнаружении инея или снежно-ледяных отложений на поверхности ВС выпускающий персонал, ответственный за подготовку ВС к вылету, принимает меры по их удалению, для чего заказывает спецмашину для проведения процедуры удаления обледенения;

- при обнаружении СЛО на датчиках углов атаки, статики и динамики, в воздухозаборниках двигателей, элементах входного канала, на датчиках, на коке, на лопатках вентилятора и турбины, створках и механизмах реверсивного устройства, в выходном сопле, на капотах двигателя, на шасси и их элементах авиамеханик по планеру и двигателям ГНО ООБ ДНОП через инженера ГООВСиКЗ ООУиКЗ ДНОП вызывает ИТП для оценки состояния этих элементов и принятия решения о методе удаления СЛО;
 - по прибытию на ВС экипажа, выпускающий персонал докладывает КВС о результате осмотра поверхностей ВС и о необходимости выполнения противообледенительной защиты ВС (далее – ПОЗ).
- (2) КВС имеет право принять решение о проведении ПОЗ на любом этапе подготовки ВС к вылету в зависимости от изменений погодных условий.
- После выполнения процедур ПОЗ и оформления бортового журнала ответственность за принятие решения о выполнении взлета или о повторной защите ВС возлагается полностью на КВС.
- (3) Сведения о планируемой концентрации ПОЖ доводятся до КВС до начала ПОЗ ВС. Командир воздушного судна имеет право потребовать, если считает это необходимым более высокой концентрации ПОЖ.
- (4) Выпускающий персонал по согласованию с КВС, исходя из метеоусловий и руководствуясь таблицами времени защитного действия жидкости ПОЖ в зависимости от погодных условий (приложения 8.10.2.1÷8.10.2.7), определяет метод противообледенительной защиты ВС (одно или двухступенчатая) и концентрацию ПОЖ (процентное содержание ПОЖ/вода) для последней ступени защиты ВС.
- При двухступенчатой обработке ВС концентрацию ПОЖ для удаления наземного обледенения (первого этапа) определяет оператор спецмашины.
- (5) Во время защиты ВС:
- двигатели должны быть выключены или находиться на режиме МГ;
 - ВСУ может использоваться только для электропитания (отбор воздуха должен быть выключен);
 - система кондиционирования должна быть выключена.
- ВНИМАНИЕ:** Перед выключением системы кондиционирования воздуха экипаж должен позаботиться о максимальной вентиляции пассажирских салонов.
- (6) Выпускающий персонал, ответственный за выпуск ВС, контролирует состояние поверхностей ВС после проведения противообледенительной защиты ВС визуально. В случае необходимости, использует для доступа к контролируемым поверхностям ВС требуемое наземное оборудование.

8.2.5.4. Ответственность персонала

- (1) Лицо, проводящее ПОЗ ВС (оператор спецмашины), отвечает за:
- выполнение технологии по противообледенительной защите ВС в полном объеме и в соответствии с требуемым качеством;
 - правильность выбора концентрации ПОЖ на последней ступени противообледенительной обработки в зависимости от заказанного командиром ВС времени защитного действия;
 - чистоту обработанных поверхностей ВС и отсутствие на них льда, снега, инея, изморози;
 - безопасное выполнение всех операций при выполнении ПОЗ ВС, обеспечение безопасности ВС, спецмашин, оборудования и людей;
 - своевременное и правильное оформление документации;

- полноту и достоверность информации по примененной ПОЖ.
- (2) Выпускающий персонал, обеспечивающий вылет ВС, отвечает за:
 - контроль чистоты поверхностей ВС после выполненной противообледенительной процедуры;
 - достоверность, предоставленной командиру ВС информации о состоянии поверхностей ВС;
 - своевременную информацию об отсутствии необходимости в противообледенительной защите ВС в аэропорту Шереметьево;
 - своевременное и правильно оформление документации.
- (3) КВС несет ответственность за:
 - правильность принятия решения на вылет или возврат на повторную обработку;
 - правильность определения времени защитного действия ПОЖ, правильность выбора концентрации ПОЖ на последней ступени противообледенительной защиты ВС с учетом фактических и прогнозируемых погодных условий, времени и условий руления;
 - правильность принятия решения об отказе от ПОЗ;
 - правильность оформления бортового журнала.
- (4) Во внебазовых аэропортах противообледенительная защита ВС ПАО «Аэрофлот» производится в соответствии с требованиями, установленными двухсторонним договором, Руководством по противообледенительной защите воздушных судов ПАО «Аэрофлот», технологиями агента или другими документами, но при этом процедуры ПОЗ ВС не должны противоречить требованиям указанного руководства.

Представитель ПАО «Аэрофлот» отвечает за организацию ПОЗ ВС и за соответствие процедур противообледенительной защиты требованиям, установленным в ПАО «Аэрофлот».

8.2.5.5. Процедура принятия решения КВС на выполнение/отказ или на повторную противообледенительную обработку ВС

- (1) Оценить метеорологические условия (наличие и интенсивность обледенения) с учетом прогноза погоды и предполагаемого времени нахождения ВС на земле до взлета.

Примечание: При принятии решения на выполнение ПОЗ необходимо учитывать, что низкая температура наружного воздуха не является определяющим критерием необходимости выполнения противообледенительной защиты ВС. При любой температуре наружного воздуха, если нет условий образования СЛО, а поверхности воздушного судна сухие и свободные от инея и снежно-ледяных отложений, защита ВС противообледенительными жидкостями не требуется.

- (2) Провести брифинг с ИТП – определить порядок выполнения обработки, уточнить концентрацию ПОЖ для обеспечения необходимого времени защитного действия достаточного для выруливания и взлета.
- (3) Оформить документацию (бортжурнал (ATLB), приложение к карте-наряду).
- (4) После окончания процедуры ПОЗ инженер ГООВСиКЗ ООУиКЗ ДНОП передает КВС по СПУ код ПОЗ ВС (с записью на бортовом магнитофоне). КВС (2 пилот или бортинженер) записывает в бортжурнал (ATLB) полученную информацию:

- тип и процентное содержание ПОЖ;
 - время начала последней ступени противообледенительной обработки по UTC.
- ИТП дублируют эту информацию в изъятых из бортжурнала (ATLB) листах розового и желтого цвета.

Примечание: Код ПОЗ ВС передается КВС только после окончания обработки ВС ПОЖ, проведения проверки ПОЗ ВС оператором спецмашины и гарантирует, что критические поверхности ВС проверены и соответствуют концепции «чистого» воздушного судна.

- (5) Контролировать изменение погодных условий после проведения ПОЗ ВС. При наличии осадков КВС должен убедиться, что расчетное время защитного действия ПОЖ еще не истекло. В таблицах время защитного действия дается во временном диапазоне. Минимальное время нужно брать для случая умеренных осадков, а максимальное – для слабых.

Предупреждение: Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ. В этой связи указанные значения времени защитного действия должны использоваться только в сочетании с предвзлетной оценкой состояния ВС.

- (6) Командир воздушного судна обязан на рулении до исполнительного старта постоянно оценивать погодные условия и контролировать время защитного действия ПОЖ.

При возникновении сомнений в состоянии поверхностей ВС необходимо вернуться на повторную обработку. В условиях интенсивных осадков, когда время защитного действия ПОЖ максимальной концентрации недостаточно для выруливания и взлета, необходимо перенести отправление ВС до улучшения погодных условий.

Примечание: Обо всех случаях возврата на повторную обработку КВС докладывает инженеру ДКДБА (позывной «Аэрофлот – Контроль»), используя УКВ-радиостанцию на частоте 131.675, для организации дополнительной обработки и для вызова инженера – инспектора группы оперативного инспектирования ДУБП для объективного фиксирования состояния критических поверхностей ВС.

- (7) При температуре наружного воздуха $+6^{\circ}\text{C}$ и ниже в случае отсутствия на поверхностях ВС признаков обледенения, и метеоусловий, способствующих образованию СЛО, принимается согласованное решение уполномоченного наземного персонала, осуществляющего подготовку ВС к вылету (авиамеханик ГНО ООБ ДНОП, ИТП или представитель ПАО «Аэрофлот» во внебазовых аэропортах), и командира ВС об отказе от проведения противообледенительной обработки. Результат согласованного решения об отказе от ПОЗ ВС оформляется в ATLB.

Если КВС принял несогласованное решение об отказе от ПОЗ ВС, авиамеханик ГНО ООБ докладывает об этом инженеру ГООВСИКЗ ООУиКЗ ДНОП, в этом случае ПОЗ ВС должна производиться в обязательном порядке.

Инженер ГООВСикЗ ООУикЗ ДНОП, получив информацию о несогласованном отказе от ПОЗ ВС, делает заказ на обработку и вызывает полевого инспектора ДУБП.

- (8) Дополнительно для усиления контроля и документального подтверждения проведенных процедур по противообледенительной защите в Руководстве по противообледенительной защите воздушных судов предусмотрен «Бланк заказа и контроля ПОЗ ВС» (Приложение 8.10.9).

После выполнения осмотра в случае необходимости ПОЗ ВС ИТП ставит свою роспись в графе блока 2 и в соответствующих разделах блока 3.

ВНИМАНИЕ: В случае наличия в блоке 2 подписи авиамеханика подпись КВС уже не обязательна, и в данном случае противообледенительная обработка должна проводиться.

В случае если в транзитном порту необходимо произвести противообледенительную обработку и в блоке 2 отсутствует подпись выпускающего персонала, КВС ставит свою подпись, что означает заказ на проведение обработки.

В случае если в блоке 2 подписи отсутствуют (КВС и выпускающий персонал), обработка не производится, и КВС оформляет отказ от обработки в бортжурнале (ATLB).

Если в блоке 2 стоит хотя бы одна подпись, ПОЗ ВС производится в обязательном порядке.

- (9) Основные принципы принятия решения о проведении или об отказе от проведения противообледенительной защиты ВС перед вылетом:
- (a) Противообледенительная защита ВС **проводится** в случае принятия решения в необходимости ПОЗ как КВС, так и выпускающим персоналом;
 - (b) Противообледенительная защита ВС **проводится** в случае, если имеется разногласие в необходимости ПОЗ между КВС и выпускающим персоналом;
 - (c) Противообледенительная защита ВС **не проводится** только в случае согласованного решения КВС и выпускающего персонала об отказе от проведения ПОЗ, оформленного отметкой в бортжурнале.

- (10) Инженер ГООВС иКЗ ООУ и КЗ ДНОП перед началом ПОЗ ВС узнает у КВС и записывает в бланк заказа и контроля требуемое время защитного действия ПОЖ и передает бланк заказа оператору спецмашины. Необходимую концентрацию ПОЖ для защиты ВС от обледенения определяет оператор спецмашины по таблицам.

Примечание: Вместо необходимого времени защитного действия ПОЖ КВС может сразу заказать необходимую концентрацию ПОЖ либо повысить её на любом этапе подготовки ВС.

8.2.6. Инженерно-авиационное обеспечение

8.2.6.1. Техническое обслуживание ВС

Техническое обслуживание ВС в базовых и внебазовых аэропортах выполняется инженерно-техническим персоналом, имеющим соответствующее свидетельство с квалификационными отметками и допуски к самостоятельному техническому обслуживанию данного типа авиационной техники.

Техническое обслуживание воздушного судна осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации воздушного судна. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (свидетельство о техническом обслуживании).

Полеты в аэропорты, где нет авиационно-технического персонала ПАО «Аэрофлот», допущенного к самостоятельному обслуживанию данного типа ВС или сторонней организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (далее – ТО и Р), сертифицированной для выполнения работ на данном типе ВС, без бригады инженерно-технического персонала в составе экипажа не выполняются.

8.2.6.2. Техническое обслуживание в базовом аэропорту

В базовом аэропорту техническое обслуживание ВС осуществляется силами авиационно-технического персонала ПАО «Аэрофлот».

Если аэропортом базирования ВС авиакомпании не является аэропорт Шереметьево, то в этом аэропорту создается внешняя линейная станция по ТО и Р авиатехники с получением сертификата уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации на право выполнения работ, ТО и Р или дополнения к имеющемуся Сертификату организации по ТО и Р ВС авиакомпании в части места производственной деятельности этой организации по ТО и Р.

Порядок направления и замены ИТП для работы во внешней линейной станции определяется распоряжением директора ДТО ВС.

Работы по ТО и Р ВС авиакомпании также могут быть переданы по договору другой организации по ТО и Р, удовлетворяющей установленным требованиям. В этом случае в структуре ИАС авиакомпании в этом аэропорту должно быть подразделение, осуществляющее контроль качества выполняемого по договорам ТО и поддержанием летной годности ВС.

8.2.6.3. Техническое обслуживание ВС во внебазовых аэропортах

- (1) Обслуживание ВС ПАО «Аэрофлот» также может быть произведено сторонней организацией по ТО и Р, по договору ПАО «Аэрофлот» с этой организацией. При этом, если это внешняя линейная станция другой российской авиакомпании, то она должна быть сертифицирована уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации. Если же это зарубежная организация по ТО и Р, то она должна иметь Сертификат (разрешение, одобрение) авиационных властей своего государства.
- (2) При невозможности обеспечить техническое обслуживание ВС ПАО «Аэрофлот» во внебазовых аэропортах специалистами, имеющими допуск на требуемый вид ТО, эта работа выполняется силами ИТП ПАО «Аэрофлот», который включается в состав экипажа согласно техническому заданию на выполнение работ с записью на обратной стороне задания на полет и отметкой «Обслуживающий ИТП». Порядок взаимодействия экипажа и ИТП в этом случае определяется Технологией взаимодействия специалистов летной и инженерной служб, включенных в задание на полет для ТО ВС внебазового аэропорта, утвержденной руководством ПАО «Аэрофлот».

(3) В случае вынужденной посадки не по техническим причинам (болезнь пассажира, метеоусловия в аэропорту посадки и т.д.) на аэродроме, где отсутствует ИТП, имеющий допуск к самостоятельному обслуживанию данного типа ВС, рейс может быть продолжен при соблюдении следующих условий:

- работы по обеспечению стоянки и вылета выполнены ИТП аэропорта посадки под контролем экипажа ВС;
- экипажем выполнен осмотр воздушного судна и действия по обеспечению вылета в объеме, установленном эксплуатационной документацией;

Примечание: Справочный материал по выполнению осмотра и контроля за техническим обслуживанием ВС в случае вынужденной посадки на аэродроме, где отсутствует технический персонал, допущенный к обслуживанию типа ВС, находится в папке справочного материала.

- воздушное судно находится в исправном состоянии;
- готовность ВС к полету по результатам осмотра и информация о выполненных работах подтверждена записью КВС в бортжурнале (ATLB);
- при наличии отказов и неисправностей получено разрешение и необходимые рекомендации руководства авиакомпании экипажу для продолжения рейса, в том числе и о порядке применения Перечня минимального оборудования (MEL);

Вылет воздушного судна при соблюдении перечисленных условий производится без выполнения формы ТО и оформления карты-наряда.

Экипажу запрещается выполнение каких-либо работ на ВС с применением инструментов.

Устранение отказов и неисправностей выполняет бригада специалистов, доставленных к месту посадки ВС или службой технической поддержки аэропорта, имеющей допуск на техническое обслуживание данного типа воздушного судна.

(4) Если отклонение от плана полета по EDTO/ETOPS маршруту произошло по причинам, не связанным с работой систем ВС (например, вынужденная посадка на запасном аэродроме по причине болезни пассажира), выполнение работ согласно Transit Check не является обязательным. Рейс может быть продолжен по EDTO/ETOPS маршруту после выполнения экипажем ВС всех необходимых проверок и осмотра состояния ВС в соответствии с требованиями главы 2, раздела 2.2, РПП части В.

(5) Если отклонение от плана полета по EDTO/ETOPS маршруту произошло по причине, относящейся к работе EDTO значимой системы, то для продолжения полета по EDTO/ETOPS маршруту выполнение работ в соответствии с Transit Check квалифицированным по EDTO/ETOPS инженерно-техническим персоналом, является обязательным.

Если следующая часть рейса может быть выполнена по маршруту, без применения правил EDTO/ETOPS, выполнение работ по Transit Check квалифицированным по EDTO/ETOPS инженерно-техническим персоналом не требуется при условии соблюдения следующих требований:

- ВС соответствует требованиям MEL для полета;
- внеплановое ТО выполнено техническим персоналом и согласовано с ИКГ ДПЛГ;

- ИКГ ДПЛГ, экипаж, ДПиКОД (ОСС) и группа подготовки экипажей к вылету проинформированы и согласны эксплуатировать ВС на маршруте и без применения правил EDTO/ETOPS.

8.2.7. Прием-передача ВС и судовой документации

8.2.7.1. Общие положения

Настоящие требования распространяются на членов летных экипажей, инженерно-технический персонал и персонал представительств, участвующий в обеспечении вылета (стоянки) воздушных судов, а также персонал группы бортовой документации отдела летно-технической эксплуатации департамента производства полетов (далее – группа БД).

8.2.7.2. Порядок хранения судовых документов

- (1) Хранение судовой документации на бумажных носителях осуществляется в чемоданах, постоянно находящихся на борту ВС, нишах и отсеках пилотской кабины. Судовая документация (за исключением бортовых журналов) может сниматься с борта ВС только работниками группы БД для внесения изменений или технического обслуживания документации, а также ее хранения при постановке ВС на ТО.
- (2) Судовая документация на бумажных носителях и в EFB по типам ВС комплектуется на основании перечней Приложений 8.10.6 главы 8 РПП.
- (3) Сертификаты ВС комплектуются в отдельную опечатанную папку с перечнем содержащихся в ней документов и указанием сроков их действия. Перечень находящихся в папке документов согласовывается ДПЛГ, ДПП и ДУБП.
- (4) Комплектация и опечатывание папки производится работником группы БД и подтверждается оттиском личной пломбы.

Примечание: В отдельных случаях (нерабочее время группы БД) допускается вылет ВС с не опечатанной папкой с сертификатами при условии пунктуальной проверки экипажем содержащихся в ней документов в соответствии с перечнем.

- (5) Персонал группы БД осуществляет формирование папки с сертификатами, разрешениями, страховками и т.д., полученными от подразделений, ответственных за эти документы.
- (6) Ответственность за сохранность судовой документации в надлежащем состоянии при выполнении полета возлагается на летный экипаж, а за своевременное внесение изменений в документацию на бумажных носителях и поддержание ее в пригодном состоянии на работников группы БД.
- (7) Актуализация документов, размещенных в EFB ВС, производится с периодичностью в соответствии с ДП-150-2323 работниками отдела поддержания баз данных систем полетной информации ДПП.

8.2.7.3. Прием-передача ВС, бортового имущества и судовой документации

(1) Общие положения

Прием-передача ВС включает в себя проверку оборудования, комплектности судовой документации, а также количества спецжидкостей и топлива на борту ВС с заполнением бортового журнала (ATLB) согласно установленным правилам.

Прием-передача судовой документации осуществляется в соответствии с перечнем находящихся на борту документов.

Член летного экипажа, ответственный за прием-передачу ВС, принимает сертификаты ВС в опечатанной папке и убеждается в сроках их действия по приложенному перечню.

В базовом аэропорту прием-передача ВС, оборудования пилотской кабины и судовой документации производится между инженерно-техническим персоналом ДТО ВС, ответственным за обеспечение стоянки (вылета) ВС и членом летного экипажа.

Прием-передача ВС для выполнения технического обслуживания между структурными единицами ДТО ВС осуществляется между ИТП ДТО ВС с оформлением акта приема – передачи ВС. При передаче части работ в другую структурную единицу с оформлением ADD (отдельной карты), акт приема – передачи ВС не оформляется.

По окончании процедуры приема-передачи сдающая и принимающая стороны ставят свои подписи в бортовом журнале ВС (ATLB).

(2) *Порядок приема-передачи ВС, оборудования пилотской кабины и судовой документации от ИТП ДТО ВС летному экипажу.*

ИТП ДТО ВС передает ВС, а также проверяет и передает судовую документацию в соответствии с процедурами, указанными в пункте (1) настоящего параграфа.

ИТП ДТО ВС по запросу летного экипажа консультирует КВС по отложенным дефектам и дополнительным работам, выполненным при техническом обслуживании.

Летный экипаж принимает количество топлива, находящегося на борту ВС, по топливомеру и документам.

При обнаружении летным экипажем недостачи имущества или появлении каких-либо замечаний, а так же в случаях расхождений фактического количества топлива с количеством, указанным по документам, заполняется блок № 2 «Замечание» бортового журнала ВС (Section 2 «Report» ATLB).

ВНИМАНИЕ: При отсутствии установленного количества экземпляров бортовой документации, но при наличии согласно перечня необходимых для выполнения полета документов, *летный экипаж должен проинформировать о недостатке ДКДБА (НСС) по каналу связи «Аэрофлот-контроль», а по прилету ВС в базовый аэропорт сделать запись в ATLB.*

Процедура приема ВС, оборудования пилотской кабины и судовой документации под ответственность лётного экипажа должна быть закончена не позднее 15 минут после начала предполетной подготовки кабины экипажа в соответствии с технологическим графиком.

ВС, оборудование пилотской кабины и судовая документация считаются принятыми лётным экипажем после внесения индивидуального номера, фамилии и подписи КВС в блок 1 (Section 1) бортового журнала ВС (ATLB).

(3) *Порядок приема-передачи ВС, оборудования пилотской кабины, судовой документации от летного экипажа в ДТО ВС в базовом аэропорту.*

ИТП ДТО ВС, ответственный за обеспечение стоянки ВС, прибывает ко времени заруливания ВС на стоянку. После внешнего осмотра, знакомится с записями в бортовом журнале ВС (ATLB), а также получает устную информацию от летного экипажа о техническом состоянии ВС и неисправностях (при наличии), выявленных в полете.

Летный экипаж передает воздушное судно ИТП ДТО ВС в соответствии с процедурами, указанными в пункте (1) настоящего параграфа, и оформляет установленным порядком ATLB (бортовой журнал ВС), тем самым подтверждая информацию о состоянии ВС, оборудовании пилотской кабины, судовой документации и остатке топлива, замеренного по топливомерам, после высадки пассажиров.

ИТП ДТО ВС сверяет записанный в боржурнале остаток топлива с показаниями топливомера, проверяет наличие, состояние судовой документации и оборудование пилотской кабины.

При выполнении приема-передачи ВС, член лётного экипажа информирует ИТП ДТО ВС, посредством записи в ATLB, об использовании бланков документов, находящихся в папке справочного материала. ИТП ДТО ВС делает заказ в группу БД на доукомплектование бортовой библиотеки бланками. Группа БД поддерживает неснижаемый запас бланков на борту ВС в количестве, указанном в папке справочного материала.

В случаях отсутствия при приеме-передаче ВС какого-либо документа из бортовой документации, некомплектности оборудования пилотской кабины член лётного экипажа вносит запись в блок 2 «Замечание» бортового журнала ВС (Section 2 Report ATLB).

В случае некомплектности оборудования пилотской кабины ИТП ДТО ВС на основании записи в бортовом журнале ВС (ATLB) оформляет Акт комплектности оборудования ВС с комиссией в составе ИТП ДТО ВС для использования при организации восполнения утраченного имущества.

В случаях неприбытия ИТП ДТО ВС на МС ВС в течение 15 минут после выключения двигателей и высадки пассажиров лётный экипаж имеет право покинуть ВС. Перед покиданием ВС необходимо выключить ВСУ (если была запущена) и обесточить ВС, сделав в бортовом журнале ВС (ATLB) запись: «ВС не принято ДТО ВС. Время покидания ВС.» (AC TRANSFER not completed. Time of leaving...), сообщив об убытии с ВС по каналу связи «Аэрофлот-Контроль» на частоте 131,675 МГц по УКВ радиостанции.

Прием-передача ВС в базовом аэропорту между ИТП ДТО ВС и режимно-охранной службой Дирекции по авиационной безопасности ПАО «Международный аэропорт Шереметьево» регламентируется Технологической инструкцией о порядке приема-передачи под охрану (из под охраны) воздушных судов ПАО «Аэрофлот» в Международном аэропорту Шереметьево.

(4) Прием-передача ВС, оборудования пилотской кабины и судовой документации во внебазовом аэропорту производится:

- при кратковременной стоянке (до 2 часов) от одного летного экипажа к другому (при смене летного экипажа);
- при продолжительной стоянке (более 2 часов) время передачи ВС от летного экипажа представителю не должно превышать 30 минут с момента полной высадки пассажиров;
- если иммиграционные правила страны пребывания не позволяют произвести прием-передачу ВС от одного летного экипажа к другому, а прилетевший экипаж покидает ВС, то оно передается представителю (представителю уполномоченной обслуживающей компании при отсутствии представительства ПАО «Аэрофлот», если это предусмотрено договором).

ВС передается от летного экипажа с выключенной ВСУ и обесточенной кабиной. В случае выполнения на ВС наземного или технического обслуживания воздушное судно передается от экипажа с подключенной шиной наземного обслуживания.

Передача ВС от представителя летному экипажу производится с подключенной шиной наземного обслуживания, в холодное время года с прогретым салоном пассажирской кабины и прогретой кабиной экипажа (при наличии наземного обогревателя салонов ВС во внебазовом аэропорту или допущенного к запуску ВСУ (APU) инженерно-технического персонала).

Все вопросы, связанные с процедурой приемки ВС на ответственное хранение и организацией обслуживания ВС во внебазовых аэропортах, находятся в компетенции представителей.

Во всех случаях неприема ВС от лётного экипажа представителем ПАО «Аэрофлот» или представителем уполномоченной обслуживающей компании в течение 30 минут с момента полной высадки пассажиров экипаж производит запись в бортовом журнале ВС (ATLB): «ВС не принято. Время покидания...» (AC TRANSFER not completed. Time of leaving...) и покидает ВС. Ответственность за сохранность ВС возлагается на представителя ПАО «Аэрофлот» (при наличии).

В случае необходимости производится сдача под охрану ВС в аэропортах Российской Федерации в соответствии с требованиями Инструкции о порядке размещения, приема-передачи и охраны ВС, имеющейся в каждом аэропорту Российской Федерации и составленной с учетом особенностей аэропорта.

- (5) Порядок приема-передачи ВС, оборудования пилотской кабины и судовой документации в базовом аэропорту производится при кратковременной стоянке от одного летного экипажа к другому (при смене летного экипажа).

Прилетевший летный экипаж, ответственный за ВС, передает вылетающему летному экипажу оборудование пилотской кабины, судовую документацию и остаток топлива по топливомеру.

Вылетающий летный экипаж сверяет записанный в бортовом журнале ВС (ATLB) остаток топлива с показаниями топливомера, проверяет укомплектованность чемодана судовой документацией и оборудование пилотской кабины. При обнаружении недостачи имущества или появлении каких-либо замечаний по его состоянию заполняется блок 2 «Замечание» бортового журнала ВС (Section 2 Report ATLB).

В случаях отсутствия вылетающего экипажа в течение 15 минут после высадки пассажиров процедура приема ВС осуществляется ИТП от прибывшего летного экипажа. Ответственность за своевременное оповещение о необходимости передачи ВС под ответственность ДТО ВС возлагается на летный экипаж.

- (6) В случае проверки судовой документации во внебазовом аэропорту, инспекторами авиационной администрации со вскрытием папки с сертификатами, летный экипаж убеждается в наличии (возврате) всех проверявшихся документов и укладывает их в соответствующие файлы. При возвращении в базовый аэропорт делает соответствующую запись в бортовом журнале о проверке документации ВС авиационными властями во внебазовом аэропорту. Последующее опечатывание папки с сертификатами производится работником группы БД после проверки комплектности документов и отметки в перечне.

Вылет ВС с неукomплектованной бортовой документацией запрещается.

ВНИМАНИЕ: Отсутствие пломбы (печати) на папке с сертификатами при наличии в ней действующих документов не должно быть причиной задержки рейса.

Вылет ВС с неисправным или неукomплектованным аварийно-спасательным оборудованием возможен, если это предусмотрено Перечнем минимального оборудования (MEL).

8.3. ПОЛЕТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

8.3.1. Выполнение полета

Выполнение полетов воздушных судов ПАО «Аэрофлот» осуществляется в соответствии с требованиями главы 2 «Стандартные эксплуатационные процедуры» РПП часть В по типам ВС, с соблюдением эксплуатационных ограничений, которые установлены производителем подлинного оборудования (ОЕМ) и государством регистрации для каждого типа воздушных судов, на которых производятся полеты.

8.3.1.1. Процедуры перед взлетом

После занятия экипажем рабочих мест в кабине, КВС проводит предстартовую подготовку и убеждается в готовности экипажа и воздушного судна к полету.

На контролируемом аэродроме буксировка и руление выполняется пилотом после получения от органа ОВД или органа управления движением ВС на перроне (далее – орган ОВД) соответствующего разрешения и информации о схеме руления по аэродрому. Пилоту органом ОВД может передаваться другая информация, необходимая для обеспечения безопасности руления или буксировки.

По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД сообщает ему предполагаемое время взлета.

Орган ОВД, осуществляющий функции по управлению движением воздушных судов на площади маневрирования аэродрома:

- информирует экипаж воздушных судов об ограничениях;
- дает указание о движении по аэродрому воздушного судна по установленной схеме;
- информирует экипажи о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях видимости менее 400 м.

При наличии специализированного подразделения аэропортового комплекса по управлению движением воздушного судна на перроне аэропорта, функции по управлению движением воздушного судна на перроне могут осуществляться указанным подразделением.

8.3.1.2. Буксировка ВС

- (1) При буксировке воздушного судна между руководящим буксировкой лицом и экипажем воздушного судна должна поддерживаться двухсторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.
- (2) Буксировка производится:
 - по разрешению органа ОВД;
 - в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой наземного движения;
 - при наличии непрерывной двусторонней связи воздушного судна с органом ОВД и/или буксировочной бригадой.

Пересечение и занятие ВПП или РД при буксировке ВС производится по разрешению органа ОВД. При пересечении, занятии ВПП или РД летный экипаж и/или лица, осуществляющие буксировку:

- соблюдают визуальную и радиоосмотрительность;
- докладывают органу ОВД об освобождении ВПП или РД.

Ответственность за безопасность буксировки несет лицо, осуществляющее буксировку.

Буксировка воздушного судна выполняется с включенными аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

(3) Использование тормозов

Стояночный тормоз командир ВС должен использовать во всех случаях, указанных в РЛЭ воздушного судна. Установка (снятие) стояночного тормоза согласовывается с наземным персоналом.

Особое внимание уделяется установке стояночного тормоза перед запуском и выключением двигателей для предотвращения неконтролируемых перемещений ВС. Порядок использования стояночного тормоза при запуске двигателя и в процессе буксировки координируется с наземным персоналом.

В процессе буксировки пилотам следует держать ступни ног в положении, исключающем возможность непреднамеренного обжатия тормозных педалей, однако КВС должен быть готов в любой момент по команде с земли или при возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности воздушного судна в процессе буксировки, применить тормоза для экстренной остановки ВС.

8.3.1.3. Запуск двигателя (двигателей)

Запуск двигателей ВС выполняется по разрешению органа ОВД с докладом получения последней информации ATIS и производится под контролем технического персонала:

- на стоянке;
- на участках РД, отведенных для этой цели;
- на специально оборудованной площадке, определенной для данного аэродрома;
- в процессе буксировки – если это предусмотрено инструкцией данного аэродрома, а также получено разрешение органа ОВД и наземного персонала.

Запрос члена летного экипажа на запуск двигателя воздушного судна на контролируемом аэродроме или запуск двигателя на неконтролируемом аэродроме, произведенные с целью выполнения полета, свидетельствуют о принятии решения КВС о начале полета.

Перед началом запуска двигателя (двигателей) КВС должен убедиться в том, что:

- обеспечена безопасность людей и отсутствуют посторонние предметы, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска запускающее двигатель лицо получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей;
- все технологические операции согласно РЛЭ выполнены с обязательной проверкой по карте контрольных проверок;
- проблесковые маяки включены;
- имеется двухсторонняя связь с лицом наземного персонала, обеспечивающим запуск, по СПУ, радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Примечание: буксировка ВС и запуск двигателей с использованием визуальных сигналов применяется в случае отказа средств связи, а также при выполнении рейсов на нерегулярной основе на аэродромах, где отсутствует ИТП, допущенный к техническому обслуживанию данного типа ВС.

8.3.1.4. Руление

(1) Общие требования

Руление ВС выполняется, как правило, с места командира ВС.

Командир воздушного судна несет персональную ответственность за предотвращение столкновений ВС с препятствиями на рулении с момента готовности воздушного судна к движению до его полной остановки и выключения двигателей.

Руление производится согласно официально опубликованных схем руления на данном аэродроме с учетом всех действующих ограничений с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

(2) Экипажу воздушного судна запрещается начинать и продолжать руление, если:

- (i) не выполнены все технологические процедуры согласно РЛЭ воздушного судна с проверкой по карте контрольных проверок;
- (ii) на контролируемом аэродроме не получено разрешение органа ОВД или органа управления движением на перроне;
- (iii) не получен разрешающий визуальный сигнал от лица наземного персонала, обеспечивающего выпуск воздушного судна;
- (iv) давление в тормозных системах не соответствует эксплуатационным ограничениям или имеются другие признаки неисправности тормозов;
- (v) безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

(3) Члены летного экипажа воздушного судна во время руления обязаны следить за окружающей обстановкой, за радиообменом и предупреждать КВС о препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствий КВС обязан принять все меры по предупреждению столкновения, вплоть до полной остановки ВС и доложить о наличии препятствий органу ОВД. Руление производится на минимально возможной тяге двигателей для уменьшения воздействия шума и реактивных струй двигателей.

Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости, и не должна превышать 30 Кт на продолжительных прямых участках магистральных РД и 20 Кт на плавных поворотах до 45°. Если угол разворота превышает 45° скорость движения ВС рекомендуется уменьшить до 5÷10 Кт.

Руление по ВПП может осуществляться с максимальной скоростью до 60 Кт.

Руление по перрону рекомендуется выполнять на скорости не более 10 КТ.

Выполнение разворотов на скользких поверхностях применение раздельного торможения и несимметричной тяги двигателей на разворотах следует использовать в соответствии с рекомендациями РПП (часть В) и РЛЭ (FCOM) типа ВС.

(4) При рулении воздушных судов навстречу друг другу КВС обязаны уменьшить скорость руления до безопасной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении воздушного судна на пересекающихся направлениях КВС обязан пропустить воздушное судно, двигающееся справа.

Запрещено обгонять рулящее воздушное судно.

Руление в обратном направлении с использованием реверса тяги двигателей **запрещается**.

Руление выполняется по маршруту, указанному диспетчером УВД. В процессе руления наличие непрерывной двухсторонней связи с органом ОВД обязательно. О невозможности выполнить заданный маневр КВС должен доложить органу ОВД.

Пересечение критических зон посадочных маяков, либо ВПП производится по отдельному разрешению органа ОВД. После пересечения (освобождения) ВПП по маршруту руления командир ВС обязан сообщить об этом органу ОВД.

При рулении под контролем органа ОВД порядок взаимного расхождения воздушных судов на пересекающихся маршрутах определяет орган ОВД.

Если на аэродроме предусмотрена система управления рулением ВС с применением огней на РД, экипаж обязан строго выдерживать заданный огнями маршрут и быть готовым прекратить руление при загорании сигналов остановки.

Независимо от полученного указания органа ОВД, перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки летный экипаж воздушного судна и (или) лица, осуществляющие буксировку воздушного судна, обязаны убедиться в безопасности маневра.

В случаях необходимости длительного занятия ВПП КВС до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету.

- (5) Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется для сопровождения (лидирования) воздушного судна на рулении по требованию экипажа воздушного судна:

- в условиях ограниченной видимости;
- если маркировочная разметка рулежных дорожек по маршруту руления или места стоянки отсутствует или хотя бы частично не просматривается из-за наличия снега, льда или по другим причинам;
- по запросу экипажа независимо от времени суток и метеоусловий.

При лидировании воздушных судов безопасную дистанцию между автомашиной сопровождения и воздушным судном поддерживает командир ВС.

- (6) Заруливание воздушного судна на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования воздушного судна на стоянке или встречающего лица.

Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом орган аэродрома, под управлением которого он находится.

8.3.1.5. Взлет

- (1) До занятия воздушным судном исполнительного старта экипаж должен получить последнюю информацию ATIS, сообщить органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету на ВПП, в случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты), а также произвести визуальный осмотр видимых из кабины критических поверхностей ВС, если имеются основания предполагать образование снежно-ледяных отложений, могущих привести к ухудшению взлетных характеристик ВС. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж воздушного судна обязан запросить повторное разрешение на взлет. Разрешение органа ОВД на взлет ВС означает, что экипажу ВС разрешено занять высоту круга или высоту, предусмотренную стандартным маршрутом вылета.

При наличии нескольких опубликованных схем выхода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме выхода и первоначально заданной высоте, если она не установлена в аэронавигационной информации.

- (2) Перед взлетом летный экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пункта 8.3.3 РПП, а КВС убеждается в том, что:
- (a) воздушное судно и члены экипажа воздушного судна готовы к взлету;
 - (b) впереди на ВПП и по траектории взлета отсутствуют препятствия, скопления птиц или зоны опасных метеорологических явлений;
 - (c) фактическая погода соответствует минимуму для взлета (при наличии информации о видимости в трех частях ВПП видимость на ВПП (далее – RVR) оценивается КВС визуально в начале разбега, а в средней точке и в конце ВПП – по информации, сообщенной органом ОВД или АТИС);

ВНИМАНИЕ: Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

- (d) скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП соответствует ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна по фактической погоде;
 - (e) взлетная масса ВС не превышает допустимую для фактических условий взлета;
 - (f) поверхность ВС свободна от льда, инея или мокрого снега;
 - (g) на контролируемом аэродроме получено разрешение на взлет от органа ОВД.
- Запрещается** выполнять взлет, если экипаж воздушного судна получил информацию, что взлет создаст помеху воздушному судну, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг), а также производить взлет ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования.
- (3) Взлет воздушного судна производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

Допускается взлет ВС при попутном ветре, если это предусмотрено РЛЭ ВС с учетом установленных ограничений.

Взлет выполняет КВС или по указанию КВС второй пилот.

Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен.

Запрещается отрыв воздушного судна от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В случае прекращения взлета по причине отказа или неисправности воздушного судна запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

Если прекращение взлета не связано с отказом или неисправностью воздушного судна, решение о выполнении повторного взлета может быть принято КВС, после проведения работ, если они предусмотрены в эксплуатационной документации воздушного судна.

При отказе двигателя на разбеге на скорости принятия решения или более полет выполняется в соответствии с опубликованной траекторией полета, рассчитанной из условия отказа двигателя или по продолженной оси ВПП при её отсутствии. Командир ВС имеет право принимать решение на выполнение полета по траектории, отличной от указанных, при наличии обоснованной уверенности, что данный вариант действий является более безопасным.

Взлет воздушного судна производится с включенными взлетно-посадочными фарами.

Экипажу воздушного судна с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м запрещено вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж воздушного судна, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности.

- (4) При выполнении взлета экипаж обязан использовать методику уменьшения шума на местности там, где это предписано администрацией аэропорта, за исключением ниже перечисленных случаев:

- сдвига ветра;
- фактического или прогнозируемого умеренного или сильного обледенения;
- умеренной болтанки.

Если командир ВС считает выполнение бесшумного взлета в данных условиях небезопасным, он должен согласовать с диспетчером УВД альтернативную процедуру или перенести вылет на другое время.

- (5) Воздушному судну может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее воздушное судно находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от последующего воздушного судна.

Как правило взлет выполняется без остановки на линии исполнительного старта (немедленный взлет) при условии, что дальность видимости на ВПП (видимость) не менее 400 м.

На мокрых, обледенелых, заснеженных и покрытых слякотью ВПП рекомендуется выполнять взлет с кратковременной остановкой ВС на ВПП.

При применении сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП время с момента получения диспетчерского разрешения на занятие ВПП и выполнение взлета до начала разбега самолета не должно превышать 30 секунд, а если взлет выполняется с линии исполнительного старта – 10 секунд. Экипаж должен выдерживать указанные временные интервалы даже при отсутствии информации органа ОВД или ATIS о применении сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП.

Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП не применяются между вылетающим воздушным судном и предшествующим воздушным судном, выполняющим посадку.

Если к моменту достижения контрольной скорости двигателя не вышли на режим взлетной тяги, взлет должен быть прекращен.

- (6) Если фактическая взлетная масса ВС ограничена по условиям располагаемой длины ВПП, выполняется нормальный взлет с выводом двигателей на взлетную тягу на исполнительном старте. В этом случае применение максимального взлетного режима обязательно.

- (7) Летный экипаж должен использовать ремни безопасности в течение всего полета в соответствии с требованиями, оговоренными в настоящем РПП.

Кабинный экипаж должен находиться на штатных местах и быть пристегнутым ремнями безопасности в процессе выполнения взлета и посадки, а также при попадании ВС в зону умеренной или сильной болтанки – до выхода из этой зоны. В любом случае члены кабинного экипажа могут расстегивать ремни безопасности и оставлять кресло только по сигналу командира ВС.

- (8) Скорость принятия решения V1 – наибольшая скорость разбега, при которой в случае отказа критического двигателя возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

Расчет скорости принятия решения V1, скорости подъема передней ноги VR и безопасной скорости на взлете V2 производится экипажем ВС перед каждым взлетом согласно РЛЭ воздушного судна с учетом конкретных условий предстоящего взлета и состояния ВПП.

(9) Прерванный взлет:

Решение на прекращение взлета и выполнение всех операций по его прекращению (подача соответствующих команд на использование необходимых для торможения систем ВС) является прерогативой командира ВС в любом случае независимо от того, кто пилотирует воздушное судно.

Командир ВС в процессе разбега держит руку на рычагах управления двигателями до скорости V1 в любом случае, а при принятии решения на прекращение взлета дает команду STOP и предпринимает все необходимые действия по остановке воздушного судна в соответствии с РЛЭ.

Решение на прекращение взлета может быть принято командиром ВС в соответствии с обстоятельствами, при любых отказах. В целях предотвращения торможения воздушного судна на больших скоростях (особенно на скоростях, близких к скорости принятия решения (V1), устанавливается контрольная скорость, которая не является критической и выбрана в помощь командиру ВС для принятия решения о прекращении взлета.

Использование контрольной скорости определяется стандартными операционными процедурами и РЛЭ воздушного судна. Однако, в общем случае взлет прекращается при возникновении любых неисправностей до достижения контрольной скорости, а при отказах на контрольной скорости и более взлет прекращается, как правило, только при возникновении ряда ситуаций, таких как:

- срабатывание сигнализации о пожаре или при серьезных повреждениях;
- внезапная потеря тяги двигателей;
- возникновение условий или неисправностей с однозначной индикацией невозможности безопасного взлета;
- других случаях, определяемых РЛЭ воздушного судна (к примеру, срабатывание сигнализации отказов на ECAM, не подавляемых выше установленной скорости).

(10) Продолженный взлет:

При любых отказах на взлете на скорости выше скорости принятия решения V1 взлет должен быть продолжен.

Никакие действия не предпринимаются до надежной стабилизации полета, кроме отключения звуковой сигнализации, если она мешает нормальному взаимодействию, до тех пор, пока:

- не закончены нормальные процедуры;
- не достигнута высота 400 футов (120 м) AGL.

Ниже высоты 400 футов (120 м) AGL допускается только:

- увеличение тяги двигателей;
- уборка/выпуск шасси, если это не приведет к опасному нарушению балансировки воздушного судна.

8.3.1.6. Набор высоты

Набор высоты с курсом взлета производится до высоты, не менее 120 м (400 ft) над уровнем аэродрома, если иное не предусмотрено схемой выхода (SID) после взлета и не противоречит летным ограничениям, установленным РЛЭ (FCOM) конкретного типа ВС.

В процессе выполнения набора высоты члены летного экипажа должны выполнять все процедуры, предусмотренные РЛЭ воздушного судна, технологией работы и РПП.

Выполнение установленных стандартных процедур выхода (SID) обязательно. Указания диспетчера органа ОВД выполняются экипажем ВС в том случае, если они не противоречат ограничениям РЛЭ воздушного судна.

В случаях, когда вылетающему по стандартному маршруту вылета воздушному судну выдается диспетчерское разрешение на набор высоты до эшелона, находящегося выше первоначально назначенного или эшелона(ов), указанного(ых) в стандартном маршруте вылета, воздушное судно следует по опубликованному вертикальному профилю стандартного маршрута вылета, если только такие ограничения непосредственно не отменены органом ОВД.

В наборе высоты все члены летного экипажа должны соблюдать визуальную и радиоосмотрительность.

При пересечении эшелона FL100 (3000 м) экипажем ВС производится контроль работы высотной системы воздушного судна и выключение посадочных (рулежных) фар в соответствии со стандартными операционными процедурами.

В наборе высоты за 1000ft до заданного эшелона (высоты) полета вертикальная скорость не должна превышать 1500 ft/min, если иное не установлено указаниями органа ОВД или правилами полетов. При наличии информации о конфликтном движении не рекомендуется превышать вертикальную скорость 1000 ft/min.

8.3.1.7. Полет на эшелоне

- (1) Полет по маршруту выполняется на наивыгоднейшем эшелоне, определенном в зависимости от фактической массы ВС и внешних условий.
Экипаж воздушного судна обязан постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.
- (2) В случае если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, экипажем воздушного судна предпринимаются следующие действия:
 - (a) если воздушное судно отклонилось от линии пути, экипажем воздушного судна предпринимаются действия для корректировки курса воздушного судна в целях быстрого возвращения на линию заданного пути;
 - (b) если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5 % от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом сообщается органу ОВД;
 - (c) если обнаружится, что уточненный расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта отличается более чем на 2 минуты от времени, о котором был уведомлен орган ОВД, экипаж воздушного судна информирует орган ОВД об уточненном времени.
- (3) Изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута следования на другой аэродром производится при условии, что, начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, соблюдаются требования пункта 8.1.6.1(3) в отношении запаса топлива и масла.
- (4) При приближении в полете к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обязан принять меры для обхода опасной зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения из-за опасных метеорологических явлений КВС может произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.
О принятом решении и своих действиях КВС должен при наличии связи сообщить органу ОВД, который обязан принять необходимые меры по обеспечению безопасности дальнейшего полета.
- (5) Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном из запасных аэродромов пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационного минимума для посадки.

- (6) В полете летный экипаж воздушного судна должен анализировать поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и вести контроль расхода топлива.
- (7) При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, на обслуживании которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу воздушного судна.
- (8) На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки КВС может выбрать запасной аэродром в полете.
- (9) Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем полета, а по запросу экипажа воздушного судна по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс (по возможности).
- (10) При входе в район ОВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж воздушного судна обязан информировать орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.
При получении указанной информации, в случае если воздушное судно находится вне зоны вещания автоматизированной системы ВОЛМЕТ, орган ОВД незамедлительно запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности запасного аэродрома и аэродрома назначения к приему воздушного судна и передает эти сведения экипажу воздушного судна.
- (11) Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято КВС, если последняя информация указывает на то, что:
- (a) прогнозом погоды на аэродроме назначения ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для запасного аэродрома;
 - (b) есть информация о технической готовности аэродрома назначения к приему воздушного судна.
- (12) Очередность и время приема пищи определяется командиром ВС в зависимости от условий полета.

Допускается кратковременное покидание рабочего места только одного члена экипажа с разрешения командира ВС при перераспределении обязанностей в зависимости от технологии работы между оставшимися членами летного экипажа.

При необходимости кратковременного покидания кабины пилотом на ВС с двухчленным составом экипажа место дополнительного члена экипажа занимает старший бортпроводник или бортпроводник, им назначенный.

ВНИМАНИЕ:

Отсутствие на рабочем месте одного из членов летного экипажа более десяти минут считать событием, требующим от оставшихся членов экипажа готовности к действиям в чрезвычайной обстановке, связанной с актом незаконного вмешательства.

- (13) В течение всего полета экипаж обязан поддерживать радиосвязь с соответствующими диспетчерскими пунктами органа ОВД.

При потере радиосвязи в воздушном пространстве иностранного государства экипаж воздушного судна обязан выполнять требования правил полетов в воздушном пространстве данного государства, предусмотренных для подобного случая.

- (14) Светосигнальное табло «Не курить» должно быть включено в течение всего полета.

8.3.1.8. Снижение

- (1) Предпосадочная подготовка

Перед началом снижения экипажем ВС проводится предпосадочная подготовка в объеме пункта 8.1.1.4(4) РПП. При продолжительности полета менее одного часа часть предпосадочной подготовки по решению командира ВС может быть проведена перед вылетом.

Снижение необходимо планировать заблаговременно для исключения чрезмерно крутой траектории. Рубеж начала снижения (TOD) рассчитывается с учетом удаления от аэродрома посадки, наиболее вероятного или наиболее короткого маршрута снижения, высоты полета, ограничений по высотам и скоростям, необходимости применения противообледенительной системы, направления и скорости ветра по высотам, полетной массы воздушного судна.

Схемы захода на посадку и/или электронные полетные планшеты располагается в кабине экипажа таким образом, чтобы каждый пилот мог видеть всю необходимую информацию.

На основе полученных данных о фактических метеоусловиях и уточненной массе ВС рассчитываются посадочные характеристики.

Расчет посадочных данных и параметров захода на посадку должны быть выполнены, как минимум, двумя членами летного экипажа независимо один от другого с обязательным сравнением результатов.

При смене ВПП (курса посадки) или возникновении условий, требующих изменения (уточнения) ранее принятых решений, экипажем должна быть проведена дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций по карте контрольных проверок.

В аэропортах, где предусмотрена связь по коммерческим каналам «Транзит» (Company Communication channels в зарубежных аэропортах) с организациями, обеспечивающими обслуживание рейсов ПАО «Аэрофлот», до начала снижения необходимо сообщить расчетное время посадки (прибытия на перрон), получить предполагаемый номер стоянки ВС (терминала) и передать данную информацию старшему бортпроводнику.

- (2) Снижение ВС с эшелона полета

- (а) Снижение воздушного судна с заданного эшелона (высоты) полета выполняется по разрешению диспетчера органа ОВД с докладом экипажа о начале снижения.

Вход воздушного судна в район контролируемого аэродрома производится по схеме опубликованной в документах аэронавигационной информации или по указаниям органа ОВД.

При наличии нескольких опубликованных схем захода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме захода, по которой следует выполнять полет.

При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу экипаж воздушного судна обязан своевременно информировать об этом орган ОВД.

- (b) В процессе снижения за 1000ft до заданного эшелона (высоты) полета вертикальная скорость не должна превышать 1500ft/min, если иное не установлено указаниями органа ОВД или правилами полетов. При наличии информации о конфликтном движении не рекомендуется превышать вертикальную скорость 1000 ft/min.
- (c) В районах аэродромов (аэроузлов) с интенсивным воздушным движением устанавливаются стандартные ограничения поступательных и вертикальных скоростей снижения воздушных судов.

Сведения о введении ограничений публикуются в документах аэронавигационной информации.

Экипаж должен избегать предельных вертикальных скоростей снижения, а на высотах ниже 10000 футов (3000 м) над земной поверхностью руководствоваться максимальными значениями вертикальных скоростей, указанными в Таблице 8.3-1.

Таблица 8.3-1

| Высота полета (AGL) | Максимальное значение вертикальной скорости снижения |
|----------------------|------------------------------------------------------|
| до 10000 ft (3000 м) | в соответствии с РЛЭ типа ВС |
| 10000 ft (3000 м) | 3000 ft/min (15 м/с) |
| 3000 ft (900 м) | 2000 ft/min (10 м/с) |
| 2000 ft (600 м) | 1500 ft/min (7.0 м/с) |
| 1000 ft (300 м) | 1000 ft/min (5.0 м/с) |

- (d) Воздушному судну, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку. Экипаж воздушного судна, сообщивший органу ОВД о недостаточном остатке топлива для ожидания посадки в порядке общей очереди, имеет преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед другими воздушными судами, кроме воздушных судов, которым требуется немедленная посадка.
- (e) Правила полета в зоне ожидания определены документом 8168 ICAO или специальными государственными правилами.

8.3.1.9. Заход на посадку

- (1) Маневр захода на посадку выполняется в соответствии с опубликованной схемой и указаниями диспетчера органа ОВД. Если указания диспетчера по мнению командира ВС не обеспечивают безопасности, следует немедленно запросить изменение полученного указания.
- (2) Визуальный заход на посадку на контролируемом аэродроме выполняется по разрешению органа ОВД после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.
- (3) Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан проверить правильность установки давления на шкалах давлений барометрических высотомеров и сравнить показания всех высотомеров.

- (4) В целях организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку воздушных судов, оказания летным экипажам содействия по обходу районов с неблагоприятными метеорологическими условиями и регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам воздушных судов выдерживать необходимую линию пути.

Если воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения и не даются указания на снижение ниже высоты, обеспечивающей предписанный запас высоты над препятствиями, в том числе с учетом влияния низких температур.

- (5) Векторение воздушного судна прекращается органом ОВД после возобновления пилотом самостоятельного самолетовождения на основании выданного диспетчером УВД указания, содержащего информацию о местонахождении воздушного судна, точке выхода на заданный маршрут, магнитном путевом угле и расстоянии до нее.

При заходе на посадку по приборам начатое векторение продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до начала визуального захода на посадку по разрешению органа ОВД.

Момент поворота воздушного судна для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием векторения. Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом.

После получения разрешения на заход летный экипаж воздушного судна выдерживает последний заданный курс до входа в зону действия средства наведения на конечном этапе захода на посадку, затем выполняет поворот и стабилизацию воздушного судна на линии, заданной средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

- (6) 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.

При выполнении захода на посадку по категории CAT IIIB без высоты принятия решения, если после пролета высоты начала конечного этапа захода на посадку получена информация о значении RVR менее установленного эксплуатационного минимума для посадки, экипаж должен выполнить процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) с высоты не менее 200ft и принять решение о возможности выполнения повторного захода на посадку или следования на запасной аэродром.

Заход на посадку и посадка по приборам при метеорологической видимости менее 800 м не разрешается, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).

- (7) Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемых 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 RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП не менее RVR установленного минимума для взлета.

Для самолетов, оборудованных автоматической системой управления воздушным судном на пробеге, при заходе на посадку и посадке по приборам по категории IIIB и IIIC, RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП должны быть не менее установленного эксплуатационного минимума для посадки.

- (8) При отсутствии визуального наблюдения пилотом любого из минимально определенных наземных ориентиров, указанных для конкретной системы захода на посадку, в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета, продолжение захода на посадку ниже DA/H или MDA/H является нарушением минимума для посадки.

Указанными ориентирами являются:

- при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра Circle-to-Land) – любые ориентиры, относительно которых представляется возможным определять положение воздушного судна относительно ВПП. Снижение ниже высоты MDA/H, установленной для визуального маневрирования (маневр Circle-to-Land), допускается только при наличии визуального контакта с порогом ВПП или светосигнальными средствами захода на посадку, связанными с ВПП;
 - при заходе на посадку в условиях не ниже категории I — система огней приближения или ее часть, порог ВПП и его маркировка, входные огни ВПП, огни обозначения порога ВПП, система визуальной индикации глиссады, зона приземления, ее маркировка, огни зоны приземления, посадочные огни ВПП;
 - при заходе на посадку по категории II или по категории III a – участок системы огней приближения, состоящий, по крайней мере из трех последовательных осевых огней системы огней приближения огни зоны приземления и осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП;
 - при заходе на посадку по категории III b при наличии высоты принятия решения по крайней мере один огонь линии осевых огней ВПП;
 - при заходе на посадку по категории III b без высоты принятия решения или категории III c визуальный контакт до касания ВПП не требуется.
- (9) При полете ВС от ТВГ до посадки указания и информация диспетчера органа ОВД по выдерживанию заданной траектории могут приниматься без подтверждения. Указания о разрешении (запрещении) снижения и посадки подтверждаются обязательно.
- (10) КВС (пилотирующий пилот) обязан прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг), если:
- (a) впереди по траектории полета наблюдаются опасные метеорологические явления;
 - (b) наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;
 - (c) для выдерживания градиента снижения на глиссаде снижения требуется увеличение режима работы двигателей более номинального (максимального режима непрерывной работы двигателей – МСТ), если иное не предусмотрено РЛЭ;
 - (d) до установления необходимого визуального контакта с наземными ориентирами сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;
 - (e) получена информация, свидетельствующая о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

- (f) до высоты 1000 ft над уровнем аэродрома не создана необходимая посадочная конфигурация ВС;
- (g) заход на посадку не стабилизирован до высоты 1000 ft над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях (IMC) или до достижения высоты 500 ft над уровнем аэродрома при полете в визуальных метеорологических условиях (VMC);

ПРИМЕЧАНИЕ: При выполнении захода на посадку с применением кругового маневрирования высота выпуска механизации в посадочное положение и полной стабилизации ВС на посадочном курсе определяются стандартными эксплуатационными процедурами изложенными в части В РПП по типам ВС.

- (h) до достижения DA/H при заходе по схеме точного захода на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;
- (i) при заходе по схеме неточного захода на посадку в приборных метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;
- (j) положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;
- (k) потерян необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;
- (l) в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;
- (m) расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения;
- (n) не получено разрешение на посадку до достижения высоты 60 м над уровнем аэродрома. (*)

Запрещается выполнение посадки при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

В любом случае КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме, если по его мнению не обеспечивается безопасность посадки.

(*) **ВНИМАНИЕ:**

(1) *Разрешение на посадку воздушному судну может выдаваться в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент пересечения воздушным судном порога ВПП:*

- *вылетающее воздушное судно пересечет выходной конец используемой ВПП или приступит к выполнению разворота; или*
- *все впереди летящие воздушные суда, выполняющие посадку, освободят ВПП; или*
- *при использовании сокращенных минимумов продольных интервалов на ВПП, предшествующее воздушное судно:*

(i) *выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении;*

- (ii) находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от последующего воздушного судна.
- (2) Если не действуют процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP), разрешение на посадку может выдаваться в любой момент полета ВС на конечном этапе захода на посадку вплоть до пролета ВС порога ВПП.
- (11) Уход на 2 круг расценивается как грамотное решение командира ВС.
Процедура прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) на контролируемом аэродроме выполняется по установленной схеме или по указанию органа ОВД и предусматривает вывод воздушного судна в точку, с которой возможно выполнить повторный заход на посадку, полет в зоне ожидания или уход на запасной аэродром.
Процедура прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) выполняется при точном заходе на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением с высоты не ниже высоты принятия решения, а при неточном заходе на посадку в приборных метеорологических условиях с высоты не ниже минимальной высоты снижения.
- (12) Командиру ВС предоставляется право выполнения повторных заходов на посадку, если:
- (a) количество топлива на борту ВС после повторного захода обеспечивает уход на запасной аэродром с ВПП, а фактические метеорологические условия на аэродроме соответствуют установленному эксплуатационному минимуму для посадки или превышают их; или
 - (b) в полете аэродром назначения выбран в качестве запасного, при этом:
 - аэродром имеет независимые рабочие ВПП;
 - последняя фактическая и прогнозируемая метеорологическая информация свидетельствует о том, что в течение времени использования аэродрома нижняя граница облаков (вертикальная видимость) и видимость на ВПП, выбранной в качестве запасной, будут соответствовать требованиям подпункта (a) пункта 8.1.3.2(2), а направление и скорость ветра (включая порывы) с учетом состояния ВПП соответствует установленным эксплуатационным ограничениям.
- (13) Воздушное судно считается стабилизированным для продолжения захода на посадку, если выполняются все ниже перечисленные условия:
- создана необходимая посадочная конфигурация ВС;
 - экипаж полностью проинструктирован и выполнены в полном объеме карты контрольных проверок;
 - режим работы двигателей соответствует посадочной конфигурации ВС и скорости;
 - приборная скорость не превышает значения $V_{app} + 20 \text{ knots}$ и не менее $V_{app} - 5 \text{ knots}$;
 - угол наклона траектории и вертикальная скорость снижения соответствуют типу захода на посадку. Вертикальная скорость снижения не должна превышать 1000 ft/min (5 м/сек). Если конечный этап захода на посадку требует выдерживать вертикальную скорость снижения более 1000 ft/min (5 м/сек), это необходимо оговаривать при проведении предпосадочной подготовки;
 - отклонения ВС от расчетной траектории снижения не превышают допустимых значений для выбранной системы захода на посадку;
 - для выдерживания траектории снижения требуются небольшие корректирующие движения органов управления ВС.

- (14) Пилотирующий пилот (PF) обязан немедленно начать маневр ухода на второй круг по команде любого члена экипажа, даже если по его мнению продолжение захода на посадку и посадка могут быть выполнены безопасно.

Во всех случаях непилотирующий пилот (PM) должен своевременно информировать об отклонениях от расчетных параметров полета и, если после достижения минимальной высоты стабилизации параметры полета выходят за допустимые пределы безопасности, а пилотирующий пилот не предпринимает корректирующих действий в соответствии со стандартными эксплуатационными процедурами, выполнить маневр ухода на второй круг.

- (15) На конечном этапе захода на посадку по неточным системам стабилизированная траектория выдерживается, как можно ближе к требуемому профилю, при этом экипаж ВС сохраняет и корректирует в процессе снижения расчетное значение вертикальной скорости в соответствии со стандартными эксплуатационными процедурами.

Перед началом выполнения конечного этапа захода на посадку (final approach fix или эквивалентная позиция) пилоты должны установить постоянный профиль снижения, поддерживая вертикальную скорость стабилизированного захода, соответствующую приблизительно скорости снижения по глиссаде, имеющий угол наклона 3°.

На предпосадочном брифинге перед выполнением захода на посадку по неточным системам особое внимание следует обратить на позиции выпуска механизации, соответствующие им пересекаемые высоты, применение стандартных технологических фраз и взаимного контроля.

На ВС, оборудованных соответствующими вычислительными устройствами (FMS, GPS, CHC), рекомендуется использовать индикацию вертикального профиля снижения.

Рекомендуется использовать дополнительную информацию: DME, векторение, маркированные точки профиля и т.п.

Минимальная высота, до которой может использоваться автопилот при заходе на посадку по неточным системам, должна быть выше опубликованной высоты MDA.

При достижении высоты MDA заход на посадку должен быть прерван, если не установлен визуальный контакт с ВПП или наземными ориентирами, и/или положение ВС относительно ВПП не позволяет продолжить заход, или если иная причина, указанная в данном разделе, диктует принять такое решение.

Горизонтальный полет до обозначенной точки ухода на второй круг (MAP) не допускается.

Заход на посадку должен быть прерван в точке ухода на второй круг (MAP), если до достижения этой точки высота MDA еще не достигнута.

Уход на второй круг выполняется по опубликованной схеме, при этом до пролета торца ВПП посадки или MAP развороты без команды диспетчера органа ОВД не допускаются.

- (16) Действия экипажа в случае отказа (неустойчивой работы) оборудования ВС или наземных РТС системы захода на посадку при полете на предпосадочной прямой:

(a) при наличии визуального контакта с ВПП – продолжить визуальный заход на посадку;

(b) при отсутствии визуального контакта с ВПП:

- выполнить уход на второй круг;

- провести дополнительную подготовку к заходу на посадку (предпосадочную подготовку) и выполнить заход на посадку по резервной системе, при соблюдении требований пункта 8.3.1.9 (12).

(17) Посадка воздушных судов ночью выполняется с включенными посадочными фарами. При посадке в тумане и других метеоявлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются командиром ВС.

Порядок перехода от автоматического режима управления полетом к штурвальному и действия экипажа при частичных отказах автоматических систем управления полетов определяется РЛЭ данного типа ВС.

Допускается посадка воздушных судов при попутном ветре, если это предусмотрено РЛЭ ВС, с учетом установленных ограничений.

Посадку ВС экипаж обязан производить в зоне приземления в пределах установленных нормативов.

При выполнении посадки экипаж ВС выполняет требования РЛЭ ВС по предупреждению выкатывания за пределы ВПП, возникновению гидроглиссирования на ВПП, покрытой слоем осадков, боковых заносов, юза колес, скорости начала торможения.

8.3.1.10. Порядок действий при уходе на запасной аэродром

Своевременный возврат на аэродром вылета или посадка на запасном аэродроме по причинам, не позволяющим продолжить полет до аэродрома назначения, расценивается, как правильное решение командира воздушного судна.

Полет на запасной аэродром выполняется с оптимальным профилем, а при необходимости экипаж может запросить орган ОВД о следовании на запасной аэродром по кратчайшему расстоянию.

Если посадка на аэродроме назначения оказалась невозможной из-за ухудшения метеоусловий или по другим причинам, командиру воздушного судна разрешается посадка на другом аэродроме, где фактическая погода не ниже минимума, при наличии АНЗ для полета с ВПП этого аэродрома до запасного.

Командиру воздушного судна предоставляется право выбора запасных аэродромов в полете на основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки.

Если количество топлива на борту воздушного судна, аэронавигационная и метеорологическая обстановка не обеспечивают уход на запасной аэродром с ВПП аэродрома назначения, командиру воздушного судна предоставляется право:

- производства посадки на промежуточном или запасном аэродроме для дозаправки топливом;
- выбора запасного аэродрома с рубежа ухода.

8.3.1.11. После посадки

(1) Освобождение ВПП

Освобождение ВПП после посадки производится по возможности без задержки, по ближайшей РД, если не было других указаний диспетчера.

Руление по ВПП может осуществляться с максимальной скоростью до 60 Kt.

Максимальная скорость освобождения ВПП по скоростной РД (Rapid Exit Taxiway) не более 45 Kt, при условии, что угол отворота на РД не превышает 45°.

В сложных метеоусловиях, а так же, если разворот на РД производится на угол более 45°, скорость ВС перед разворотом должна быть снижена пропорционально углу разворота вплоть до минимальной скорости руления 5 ÷ 10 Kt.

Командиру ВС следует учитывать, что состояние поверхности рулежных дорожек и перрона особенно в местах пересечений и разворотов не оценивается инструментально и может значительно отличаться от условий торможения на ВПП.

Уборка посадочной механизации крыла и выключение части двигателей допускается только после освобождения ВПП. Если после посадки руление производится по ВПП в обратном направлении, указанные операции выполняются после разворота на 180 градусов.

ВНИМАНИЕ:

Не допускается использование несинхронной тяги двигателей для ускорения разворота.

Обо всех опасных явлениях на конечном этапе захода на посадку и на пробеге, особенно о неудовлетворительном состоянии ВПП, экипаж ВС докладывает органу ОВД.

(2) Заруливание на стоянку

(a) Заруливание на место стоянки выполняется по:

- указанию диспетчера органа ОВД или органа управления движением ВС на перроне;
- маркировочной разметке места стоянки;
- сигналам и указаниям автомашины-лидировщика;
- сигналам маршала (встречающего) на стоянке.
- сигналам системы самостоятельной парковки ССП (если она предусмотрена);

Заруливание на стоянку производится на минимально возможной тяге двигателей для обеспечения безопасной остановки ВС, с соблюдением визуальной и радиоосмотровости и с учетом:

- состояния перрона и зоны парковки;
- видимости и степени освещенности на маршруте заруливания;
- наличия возможных препятствий в зоне, прилегающей к месту парковки;
- других условий по усмотрению КВС определяющих безопасность руления.

Перед подъездом к зоне парковки экипаж ВС убеждается в том, что стоянка свободна и имеется встречающее лицо наземного персонала (лидировщик).

(b) При возникновении угрозы безопасности руления командир ВС обязан:

- прекратить руление;
- сообщить диспетчеру органа ОВД о причине прекращения руления;
- продолжить руление с разрешения диспетчера органа ОВД, если угроза безопасности рулению миновала или вызвать буксир для буксировки воздушного судна на место стоянки.

(c) При установке воздушного судна не по маркировочной разметке места стоянки командир воздушного судна обязан:

- информировать об этом орган управления движением ВС на перроне (орган ОВД);
- по согласованию с органом управления движением ВС на перроне (органом ОВД) повторить маневр заруливания на стоянку;
- осуществить постановку воздушного судна на место стоянки буксиром.

(3) Использование систем самостоятельной парковки

Системы самостоятельной парковки (далее – ССП) предназначены для точной постановки ВС на стоянку и под телетрап.

Система, как правило, двухканальная и состоит из системы завода ВС по осевой линии и системы управления остановкой ВС.

ВНИМАНИЕ:

Особенности работы ССП на конкретном аэродроме уточняются по сборнику аэронавигационной информации.

Пример взаимодействия летного экипажа при использовании ССП

Таблица 8.3-2

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-------------------------------------------------------------|
| При приближении к стоянке экипаж убеждается в отсутствии препятствий по маршруту руления. Контроль положения ВС осуществляется относительно линий разметки на перроне (желтые или белые). | | |
| <i>КВС</i> | | <i>Второй пилот</i> |
| - «Встречающего наблюдаю» | ← | - «Стоянка №__»; |
| - «Слева, впереди свободно» | → | - «Справа, впереди свободно». |
| В ЗОНЕ ОСЕВОГО ИНДИКАТОРА ССП | | |
| Проверяет соответствие типа ВС | | Проверяет соответствие типа ВС |
| - «Подтверждаю» | ← | - «B777, на осевой» |
| - «Понял» производит доворот на ось руления | ← | - при уклонении от линии разметки: «Левее (правее) оси» |
| БОКОВОЙ МАРКЕР ОСТАНОВКИ ССП | | |
| - «Понял» уменьшает скорость руления | ← | Информирует о приближении к месту остановки (если возможно) |
| - «На стояночном» | ← | - «Зеленые» |
| | | - «Стоп» |

Экипаж должен учитывать, что даже правильное руление по лидирующим огням ССП не гарантирует полное отсутствие препятствий в зоне парковки. Следует избегать выхода на осевые огни под большим углом во избежание наезда на препятствия.

ВНИМАНИЕ:

Системы ССП отрегулированы, как правило, для считывания с левого пилотского кресла КВС. Остальные члены летного экипажа должны своевременно предупреждать КВС о наблюдаемых ими сигналах.

(4) Перегрев тормозов

Если при посадке и рулении тормоза использовались более интенсивно, экипаж ВС сообщает диспетчеру органа ОВД о необходимости сокращения маршрута руления, если есть такая возможность.

Экипаж ВС контролирует температуру колес шасси в процессе руления после посадки, при необходимости прекращает руление и выполняет необходимые действия в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

На стоянке после установки колодок по согласованию с наземным персоналом экипаж ВС выключает стояночный тормоз для ускоренного охлаждения и предотвращения спекания элементов тормозов. Состояние тормозов контролируется по термоизвещателям. При необходимости экипаж ВС выполняет необходимые действия в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

(5) Использование ВСУ на земле

В целях уменьшения шума использование ВСУ должно быть минимально необходимым. Запуск ВСУ после посадки производится непосредственно перед заруливанием на стоянку, а если использование ВСУ для целей электроснабжения или кондиционирования не требуется, запуск не производится.

Приоритетным является обеспечение максимального комфорта для пассажиров.

Особое внимание уделяется аэропортам, где действуют ограничения по работе ВСУ. Порядок использования ВСУ на конкретном аэродроме уточняется по сборнику аэронавигационной информации.

(6) Выключение двигателей

Выключение двигателей производится после заруливания на стоянку с соблюдением технологических процедур согласно РЛЭ воздушного судна.

Момент выключения двигателей определяет командир ВС.

Перед выключением двигателя ВС должно быть установлено на стояночный тормоз. После выключения последнего двигателя установить двустороннюю связь с наземным персоналом, обеспечивающим стоянку ВС по СПУ, который обязан сообщить экипажу об установке колодок под колеса и о подсоединении наземного источника электропитания.

В случае если от наземного персонала поступила информация о нештатной ситуации, командир ВС принимает меры к экстренному выключению двигателей.

(7) Снятие ВС со стояночного тормоза

Снятие со стояночного тормоза производится только после выключения двигателей и получения информации по СПУ от наземного персонала об установке тормозных колодок.

При сильном ветре или неудовлетворительном состоянии поверхности стоянки (снег, лед, значительный уклон и т.п.) стояночный тормоз оставить включенным, а при необходимости требовать установку дополнительных колодок под все колеса.

Во всех случаях экипаж ВС координирует свои действия с наземным персоналом по СПУ.

(8) Послеполетный осмотр ВС командиром ВС.

При осмотре следует обратить внимание на наличие внешних повреждений планера, входных устройств двигателей, шасси.

КВС после завершения полета делает записи в бортовом журнале обо всех известных или предполагаемых дефектах на воздушном судне.

(9) По указанию руководителя полетов экипажами проводится проверка качества работы средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи. Результаты проверки командир воздушного судна записывает в журнал отзывов командиров воздушных судов о работе посадочного и навигационного оборудования аэропорта.

8.3.1.12. Политика предотвращения несанкционированного занятия ВПП во время руления, взлета и посадки

1. Предполагаемый маршрут руления к/от ВПП должен быть изучен в такой же степени, как STAR или SID. Брифинг по маршруту руления должен быть проведен до начала буксировки, руления или посадки.
2. Член экипажа, получающий разрешение на руление, должен записать маршрут руления и следить за процессом руления в соответствии со схемой руления аэропорта с момента начала руления.
3. В процессе руления необходимо использовать АНО и рулежный свет фар (или любой другой приемлемый источник света) для обозначения движения ВС. Рулежные фары должны включаться после получения разрешения на руление и выключаться на время ожидания продолжения руления по команде диспетчера Hold Position.
4. Необходимо избегать любого недопонимания между экипажем и диспетчером или замешательства, связанного с полученным маршрутом руления, включая инструкции диспетчера по остановкам в процессе руления.
5. Сохраняйте ситуативное понимание, контролируя радиосвязь и команды на руление, выдаваемые диспетчером другим ВС.
6. Один пилот должен управлять ВС во время руления, и его первостепенная задача безопасно выполнять руление. Непилотирующий пилот должен помогать пилотирующему пилоту, контролируя маршрут руления со схемами аэродрома.
7. Во время руления должна выполняться концепция «стерильной кабины». Во время движения самолета летный экипаж должен быть сосредоточен только на обязанностях, связанных выполнением данного этапа полета. Кабинный экипаж должен быть осведомлен об этом требовании и выполнять только предусмотренные технологией действия.
8. Пилот не должен превышать разумную скорость движения. Чем выше скорость, тем меньше доступного времени реакции, чтобы избежать столкновения с препятствиями. Не рулите чрезмерно быстро, даже если это требует АТС или расписание. Пилот должен быть готов к ошибкам других.
9. Помните, что фактическая видимость на перроне и РД может быть меньше, чем на взлетно-посадочной полосе, т.к. на ВПП видимость может быть обусловлена видимостью ОВИ (RVR).
10. Внимательно следите за соответствующими указателями и маркировкой в зоне маневрирования с тем, чтобы не допустить несанкционированного выезда на ВПП.
11. Выполнение контрольных карт должно быть отменено (приостановлено) при пересечении или занятии взлетно-посадочной полосы. Один член летного экипажа должен полностью концентрироваться на ситуации с движением в зоне маневрирования аэропорта.
12. Красные стоп-бары не должны пересекаться при занятии или пересечении ВПП, кроме случаев, когда сообщено, что данные стоп-бары, огни или средства управления неисправны. При этих обстоятельствах, если возможно, должны использоваться альтернативные маршруты или машина сопровождения.
13. Когда диспетчерское разрешение на руление к точке, находящейся за ВПП, получено, оно должно включать и разрешение на пересечение данной ВПП. Пересечение любой ВПП без однозначного разрешения категорически запрещено. Повторите все разрешенные пересечения взлетно-посадочной полосы или запрещение пересечения, используя стандартную фразеологию.

14. При занятии или пересечении ВПП должны использоваться все доступные средства контроля (включая визуальный) для обнаружения других ВС. Перед пересечением или занятием ВПП экипаж должен включить внешние проблесковые огни (High Intensity Anticollision Lights).
15. Перед занятием исполнительного старта экипаж всеми доступными способами (магнитный курс взлета, номер ВПП, самолетное навигационное оборудование) должен убедиться, что занимаемая ВПП соответствует заданной.
16. При получении разрешения на взлет должны быть включены посадочные фары.
17. После приземления взлетно-посадочная полоса должна быть освобождена как можно скорее, но так, чтобы не занимать другую ВПП, пока соответствующее разрешение не будет получено. После освобождения ВПП пилот должен быть готов остановиться, чтобы решить любые вопросы с диспетчером о дальнейшем движении на аэродроме.
18. Всякий раз, когда возникает любая неуверенность о положении ВС в зоне маневрирования, пилот должен остановить ВС, сообщить диспетчеру и получить разъяснение. В случае необходимости запросить дополнительные инструкции по рулению.
19. Остановка ВС на ВПП запрещена, если не получено на это разрешение от службы движения.

8.3.2. Навигационные процедуры

8.3.2.1. Стандартные процедуры навигации на международных и внутренних воздушных линиях

- (1) Каждый полет воздушного судна ПАО «Аэрофлот» обеспечивается автоматизированным навигационным расчетом, выполненным системой SABRE и предоставляется экипажу специалистом службы Flight Dispatch, а во внебазовом аэропорту - представителем (агентом) ПАО «Аэрофлот».
В целях обеспечения точности и надежности самолетовождения в предстоящем полете экипаж выполняет все процедуры, предусмотренные правилами проведения предполетной подготовки, а также убеждается в правильности полученного навигационного расчета и его полном соответствии плану полета (FPL) или повторяющемуся плану полета (RPL).
- (2) При выполнении каждого полета экипаж ВС обязан соблюдать правила самолетовождения, основные из которых:
 - (a) Комплексное использование навигационных средств, которое предполагает своевременный выбор и надлежащее применение методов и средств навигации, обеспечивающих в данных условиях наибольшую точность, надежность и безопасность самолетовождения.
Наиболее ответственным этапом полета, требующим комплексного использования всех бортовых и наземных навигационных средств, является заход на посадку. Перед каждым заходом на посадку экипаж должен определить порядок настройки и использования бортовых и наземных радиотехнических средств навигации для контроля за точностью выполнения STAR и выхода на предпосадочную прямую.

При выполнении маневра захода на посадку экипаж должен постоянно знать местоположение ВС относительно ВПП, использовать для контроля все имеющиеся в распоряжении средства и методы самолетовождения независимо от того выполняется заход визуально, радиолокационным наведением (векторением), с использованием точных и неточных посадочных систем.

- (b) Выдерживание заданного маршрута полета с требуемой точностью, которая обеспечивается использованием навигационного оборудования, обладающего необходимой точностью самолетовождения для соответствующих регионов полета, а также своевременным выявлением отклонений ВС от заданного маршрута и принятием мер по их устранению.

При обнаружении отклонений от маршрута, превышающих максимально допустимые значения, выход на линию заданного пути осуществляется немедленно. Вынужденные отклонения от заданного маршрута для обхода опасных метеоявлений допускаются только по согласованию с органом ОВД.

- (c) Выдерживание безопасных высот на всех этапах полета обеспечивается выполнением требований документов ICAO и раздела 8.1.2 РПП.

- (d) Выдерживание высот полета, эшелонов и скоростей, заданных органом ОВД, обеспечивается непрерывным перекрестным контролем со стороны экипажа ВС за приближением к заданной высоте (эшелону) и их выдерживанием в горизонтальном полете, контролем за исправностью автоматических средств выдерживания высоты (эшелонов), учетом суммарных поправок погрешностей высотомеров.

- (e) Непрерывный контроль пути осуществляется:

- по направлению – путем выдерживания равенства ФПУ=ЗПУ и своевременного выявления и устранения линейного бокового уклонения;
- по дальности – путем определения пройденного или оставшегося расстояния;
- путем определения места воздушного судна;
- для обеспечения эффективного контроля за правильностью разворота экипаж ВС убеждается в установке ВС на ЗПУ, соответствующем плану полета.

- (f) Взаимный (перекрестный) контроль членов летного экипажа за актуальностью используемых электронных баз данных, загруженных в навигационное оборудование ВС.

Взаимный (перекрестный) контроль членов летного экипажа при вводе навигационных данных в бортовой навигационный комплекс осуществляется в соответствии с РПП «В».

- (g) Контроль за точностью и работоспособностью навигационного оборудования осуществляется экипажем ВС в процессе предполетной подготовки, в процессе руления и занятия исполнительного старта путем сравнения текущего курса с курсами РД и ВПП.

- (h) На предполетной подготовке экипаж должен убедиться, что навигационная база данных действительна на период выполнения полета, за исключением случаев оговоренных в MEL/ПМО.

8.3.2.2. Предоставление аэронавигационной информации

- (1) Предоставление аэронавигационной информации включает:
 - сбор, обработку, обеспечение достоверности, хранение и порядок доведения аэронавигационной информации;
 - предоставление летному экипажу воздушного судна полной и достоверной аэронавигационной информации по всему маршруту полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения с учетом запасных аэродромов;
 - своевременное и точное предупреждение о функционировании средств связи и навигации, предоставление другой информации, имеющей важное значение для безопасности полетов, включая информацию о состоянии и прогнозе характеристик навигационного поля спутниковой навигационной системы, состоянии основных и запасных аэродромов путем издания и распространения NOTAM, передачи сообщений службой автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС).
- (2) Главный оператор аэропорта организует предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее – брифинг).
Брифинг аэропорта производится по запросу эксплуатанта или КВС и включает в себя:
 - (a) ведение документов аэронавигационной информации, обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;
 - (b) учет, контроль издания и достоверности информации, которая доводится посредством NOTAM;
 - (c) получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;
 - (d) предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД), через которые пролегает маршрут полета;
 - (e) взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями аэропорта);
 - (f) прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;
 - (g) рассылка специальных сообщений, связанных с выполнением полета;
 - (h) согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта.
- (3) В случаях необходимости доведения до экипажей ВС информации, которая носит временный характер и отсутствует в NOTAM, распространяемых в соответствии с международной системой регламентирования аэронавигационной информации системой AIRAC, выпускаются временные (срочные) извещения авиакомпании Company NOTAM. Company NOTAM составляются ОНОП ДПП и издаются в брифинг-пакете FPM SABRE в разделе Aerodrome Information для соответствующего аэродрома, имеют обозначение AFL, порядковый номер и дату публикации. Например: AFL 00018/15 (26 JUL 16). В «Листе предупреждений» издания ФГУП ЦАИ Company NOTAM публикуются в конце «Листа» после информации о регламенте работы аэропортов.

8.3.2.3. Обеспечение полетов аэронавигационной и полетной информацией с применением электронной системы EFB (Electronic Flight Bag)

- (1) Самолетный комплект EFB состоит из двух взаимосвязанных компьютеров, сопряженных с системами ВС и подключенных к электронным планшетам. Каждый комплект EFB предназначен для предоставления экипажу ВС аэронавигационной, летно-технической и нормативно-летной документации, необходимой для выполнения полета.
- Каждый из комплектов EFB может также содержать программное обеспечение расчета веса, центровки и взлетно-посадочных характеристик ВС.
- Резервный источник электроэнергии обеспечивает автономное питание системы не менее 30 минут.
- (2) Перечень минимально необходимой документации, содержащейся в базе данных EFB или PED

| № п/п | Наименование документа (DESIGNATION) |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А). FOM (Volume A) |
| 2 | Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) по типам ВС. FOM (Volume B) |
| 3 | Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) по типам ВС. FOM (Volume C) |
| 4 | Airplane Flight Manual (AFM) |
| 5 | Flight Crew Operating Manual (FCOM) |
| 6 | Minimum Equipment List (MEL) |
| 7 | Fault Reporting Manual (FRM) (только для ВС B777, B737) |
| 8 | Flight Crew Training Manual (FCTM) |
| 9 | Quick Reference Handbook (QRH) |
| 10 | Программа определения летных характеристик. Onboard Performance Tools (для ВС Boeing) Fly Smart with Airbus (для ВС Airbus) |
| 11 | Сборники АНИ Jeppesen Airway Manual, ENROUT, буклеты JEPPESEN: Introduction Manual, Flight Information Booklet Europe (RUS & ME), Asia, America. |
| 12 | Flight Planning Performance Manual (FPPM) (только для ВС B737) |
| 13 | ППЛС |
| 14 | MEL/AFM Approval (только для Airbus) |
| 15 | MEL Approval (только для Boeing) |
| 16 | AFM Supplements (только для ВС B737) |
| 17 | Flight Ops Technical Bulletins (только для Boeing) |

- (3) Экипаж воздушного судна перед вылетом проверяет навигационную базу данных EFB на актуальность. Проверка выполнена успешно, если при запуске EFB отсутствуют предупреждения о закончившемся сроке действия базы данных.
- В случае выявления неактуальной базы данных, EFB считается неисправным.
- В случае отказа (неисправности) одного комплекта EFB, вылет ВС с базового аэропорта по MEL обеспечивается наличием резервного устройства полетной информации на базе электронного планшета (PED) или навигационного чемодана, содержащего сборники аэронавигационной информации и комплект навигационных карт.
- В случае отказа (неисправности) двух комплектов EFB, вылет ВС с базового аэропорта по MEL обеспечивается наличием резервного устройства полетной информации на базе электронного планшета (PED) и навигационного чемодана, содержащего сборники аэронавигационной информации и комплект навигационных карт.
- В случае отсутствия резервных устройств полетной информации на базе электронного планшета (PED), вылет ВС с базового аэропорта по MEL обеспечивается наличием полного комплекта нормативной, технической и.

навигационной документации на бумажных носителях. В случае отказа (неисправности) одного комплекта EFB при вылете с внебазового аэропорта, для возврата в базовый аэропорт использовать рабочий EFB

В случае отказа (неисправности) двух комплектов EFB во внебазовом аэропорту необходимо ожидать устранения неисправности или доставки полного комплекта нормативной, технической и навигационной документации на бумажных носителях. Допускается вылет до базового аэродрома при наличии резервного устройства полетной информации на базе электронного планшета.

- (4) Электронные планшеты (EFB Class 1) на критических этапах полёта должен быть убраны и надежно зафиксированы. Места размещения PED определены в части «В» РПП по типам ВС.

8.3.2.4. Навигация, основанная на характеристиках (PBN). Заходы RNP APCH

- (1) Концепция PBN

Концепция навигации, основанной на характеристиках (PBN – Performance-based navigation), представляет собой переход от навигации, основанной на датчиках, к навигации, основанной на характеристиках.

PBN обладает рядом преимуществ по сравнению с основанным на конкретных датчиках методе разработки критериев воздушного пространства и высоты пролета препятствий, а именно:

- снижает потребность в техническом обеспечении основанных на конкретных датчиках маршрутов и схем, а также связанные с этим расходы;
- устраняет необходимость разработки основанных на конкретных датчиках операций каждый раз, когда появляются новые навигационные системы, что было бы связано со слишком большими затратами;
- позволяет повысить эффективность использования воздушного пространства (организация маршрутов, топливная эффективность и снижение шума).

Основными аспектами применения PBN являются требования, изложенные в соответствующей навигационной спецификации, и инфраструктура навигационных средств (как наземных, так и спутниковых), которые обеспечивают работу системы.

Системы RNAV и RNP в принципе аналогичны. Основное различие между ними заключается в требовании для RNP осуществлять контроль за выдерживанием характеристик и выдавать предупреждения, что позволяет летному экипажу обнаружить, что навигационная система не обеспечивает или не может гарантировать (с целостностью 10^{-5} степени) навигационные характеристики, требуемые для данного полета.

Практическое руководство для применения PBN, реализации RNAV и RNP для поставщиков аэронавигационного обслуживания и пользователей воздушного пространства представлено в документе ICAO Doc 9613 Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN).

- (2) Навигационная спецификация

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

- спецификация RNAV, основанная на зональной навигации, которая не включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемая префиксом RNAV, например, RNAV 5, RNAV 1;
- спецификация RNP, основанная на зональной навигации, которая включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемая префиксом RNP, например, RNP 1, RNP 4, RNP APCH.

Навигационная спецификация определяет характеристики, требуемые системой RNAV, а также любые функциональные требования, такие как способность производить полет по криволинейным траекториям или по параллельным смещенным маршрутам.

Как спецификации RNAV, так и спецификации RNP включают требования в отношении определенных навигационных функциональных возможностей. На базовом уровне эти функциональные требования могут включать:

- постоянную индикацию местоположения ВС относительно линии пути, которая должна отображаться пилоту на навигационном индикаторе, расположенном в его основном поле зрения;
- индикацию расстояния и пеленга до активной точки пути;
- индикацию путевой скорости и времени до активной точки пути;
- функцию хранения навигационных данных;
- соответствующую индикацию отказа системы RNAV, включая датчики.

(3) Концепция воздушного пространства

Концепцию воздушного пространства можно рассматривать как общее видение или генеральный план конкретного воздушного пространства, направленный на достижение конкретных целей. Стратегическими целями являются безопасность полетов, эффективность, доступ и окружающая среда.

Для применения PBN воздушное пространство подразделяется следующим образом.

1. **Океаническое и удаленное континентальное воздушное пространство.** Для обеспечения PBN используется два, основанных главным образом на GNSS, навигационных прикладных процесса: RNAV 10 и RNP 4. В случае применения RNAV 10 никакого вида наблюдений ОБД не требуется. В случае применения RNP 4 используется контрактное ADS (ADS-C).
2. **Континентальное маршрутное воздушное пространство** в настоящее время обеспечивается прикладными процессами RNAV, включающими радиолокационное наблюдение и прямую (речевую) связь диспетчер – пилот. RNAV 5 применяется в Ближневосточном (MID) и Европейском (EUR) регионах. В США концепцию континентального маршрутного воздушного пространства обеспечивает прикладной процесс RNAV 2.
3. **Воздушное пространство в районе аэродрома:**
 - a) **прибытие и вылет** обеспечиваются прикладными процессами RNAV, применяются в Европейском (EUR) регионе и в США. В районе аэродрома применяется спецификация RNAV 1.
 - b) **заход на посадку** охватывает все участки захода на посадку по приборам, т. е. начальный, промежуточный, конечный и уход на второй круг. Требуются спецификации RNP с навигационной точностью 0,3 nm – 0,1 nm или ниже. Как правило, данный этап полета характеризуют три вида прикладных процесса RNP:
 - новые схемы на ВПП, на которые никогда не выполнялись схемы полетов по приборам;
 - схемы, которые либо заменяют существующие схемы полетов по приборам, либо служат запасными схемами для существующих схем, основанных на других технологиях;
 - схемы, разработанные для улучшения доступа к аэропорту в сложных экологических условиях.

Соответствующими спецификациями RNP являются RNP APCH и RNP AR APCH.

(4) Схемы захода по RNP (RNP APCH)

Обозначение схем захода на посадку, которые отвечают критериям навигационной спецификации RNP APCH, может включать термины:

- RNAV(GNSS) либо RNAV(GPS);
- RNAV(RNP).

Схемы захода RNAV (GNSS)

Заходы на посадку с прямолинейным участком, основанные на GNSS, в соответствии с концепцией PBN классифицируются как RNP APCH. На участке ухода на второй круг может использоваться обычное навигационное средство (например, VOR, DME, NDB).

Во время полетов на начальном и промежуточном участках RNP APCH и при уходе на второй круг по RNAV боковая суммарная погрешность системы должна быть в пределах ± 1 nm в течение по крайней мере 95 % общего полетного времени. Продольная погрешность должна быть также в пределах ± 1 nm в течение по крайней мере 95 % общего полетного времени. Во время полетов на конечном участке RNP APCH захода на посадку боковая суммарная погрешность системы должна быть в пределах $\pm 0,3$ nm в течение по крайней мере 95 % общего полетного времени. Продольная погрешность должна быть также в пределах $\pm 0,3$ nm в течение по крайней мере 95 % общего полетного времени.

Приемлемым способом соблюдения требований является использование индикатора отклонения с отклонением на полную шкалу в 1 nm на начальном и промежуточном участках и при уходе на второй круг по RNAV и с отклонением на полную шкалу в 0,3 nm на конечном участке захода на посадку, а также использование автопилота или командного пилотажного прибора.

Неисправность бортового навигационного оборудования классифицируется по нормам летной годности как состояние серьезного отказа, т. е. 10^{-5} степени в час. Во время полета на начальном и промежуточном участках и при уходе на второй круг по RNAV операции RNP APCH система RNP (или вместе система RNP и пилот) выдает предупреждение, если требование к точности не соблюдается или если вероятность того, что боковая TSE превысит 2 nm больше чем 10^{-5} степени.

Во время полетов на конечном участке захода на посадку операции RNP APCH система RNP (или вместе система RNP и пилот) выдает предупреждение, если требование к точности не соблюдается или если вероятность того, что боковая TSE превышает 0,6 nm больше чем 10^{-5} .

Эксплуатанты и пилоты, планирующие выполнять полеты с использованием схемы RNP APCH, должны представить план полета с соответствующими обозначениями, а бортовая система должна содержать текущие навигационные данные и включать соответствующие схемы.

Кроме обычной предполетной проверки требуется следующее:

- пилот должен удостовериться в том, что схемы захода на посадку, которые могут использоваться для планируемого полета (включая запасные аэродромы), выбраны из действующей навигационной базы данных (текущий цикл AIRAC), выверены согласно процессу целостности навигационной базы данных и не запрещены инструкцией авиакомпании или NOTAM;
- с учетом нормативных положений государства в ходе предполетной подготовки пилот должен удостовериться в том что, в случае потери во время полета возможностей RNP APCH, для выполнения полета и посадки в пункте назначения имеются достаточные работоспособные средства;

- эксплуатанты и летные экипажи должны принимать во внимание любые NOTAM или инструктивный материал эксплуатанта, которые могли бы отрицательно повлиять на работу бортовой системы ВС или на наличие или приемлемость схем в аэропорту посадки или в любом запасном аэропорту;
- в отношении схем ухода на второй круг, основанных на обычных средствах (VOR, NDB), эксплуатанты и летные экипажи должны удостовериться в том, что на воздушном судне установлено соответствующее бортовое оборудование, необходимое для выполнения данной схемы, и оно находится в рабочем состоянии, а также в рабочем состоянии находятся соответствующие наземные навигационные средства.

Используя всю имеющуюся информацию, следует убедиться в готовности на весь период планируемых полетов инфраструктуры навигационных средств, требуемой для намеченных маршрутов, включая любые, не имеющие отношение к RNAV, чрезвычайные обстоятельства.

До начала выполнения схемы помимо обычной процедуры до начала выполнения захода на посадку (до IAF и в соответствии с рабочей нагрузкой экипажа) летный экипаж должен путем сравнения с картами захода на посадку удостовериться в том, что загружена правильная схема. Такая проверка должна включать:

- очередность прохождения точек пути;
- приемлемость линий пути и расстояний участков захода на посадку и правильность курса приближения и протяженность конечного участка захода на посадку.

Летный экипаж также должен с помощью опубликованных карт, картографического индикатора или блока управления и индикации (CDU) проверить, какие точки пути являются FLY-BY, а какие FLY-OVER.

При использовании многодатчиковых систем экипаж должен убедиться (при заходе на посадку) в том, что для вычисления местоположения используется датчик GNSS.

Тактическое вмешательство органов УВД в районе аэродрома может включать радиолокационные курсы, разрешения прямо на, которые обходят начальные участки захода на посадку, выход на начальный или промежуточный участок захода на посадку или ввод точек пути, загружаемых из базы данных. При выполнении указаний органов УВД летному экипажу следует отдавать себе отчет о последствиях для системы RNP:

- ручной ввод координат в систему RNAV летным экипажем для полета в зоне аэродрома не разрешается;
- разрешения прямо на могут быть приемлемы до промежуточной контрольной точки (IF) при условии, что результирующее изменение линии пути на IF не будет превышать 45°.

Разрешение прямо на FAF неприемлемо.

Воздушное судно должно находиться на конечном курсе захода на посадку не позднее FAF до начала снижения. Летный экипаж должен убедиться в том, что сигнализатор режима захода на посадку (или его эквивалент) надлежащим образом индицирует целостность режима захода на посадку в пределах 2 nm до FAF.

К выполнению таких заходов допущены экипажи, прошедшие специальную подготовку. Допуск ВС к заходам данного типа оформляется в эксплуатационных спецификациях ВС и в поле 18 флайт-плана в группе PBN ставится «S1».

Если воздушное судно, которое не отвечает критериям, получает диспетчерское разрешение выполнить схему RNP AR APCH, пилот должен уведомить органы УВД о невозможности выполнить такое разрешение и запросить альтернативные инструкции.

Схемы захода RNAV (RNP)

Обозначение схем захода на посадку, которые отвечают критериям навигационной спецификации RNP AR APCH включает термин RNAV (RNP).

Схемы захода RNAV (RNP) **НЕ ВЫПОЛНЯТЬ** до получения допуска экипажа к RNP AR APCH.

Так же требуется дополнительная спецификация BC и, для некоторых государств, разрешение авиационной администрации.

8.3.2.5. Проверка организации аэронавигационного обеспечения и выполнения навигационных процедур в полете

- (1) В целях поддержания качественного уровня аэронавигационного обеспечения и оценки навигационной подготовки летных экипажей выполняется проверка организации аэронавигационного обеспечения и выполнения навигационных процедур в полете.
- (2) Проверка выполняется согласно месячным планам проверки или по указанию заместителей директора лицами командно-летного и инспекторского состава ДПП.
- (3) В ходе проверки оценивается:
 - полетное диспетчерское обслуживание экипажей ВС;
 - обеспечение полета аэронавигационной информацией;
 - обеспечение навигационными расчетами, расчетами летно-технических характеристик, справочным материалом;
 - состояние бортовой навигационной базы ВС;
 - выполнение экипажем навигационных процедур;
 - соблюдение правил радиообмена.
- (4) По итогам проверки проверяющим оформляется Акт проверки (приложение 8.10.7), в котором отмечаются выявленные недостатки и даются рекомендации по их устранению.
- (5) На основании акта проверки главный штурман делает указания по устранению выявленных недостатков в организации аэронавигационного обеспечения полетов и повышению уровня навигационной подготовки экипажей.

8.3.3. Правила установки шкалы давления барометрического высотомера

- (1) При выполнении полетов используются уровни начала отсчета высот, соответствующие следующим значениям атмосферного давления:
 - стандартного (далее – QNE) – 760 мм рт. ст.;
 - на аэродроме – давлению на уровне рабочего порога ВПП (далее – QFE) или давлению, приведенному к среднему уровню моря по стандартной атмосфере, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера барометрическая высота аэродрома совпадает с его абсолютной высотой (далее – QNH).
- (2) Перед взлетом летный экипаж воздушного судна устанавливает на высотомерах давление аэродрома (QFE или QNH) и сравнивает показания высотомеров (с отметкой «0» на высотомере или превышением места взлета).

- (3) На аэродромах, где эшелон перехода и высота перехода официально установлены:
- (a) на или выше эшелона перехода отсчет высоты производится в терминах эшелон полета (FLIGHT LEVEL) по высотомерам, установленным на стандартное атмосферное давление 760 мм. рт. ст. (1013,2 Hpa., 29,92 inches);
 - (b) на или ниже высоты перехода отсчет высоты производится в терминах высоты полета (ALTITUDE, HIGHT) по высотомерам, установленным на давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря (QNH), или давление рабочего торца ВПП (QFE), где это предписано;
 - (c) установка высотомеров на стандартное атмосферное давление в наборе высоты производится при пересечении высоты перехода;
 - (d) при снижении ВС шкала давления высотомеров переводится на давление рабочего торца ВПП (QFE) или давление, приведенное к среднему уровню моря (QNH) при покидании или пересечении эшелона перехода.
- Примечание:** Давление аэродрома QNH (QFE) может быть установлено сразу после получения диспетчерского разрешения на снижение до высоты ниже эшелона перехода, после того как экипаж приступил к снижению при условии, что горизонтальный полет выше эшелона перехода не предполагается.
- (4) Полеты воздушного судна в переходном слое от высоты перехода до эшелона перехода в режиме горизонтального полета запрещаются.
- (5) При отсутствии сообщений АТИС эшелон перехода и значение QNH/QFE летный экипаж воздушного судна получает от органа ОВД.
- (6) На аэродромах, где эшелон перехода официально не опубликован, давление аэродрома должно быть установлено после получения диспетчерского разрешения на снижение до высоты, отсчитываемой по давлению QNH (QFE).
- (7) На аэродромах, расположенных в горной местности, при атмосферном давлении меньше предельного значения, которое может быть установлено экипажем воздушного судна на шкале давления барометрического высотомера, полеты производятся по давлению QNH.
- (8) Последовательность перевода шкал давления барометрических высотомеров и сверки их показаний определяется РЛЭ ВС и технологией работы экипажа.
- (9) При выполнении захода на посадку по CAT I и неточным системам (non-precision) для определения DA (H) или MDA (H) должны использоваться барометрические высотомеры, а при выполнении захода на посадку по CAT II и CAT III для определения DH используются радиовысотомеры.
- (10) При выполнении полетов в воздушном пространстве государств, над территорией которых измерение высоты полета осуществляется в метрах, на ВС, не имеющих высотомеров с индикацией высоты в метрической системе отсчета, установка и отсчет заданной высоты осуществляется в футах, после пересчета с использованием переводных таблиц справочного материала РПП (часть В) или сборника-буклета фирмы Jeppesen.

8.3.4. Правила установки заданной высоты

Система сигнализации заданной высоты обеспечивает звуковую и визуальную сигнализацию при подходе или отклонении от установленной задатчиком заданной высоты полета.

При выполнении полета в автоматическом режиме пилотирующий пилот (PF) устанавливает заданную органом ОВД высоту, а непилотирующий пилот (PM) проверяет правильность установки. При выполнении полета в директорном режиме установку заданной высоты осуществляет непилотирующий пилот (PM), а правильность установки проверяет пилотирующий пилот (PF). Правильность установки заданной высоты подтверждается стандартными докладами членов летного экипажа, согласно технологии работы.

Примечание: Использование системы сигнализации заданной высоты не освобождает экипаж ВС от ответственности за обеспечение надлежащего контроля за занятием и выдерживанием заданной высоты/эшелона полета. Вследствие региональных различий в отсчете высот при пересечении высоты перехода/эшелона перехода особое внимание следует уделить установке давления на высотомерах (QNH, QFE или QNE) в районе аэродрома.

8.3.5. Система раннего предупреждения близости земли (EGPWS)

8.3.5.1. Общие положения

Система раннего предупреждения близости земли (EGPWS) предназначена для своевременного оповещения экипажа о возникновении условий полета, развитие которых может привести к непреднамеренному опасному сближению воздушного судна с земной или водной поверхностью, а также о пролете характерных высот на снижении и при заходе на посадку.

Сигнал предупреждения или тревоги системы EGPWS информирует экипаж ВС о том, что траектория полета воздушного судна отличается от той, которая предполагается экипажем.

Принцип работы системы EGPWS основан на сравнении текущего превышения и траектории движения воздушного судна относительно земной поверхности с минимально допустимыми, заложенными в системе, данными и последующим формированием сигналов предупреждения или соответствующих команд.

Ответная реакция экипажа на все сигналы тревоги или предупреждения, выдаваемые системой EGPWS, должна быть немедленной и правильной, установление причины активации EGPWS имеет второстепенное значение.

Обучение летных экипажей методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли (EGPWS) выполняется на регулярной основе (не реже одного раза в течение 12 месяцев) при проведении сезонной подготовки и по программам регулярной тренировки на комплексном тренажере.

8.3.5.2. Индикация и сигнализация

Оповещение экипажа системой EGPWS осуществляется с помощью:

- речевых предупреждений, прослушиваемых в гарнитурах пилотов и через громкоговоритель СГУ;

- визуальных световых сигналов, выдаваемых системой на сигнальные табло пилотов, и текстовых сообщений на экране индикатора местности;
- информации о лежащей впереди поверхности и искусственных препятствиях, которая отображается на экране индикатора местности.

Система EGPWS имеет пять режимов работы (режимов предупреждения), в каждом из которых формируется в зависимости от степени опасности ситуации визуальные и речевые предупреждения (команды):

- **ALERT** («мягкие») – формируются при подходе к зоне опасных условий полета;
- **WARNING** («жесткие») – формируются при входе в зону опасных условий полета.

В рамках одного режима сначала выдается «мягкая» команда, а затем «жесткая».

8.3.5.3. Краткая характеристика режимов предупреждения и речевые команды системы EGPWS

Таблица 8.3-5

| EGPWS MODE | | ALERT | WARNING |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|
| 1 Excessive descent rate | | «Sink rate» | «Whoop, whoop Pull up» |
| 2 Excessive terrain closure rate | | «Terrain, terraine» | «Whoop, whoop Pull up» |
| 3 Altitude loss after take-off or go-around | | «Don't sink» | - |
| 4 Unsafe terrain clearance while not in the landing configuration | 4(a) Proximity to terrain – gear not locked down | «Too low gear» | «Whoop, whoop Pull up» |
| | 4(b) Proximity to terrain – flaps not in the landing position | «Too low flaps» | «Too low terrain» |
| 5 Descent below glide slope | | «Glide Slope» | - |
| 6 Descent below 'minimums' | | «Minimums» | - |

8.3.5.4. Действия экипажа при срабатывании системы EGPWS

(1) Действия экипажа ВС в случае выдачи сигнала ALERT

В случае выдачи EGPWS сигнала ALERT, который должен расцениваться как предостережение, экипаж ВС должен предпринять немедленные действия по исправлению траектории полета или конфигурации ВС до прекращения срабатывания сигнала тревоги.

При срабатывании сигнализации на высоте ниже 1000 ft (300 м) AGL и отсутствии визуального контакта экипаж ВС должен:

- выполнить уход на второй круг;
- немедленно информировать об отклонении орган ОВД, под непосредственным управлением которого находится воздушное судно;
- проверить показания приборов и положение органов управления для установления причины срабатывания системы и до тех пор, пока причина не будет установлена, не пытаться вернуться к первоначальной траектории полета;

- если установлено, что сигнал тревоги вызван положением шасси или закрылков, первоначальная траектория полета может быть восстановлена при условии, что положение шасси или закрылков было проверено и определено как правильное и продолжение захода на посадку соответствует указаниям органа ОВД и установленным критериям безопасности.

Примечание:

- (a) Звуковая сигнализация MINIMUM предназначена для напоминания экипажу ВС о необходимости выполнения соответствующих действий при достижении ВПР.
- (b) Сигнал «Глиссада» (GLIDESLOPE) может быть выключен:
 - при заходе на посадку по курсовому маяку или обратному лучу КГС;
 - при заходе на посадку по КГС с последующим отворотом на маршрут ВЗП;
 - когда условия захода на посадку требуют значительных отклонений ниже глиссады;
 - при неустойчивых сигналах глиссадного маяка.

(2) Действия экипажа ВС в случае выдачи сигнала **WARNING**

В случае выдачи EGPWS сигнала WARNING экипаж ВС должен немедленно убрать крен ВС и одновременно приступить к набору высоты с максимальным градиентом, который должен выдерживаться до достижения минимально безопасной высоты, установленной для данной части маршрута. В установившемся наборе высоты определить причину срабатывания системы EGPWS, уточнить фактическое местоположение ВС относительно рельефа местности, проверить установку давления на барометрических высотомерах и убедиться, что во время срабатывания системы EGPWS положение закрылков и шасси соответствовали стадии полета.

Набор высоты может быть прекращен только при следующих обстоятельствах:

- причина срабатывания системы EGPWS однозначно определена и сигнал **WARNING** прекратил индицироваться;
- полет выполняется днем в условиях, которые позволяют воздушному судну оставаться как минимум на расстоянии от облаков в одну морскую милю (два километра) горизонтально и 1000 ft (300 м) вертикально, при полетной видимости не менее 5 морских миль (8 км) и для командира ВС абсолютно очевидно, что воздушное судно не находится в опасной ситуации по отношению к рельефу местности, конфигурации ВС или выполняемому маневру.

(3) Доклады о срабатывании сигнализации системы EGPWS **ALERT** и **WARNING**

Не исключается возможность ложных срабатываний системы EGPWS в полете.

Отклонения от нормальных операционных процедур также могут вызвать срабатывание системы. Если их оставлять без внимания, то существует опасность, что подлинное предупреждение может быть незамечено, или ответные действия будут выполняться слишком медленно. Поэтому экипажи ВС должны сообщать обо всех срабатываниях EGPWS для установления истинной причины срабатывания и принятия соответствующих действий на предотвращение их повторения.

В случае изменения траектории полета вследствие реакции экипажа на срабатывание системы EGPWS в полете, командир ВС обязан уведомить о случившемся орган ОВД, в зоне обслуживания которого произошел инцидент, заполнить специальный бланк сообщения Flight Safety Report и информировать командование летного подразделения.

8.3.6. Бортовая система предупреждения столкновения ВС в воздухе (TCAS)

8.3.6.1. Основные положения

TCAS-II обеспечивает два вида рекомендаций по предотвращению угрозы столкновения:

- консультативной информации (ТА) о наличии других ВС в пределах зоны обнаружения;
- рекомендаций по разрешению угрозы столкновения (РА).

Система TCAS-II является единственным надежным инструментальным средством предотвращения столкновений в воздухе, поэтому TCAS должна быть постоянно включена в режим TA/RA при выполнении всех полетов с момента занятия исполнительного старта до освобождения ВПП после посадки, за исключением случаев, предписанных РЛЭ воздушного судна или особенностями выполнения полета.

Работа бортовой системы TCAS в режиме TA или TA/RA при нахождении ВС на земле приводит к перегрузке рабочей частоты TCAS (1090 MHz), ухудшению работы диспетчерских радиолокаторов и, вследствие этого может быть использована только на этапах приближения и нахождения ВС на рабочей ВПП.

Следующие процедуры использования бортовой системы TCAS должны применяться при нахождении ВС на земле:

(a) При вылете:

Необходимо установить переключатель режимов работы TCAS в положение XPNDR или ON перед буксировкой (запуском двигателей) ВС и непосредственно перед занятием исполнительного старта в положение TA/RA.

(b) При прилете:

После посадки и освобождения ВПП установить переключатель режимов работы TCAS в положение XPNDR или ON, а после заруливания на стоянку в положение STBY или OFF.

Работа бортовой системы TCAS в режиме XPNDR или ON достаточна для того, чтобы воздушное судно оставалось видимым для аэродромных средств обзора поверхности аэродрома.

Примечание: Рекомендуется кратковременно использовать режим работы TCAS в положении TA-ONLY или TA/RA перед пересечением рабочей ВПП для дополнительного контроля за наличием других ВС, выполняющих заход на посадку на данную ВПП.

Экипаж ВС не должен осуществлять маневрирование на основании только консультативной информации о воздушном движении.

Примечание: Консультативная информация о воздушном движении предназначена для помощи экипажу ВС в визуальном обнаружении конфликтной ситуации в воздухе и предупреждении о возможности появления рекомендации по разрешению угрозы столкновения.

В случае срабатывания команд РА в полете и выполнения маневра уклонения по завершению полета экипаж должен оформить необходимую документацию (бланк Incident Report) и доложить своему руководству.

Ничто в изложенных выше правилах не должно препятствовать принятию командиром ВС обоснованных решений и осуществлению им своих полномочий при выборе оптимальных действий по разрешению конфликтной ситуации в воздушном движении.

8.3.6.2. Рекомендации по принятию решения: режим TRAFFIC ADVISORIES (TA) – предупреждение об опасности

Сигнализация TA выдается в виде обозначения конфликтного ВС в форме желтого круга и речевой информацией: TRAFFIC, TRAFFIC.

В случае срабатывания TA необходимо:

- постараться обнаружить приближающееся ВС визуально;
- быть готовым к действиям по срабатыванию команд RA.

Режим TA используется по решению командира воздушного судна в следующих ситуациях:

- при наличии запрета на использование TCAS в определенных аэропортах, при выполнении определенных процедур или других ограничений по маршруту полета, указанных в документах аэронавигационной информации;
- при визуальном обнаружении по курсу взлета воздушного судна, не представляющего угрозы, но которое может вызвать ложную рекомендацию RA в процессе набора высоты;
- при заходе на посадку на близко расположенную параллельную ВПП;
- при полете по ПВП в непосредственной близости от другого ВС;
- при возникновении отказов или условий полета, связанных с изменением маневренных возможностей воздушного судна (отказ двигателя, полет в условиях обледенения и т.п.);
- при выполнении взлетов/посадок за пределами расчетных условий, учтенных в алгоритме работы TCAS (при температуре наружного воздуха, выходящей за пределы MCA +10/-45°C) на высотах более 5300 футов (1615 м) относительно уровня моря. Ограничения также могут иметь место при взлете/посадке на высокогорный аэродром на малой скорости, с выпущенной механизацией и при высокой температуре наружного воздуха (согласно ограничений в РЛЭ конкретного типа воздушного судна);
- при знании воздушной обстановки, которая позволяет не выполнять рекомендации TCAS без ущерба безопасности полета;
- при наличии полной информации о причине возникновения рекомендации RA, которая классифицируется как ложная.

Режим **TA/RA** используется при отсутствии условий, описанных выше.

8.3.6.3. Рекомендации по принятию решения: режим RESOLUTION ADVISORIES (RA) – команды по предотвращению столкновения

Сигнализация RA выдается в виде обозначения конфликтного ВС в форме красного квадрата, а команды на изменение траектории и речевая информация в зависимости от траекторного указания RA.

В случае срабатывания RA:

- (1) Все команды RA на изменение траектории должны быть выполнены экипажем немедленно, при этом:

- отключить автопилот;
 - энергично, но не допуская превышения ограничений, установить требуемую по TCAS вертикальную скорость, корректируя потребный режим работы двигателей.
- (2) За исключением случаев перечисленных в п. 8.3.6.4, **КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ** выполнять вертикальный маневр в направлении, противоположном указанному в RA.
- (3) Как только экипаж приступил к выполнению команд RA, должен быть выполнен доклад органу ОВД о маневре: TCAS RA.
- (4) Если диспетчер органа ОВД выдает указание, которое противоречит команде RA, экипаж ВС продолжает выполнять команду RA до сигнала TCAS CLEAR OF CONFLICT, игнорируя при этом команду диспетчера органа ОВД. По возможности диспетчеру сообщается: UNABLE, TCAS RA («Не могу выполнить, TCAS RA»).
- (5) Если в процессе выполнения директивы RA она меняется на противоположную (что предусмотрено алгоритмом работы TCAS), экипаж ВС должен выполнять новую команду RA с немедленным докладом органу ОВД.
- (6) После информации TCAS CLEAR OF CONFLICT экипаж ВС докладывает органу ОВД «Конфликт разрешен, возвращаюсь на (заданный диспетчером уровень)» или «Конфликт разрешен (заданный диспетчером уровень) занял» в зависимости от ситуации и следует его инструкциям.

ВНИМАНИЕ!

Команды по предотвращению столкновения RA могут выдаваться о всех ВС, оборудованных ответчиками ICAO, имеющих режим передачи данных о высоте (mode S или mode A/C). Команды RA согласуются только между воздушными судами, оборудованными системой ACAS II/TCAS II. Независимо от того, оборудовано конфликтное ВС системой ACAS II/TCAS II или нет, в большинстве случаев только одно воздушное судно получает команду RA.

- (7) Экипаж должен вести постоянную визуальную и радио осмотрительность на всех этапах полета. Конфликтное ВС может быть не оборудовано системой вторичной радиолокации, в этом случае экипаж должен обеспечивать расхождение воздушных судов по правилам визуального полета.

8.3.6.4. Приоритет сигналов TCAS

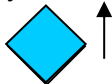
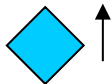


Все команды RA имеют полный приоритет к любым командам органа ОВД в части вертикального маневра (изменения высоты).

Однако команда RA в любом случае будет иметь меньший приоритет по сравнению с сигнализацией опасного угла атаки (STALL WARNING) и сигнализацией опасного сближения с землей (EGPWS).

Экипаж должен выполнять команды RA с учетом соблюдения ограничений РЛЭ ВС.

8.3.6.5. Индикация сигналов TCAS

Таблица 8.3-6

| № п/п | Группа опасности | Обозначение на индикаторе | Условия классификации | | |
|-------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------|----------------------------|
| | | | Разница высот | Дальность | Расчетное время до встречи |
| 1 | «НЕОПАСНО» | Голубой цвет  - 1,7 (- 1700 фт) | >±1200 фт или >6 миль | | |
| 2 | «БЛИЗКО» | Голубой цвет  - 1,0 (- 1000 фт) | до ±1200 фт и <6 миль | | |
| 3 | «ВНИМАНИЕ» (ТА) | Желтый цвет  - 0,9 (- 900 фт) | до ±1200 фт | | 35+45с |
| 4 | «ОПАСНО» (РА) | Красный цвет  - 0,6 (- 600 фт) | до ±1200 фт | | 20+30с |

ВНИМАНИЕ!

С момента появления на экране дисплея системы TCAS ВС группы «ВНИМАНИЕ» до момента перехода этого ВС в группу «ОПАСНО» может пройти около 15 секунд.

Не допускается выполнение горизонтальных маневров с использованием дисплея системы TCAS по обеспечению бокового интервала для расхождения с конфликтным ВС.

8.3.6.6. Стандартная фразеология радиообмена «Экипаж ВС – Диспетчер УВД» при выполнении маневра по команде TCAS

Таблица 8.3-7

| № | Ситуация | Фразеология | Phraseologies |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1 | После начала отклонения летным экипажем от любого разрешения или указания диспетчера УВД с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (RA) | TCAS RA | TCAS RA |
| 2 | После выполнения маневра в соответствии с RA | Конфликт разрешен, возвращаюсь на (заданный диспетчером уровень) | Clear of Conflict Returning to (assigned clearance) |
| 3 | После выполнения маневра в соответствии с RA и возобновления выполнения выданного диспетчером УВД разрешения или указания | Конфликт разрешен (заданный диспетчером уровень) занял | Clear of Conflict (assigned clearance) Resumed |
| 4 | После получения разрешения или указания органа ОВД, противоречащего RA, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует диспетчера УВД | Выполнить не могу, TCAS RA | Unable, TCAS RA |

Примечание:

1. При выполнении маневра по командам TCAS (БСПС) доклад службе ОВД делает непилотирующий пилот (PM) независимо от варианта распределения обязанностей между членами летного экипажа ВС.
2. TCAS RA произносится как TEE-CAS-AR-AY.

8.3.7. зарезервировано

8.3.8. Использование принципов автоматизации

8.3.8.1. Общие положения

Автоматические системы управления ВС примеряются в целях:

- повышения безопасности полета;
- уменьшения рабочей нагрузки на экипаж;
- увеличения операционных возможностей членов летного экипажа;
- увеличения ситуационной осведомленности;
- улучшения условий для принятия решений;
- оказания помощи экипажу в действиях по управлению рисками.

Автоматическое управление полетом рекомендуется применять всегда на максимально возможном уровне.

Пилоты (члены летного экипажа) должны быть подготовлены для использования всех уровней автоматизации, определения условий понижения уровня автоматизации полета и иметь навыки для перехода с одного уровня на другой.

Выбранный уровень автоматизации для конкретных условий полета должен обеспечивать оптимальное распределение рабочей нагрузки между членами летного экипажа (пилотами), постоянный контроль за профилем полета и положением ВС в пространстве.

В любой нештатной ситуации, требующей отклонения от стандартных эксплуатационных процедур, автопилот рекомендуется включать для снижения операционной нагрузки по локализации отказов и неисправностей.

Решение о возможности понижения уровня автоматизации полета, в целях поддержания навыков пилотирования члена экипажа, принимает КВС. При принятии решения следует учитывать увеличение рабочей нагрузки на членов экипажа, требования по точности навигации, интенсивность воздушного движения, наличие отказов или неисправностей, непосредственно влияющих на увеличение рабочей нагрузки, и прочие риски.

Решение о возможности отключения директорного управления с целью поддержания навыков ручного управления ВС, может быть принято, если полет выполняется исключительно в целях тренировки и не предполагает летную проверку:

- днем при видимости земной (водной) поверхности и/или естественного горизонта;
- вне зон с интенсивным воздушным движением;
- при метеорологической видимости не менее 5 км, и если
- отсутствуют опасные метеоявления, а
- пилот, имеющий квалификационную отметку - инструктор находится в контуре управления.

В случае усложнения условий полета в целях снижения операционной нагрузки экипаж должен принять меры для повышения уровня автоматизации вплоть до максимального.

КВС несет полную ответственность за обоснованность выбора уровня автоматизации полета в зависимости от совокупности внешних факторов и за своевременность принятия решения на повышение уровня автоматизации.

8.3.8.2. Основные принципы использования автоматических систем управления ВС:

- пилотирующий пилот должен постоянно контролировать соответствие работы автоматической системы с траекторией движения ВС;
- если системы автопилота не работают, как ожидается, изменить уровень автоматизации или отключить эту функцию;
- члены экипажа должны быть информированы о любых изменениях установок в автоматической системе. Если пилотирующий пилот самостоятельно определил изменение режима, он обязан оповестить об этом экипаж;
- оперативные действия по управлению профилем полета и режимами работы автоматической системы осуществляет пилотирующий пилот с немедленным докладом экипажу;
- после включения какого-либо автоматического режима члены экипажа должны убедиться, что выбранный режим включился и его индикация соответствует заданной;
- все команды и информация должны быть немедленно подтверждены членом экипажа, которому они адресованы;
- любой выбранный уровень автоматизации полета не может исключать ведения визуальной осмотрительности;
- автоматические системы управления ВС всегда применяются в районе аэродромов с высокой интенсивностью воздушного движения;
- предполетный и предпосадочный брифинг должен включать все особенности применения автоматических систем, распределение обязанностей и ответственности членов экипажа ВС;
- пилоты должны осуществлять включение и отключение автоматических режимов управления в соответствии с ограничениями FCOM (РЛЭ) типа ВС;
- при метеорологических условиях захода на посадку ниже условий минимума категории I ICAO (60x550 м) пилотирующим пилотом (PF) является пилот, назначенный выполнять обязанности командира экипажа (командир ВС или пилот - инструктор);
- при выполнении полетов по программе ввода в строй второго пилота в качестве командира ВС (КВС - стажер) и ухудшении метеоусловий захода на посадку ниже категории I ICAO пилотирующим пилотом всегда является пилот-инструктор, находясь на правом пилотском сидении, при этом КВС-стажер выполняет функции непилотирующего пилота (PM) вплоть до окончания пробега самолета после посадки;
- допускается производство посадки в автоматическом режиме на ВПП, оборудованных системами посадки категории I ICAO, если обеспечиваются условия, что:
 - данная ВПП протестирована и внесена в перечень аэродромов, допущенных для выполнения автоматической посадки, опубликованном в части С РПП;
 - независимо от метеорологических условий захода на посадку пилотирующим пилотом (PF) является командир ВС, а второй пилот имеет допуск к полетам по категории II или III ICAO;
 - экипаж осведомлен, что возможны отклонения ВС по курсу и/или глиссаде, и командир ВС готов в любой момент отключить автопилот и взять управления на себя;
- если видимость на ВПП менее 350 м, применение режима автоматической посадки – обязательно.

8.3.9. Полеты в различных метеорологических условиях

8.3.9.1. Общие положения

К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

- грозовая деятельность;
- сильные осадки;
- повышенная электрическая активность атмосферы;
- обледенение;
- турбулентность;
- сдвиг ветра;
- облака вулканического пепла;
- пыльные и песчаные бури.

Полеты при неблагоприятных атмосферных условиях выполняются в соответствии с требованиями, установленными Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, настоящими Правилами РПП и РЛЭ ВС.

К опасным для полета метеорологическим явлениям и условиям относятся указанные в РЛЭ метеорологические явления и условия, полеты в которых запрещаются.

При встрече с опасными метеоявлениями по маршруту полета командир воздушного судна обязан принять меры для их обхода. При невозможности их обхода путем изменения маршрута или высоты полета экипаж ВС обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

8.3.9.2. Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

- (1) При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир воздушного судна обязан учитывать:
 - характер гроз (внутримассовые, фронтальные);
 - расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;
 - необходимость дополнительной заправки топливом.
- (2) При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж обязан с помощью бортовой РЛС осмотреть зону взлета и выхода из района аэродрома, оценить возможность взлета и определить порядок обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков.
- (3) При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир воздушного судна обязан оценить возможность продолжения полета и принять решение на обход зоны грозовой деятельности и ливневых осадков, согласовав свои действия с органом ОВД (управления полетами). При необходимости запросить у органа ОВД векторение для обхода зоны грозовой деятельности.

Воздушным судам запрещается преднамеренно входить в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки.

- (4) Полеты по правилам ППП в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков без наличия бортовой радиолокационной станции (РЛС) или при отсутствии наземного радиолокационного контроля запрещаются.

При обнаружении в полете кучево-дождевых (грозовых) и мощно-кучевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы отметки облака на экране РЛС. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами отметок облаков на экране РЛС не менее 50 км.

Примечание: Рекомендации по применению конкретного типа метеолокатора для обхода кучево-дождевых (грозовых) и мощно - кучевых облаков даны в части «В» РПП (FCOM, FCTM) по типам ВС.

R |

- (5) При визуальном обнаружении кучево - дождевых (грозовых) и мощно - кучевых облаков на заданной высоте (эшелоне) их обход осуществляется на безопасном удалении, исключающем попадание воздушного судна в кучево-дождевые (грозовые) и мощно-кучевые облака.

В визуальных метеорологических условиях полет может выполняться только днем:

- под кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками при крайней необходимости над равнинной местностью без входа в зону ливневых осадков. При этом высота (эшелон) полета воздушного судна должна быть не менее безопасной высоты (эшелона) полета, а расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков - не менее 200 м; и
- над кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет воздушного судна над верхней границей облаков с превышением не менее 500 м.

- (6) При взлете и заходе на посадку в условиях ливневых осадков экипаж обязан учитывать возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик воздушного судна.

- (7) При невозможности обойти кучево-дождевую (грозовую) и мощно-кучевую облачность командир воздушного судна по согласованию с органом ОВД (управления полетами) обязан прекратить выполнение полетного задания и следовать на запасной аэродром.

В случае непреднамеренного попадания воздушного судна в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир воздушного судна обязан принять меры к немедленному выходу из них.

8.3.9.3. Полеты в зоне турбулентности

Перед входом в зону возможной турбулентности (болтанки) и при внезапном попадании в нее пассажиры должны быть пристегнуты к креслам привязными ремнями.

Командир ВС должен информировать cabin crew перед входом или при попадании в зону умеренной/сильной болтанки по СГУ (самолетное громкоговорящее устройство) командой: «Cabin crew, take your seats». В этом случае членам cabin crew необходимо прекратить обслуживание пассажиров, закрепить cabin equipment, занять служебные места и пристегнуться привязными ремнями.

В случае попадания в сильную болтанку командир воздушного судна обязан доложить об этом соответствующему органу ОВД (управления полетами) и принять меры к выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности - произвести посадку на запасном аэродроме.

При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир воздушного судна имеет право изменить высоту (эшелон) полета, действуя в соответствии с пунктом 8.4.13.1. настоящей главы. Обнаруженные визуально вертикальные вихри, не связанные с облаками, экипаж обязан обходить стороной.

Вертикальные вихри (смерчи), обнаруживаемые визуально, необходимо обходить на безопасном удалении, исключая попадание воздушного судна в них. Проходить над вертикальными вихрями (смерчами) запрещается.

8.3.9.4. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

(1) Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

- шумы и треск в наушниках;
- беспорядочные колебания стрелок радиоконпасов;
- искрение на остеклении кабины экипажа и свечение концов крыльев в темное время суток.

Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от +5° до -10°С.

(2) Командир воздушного судна при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу ОВД и выполняет рекомендации диспетчера по выходу из опасной зоны.

При этом необходимо выключить одну УКВ-радиостанцию (при возможности), ночью, кроме того, включить освещение кабины экипажа.

(3) Изменение высот в зонах повышенной электризации необходимо выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна.

После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) следует сделать горизонтальную площадку продолжительностью 5–10 с.

(4) В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

- доложить диспетчеру УВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения воздушного судна разрядом;
- проконтролировать параметры работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- осмотреть воздушное судно в целях обнаружения повреждений;
- при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

8.3.9.5. Полеты в условиях сдвига ветра

При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо:

- увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна;
- осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;

- при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра запрещаются.

8.3.9.6. Полеты в условиях пыльной или песчаной бури

При встрече с пыльной бурей на маршруте экипаж обязан обходить ее визуально или проходить над ней.

Изменение высоты или маршрута полета воздушного судна в целях обхода пыльной бури экипажу разрешается только по согласованию с диспетчером органа ОВД, за исключением случаев, когда требуются немедленные действия по отвороту от курса (с последующим докладом органу ОВД).

Заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке запрещаются.

8.3.9.7. Умеренное или сильное обледенение

Запрещается начинать полет, если присутствует иней, мокрый снег или лед на поверхности крыльев, фюзеляжа, органов управления, оперения, воздушных винтов, лобового стекла, силовой установки или на приемниках воздушного давления барометрических приборов воздушного судна.

Обледенение ВС на эшелонах среднего и верхнего высотного уровней связано главным образом с облаками, в структуре которых содержится большое количество воды в жидком состоянии при отрицательных температурах (переохлажденная вода). Наиболее вероятно сильное обледенение ВС в слоистых, слоисто-кучевых, высококучевых и кучево-дождевых облаках.

На синоптических картах рядом с символом обледенения указывается характеристика высот слоя обледенения, обозначаемая также, как и характеристика высот слоя болтанки.

Запрещается выполнять полет по ППП при наличии на маршруте полета фактического или прогнозируемого обледенения на воздушных судах с неисправной противообледенительной системой.

На всех этапах полета противообледенительная система должна быть включена до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ воздушного судна не предусматривает другого порядка использования системы.

Если предпринятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, командир воздушного судна обязан, применив сигнал срочности, по согласованию с органом ОВД, изменить высоту (маршрут) полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета или принять решение об уходе на запасной аэродром.

8.3.9.8. Струйное течение (или максимальный ветер)

Струйные течения (далее – СТ) – сравнительно узкие зоны сильных ветров в верхней тропосфере и нижней стратосфере. Границей СТ считается скорость ветра равная 150 км/час.

СТ часто связаны с высотными фронтальными зонами, где создаются значительные градиенты давления и температуры. При полетах в СТ на больших высотах и значительных положительных отклонениях температуры от стандартных значений может возникнуть выход ВС на критические углы атаки. Экипаж ВС в таких условиях должен своевременно принять меры для обеспечения безопасности полета. При попадании в зону сильной турбулентности, обусловленную наличием СТ, следует изменить высоту полета на 300-400 м или занять ближайший попутный эшелон полета.

8.3.9.9. Полеты в температурных инверсиях

В устойчивой воздушной массе слои инверсии и изотермии обуславливают расслоение воздушных потоков, имеющих разные характеристики по плотности, скорости, направлению, что и является причиной образования умеренных и сильных сдвигов ветра.

Экипажу ВС следует быть внимательным к синоптическим ситуациям, при которых возникают различного типа инверсии в приземном слое атмосферы.

Радиационные инверсии возникают при антициклонической погоде (в ночное время), при которой часто наблюдается штиль или слабый ветер у земли, а выше слоя инверсии отмечается очень сильный ветер, который принято называть ночным струйным течением. На высотах около 30-40 м следует ожидать сильные вертикальные сдвиги ветра.

Орографические инверсии наблюдаются в горных районах или холмистой местности. Влияние орографии приводит к возникновению более сильных вертикальных и горизонтальных сдвигов ветра, так как в горных районах может возникать орографическое струйное течение, связанное с фоновым явлением и местными ветрами.

Адвективные инверсии возникают в приземном слое в холодное время года при адвекции теплого воздуха с моря или крупных водоемов, образованию инверсии также способствует таяние снега. При этом наблюдается слабый ветер у земли и усиление ветра на высотах 100-200 м (иногда 50-100 м). Эти условия также приводят к образованию сильных сдвигов ветра.

8.3.9.10. Полеты в облаках вулканического пепла

- (1) Экипажу ВС необходимо предпринять все возможные меры для того, чтобы избежать попадания ВС в облако вулканического пепла, которое чрезвычайно опасно как для двигателей, так и для фюзеляжа ВС.

Вулканический пепел, попавший в реактивный двигатель, может привести к немедленному ухудшению его характеристик и отказу двигателя. Основной причиной отказа двигателя является отложение пепла в его «горячих частях». Расплавленный пепел покрывает топливные форсунки, камеру сгорания и турбину, что снижает эффективность распыления топлива и ограничивает объем воздуха, проходящего через двигатель. Это вызывает помпаж двигателя, срыв пламени и немедленную потерю тяги.

Вулканический пепел чрезвычайно абразивен по своей природе, поскольку состоит из твердых и острых частиц скальных пород. Любые поверхности конструкции ВС, находящиеся впереди, подвержены повреждению, включая кабину и остекление кабины экипажа, стекла посадочных фар, передние кромки крыльев и хвостового оперения, обтекатели двигателей и носовой обтекатель бортового локатора. Повреждение стекол кабины экипажа может создать большие трудности при визуальном определении ВПП при выполнении захода на посадку.

Облака вулканического пепла могут достигать значительных высот и распространяться на значительные расстояния от места извержения вулкана. При этом ни вулканическое облако, ни вулканический пепел не могут быть обнаружены с помощью бортового локатора.

Информация о вулканической активности, включая информацию об извержении вулканов и облаках вулканического пепла, передается экипажам ВС, находящимся в полете, диспетчером органа ОВД. Данная информация передается в форме NOTAM и SIGMET сообщений при подготовке к вылету.

(2) При попадании воздушного судна в облако вулканического пепла экипаж может ожидать:

- появление в кабине дыма и вулканической пыли;
- резкий запах похожий на запах горячей электропроводки;
- сильные статические разряды вокруг остекления кабины экипажа;
- многочисленные отклонения в работе двигателей, в том числе помпаж, увеличение температуры выходящих газов, срыв пламени;
- возможность отказа двигателя;
- ненадежные показания воздушной скорости;
- повреждение системы герметизации и электросистемы;
- ночью – появление огней «святого Эльма» и других статических разрядов, сопровождаемых ярким свечением оранжевого цвета.

(3) При попадании воздушного судна в облако вулканического пепла экипажу рекомендуется немедленно установить РУД двигателей на малый газ для создания дополнительного запаса устойчивости к помпажированию и снижения температуры двигателей и выйти из облака вулканического пепла с обратным курсом. Поскольку облака вулканического пепла могут растянуться на сотни миль, экипаж ВС не должен пытаться пролететь сквозь них или выйти из них с набором высоты. Дополнительно рекомендуются следующие процедуры:

- отключить автомат тяги, если он был включен;
- включить зажигание на постоянную работу;
- включить весь возможный дополнительный отбор воздуха от двигателей, в том числе систему кондиционирования ВС и противообледенительную систему ВС и двигателей для снижения давления в двигателях.

Дополнительно необходимо выполнить соответствующие аварийные процедуры, изложенные в РЛЭ типа ВС. При успешном выходе ВС из облака вулканического пепла необходимо произвести посадку на ближайшем пригодном аэродроме.

(4) В случае наблюдения извержения вулкана или облаков вулканического пепла, либо попадания в облака вулканического пепла экипаж ВС немедленно сообщает об этом диспетчеру органа ОВД и после посадки заполняет соответствующий бланк в письменной форме.

Первоначальный доклад должен содержать следующую информацию:

- позывной воздушного судна;
- местоположение воздушного судна;
- время;
- эшелон полета;
- местоположение, пеленг, расстояние до зоны вулканической деятельности;
- температуру;
- ветер в точке доклада;
- дополнительную информацию (вертикальные и продольные границы облака вулканического пепла, скорость роста и т.п.).

Письменный доклад должен быть направлен в ближайший метеоофис при первой возможности.

8.3.9.11. Горные волны

Горные волны формируются на подветренной стороне горных хребтов, когда воздушный поток направлен перпендикулярно (в секторе приблизительно 30°) к хребту и имеет скорость более 10 м/с. Воздушный поток при обтекании горных хребтов деформируется. Степень и характер этой деформации зависит от скорости и направления ветра, формы и размеров горного хребта. Горные волны обычно принимают форму стоячих волн с расстоянием в несколько миль между пиками и впадинами волны и могут достигать высот 20,000 ft и выше над вершиной хребта, распространяясь на расстояние до 300 миль по горизонтали.

В слое 500 – 1000 м над горным хребтом в результате вихреобразования при срыве потока с кромки хребта может наблюдаться сильная болтанка и сдвиг ветра. Наиболее опасная болтанка наблюдается при полетах в нисходящем потоке за хребтом (подветренная сторона). Наряду с турбулентностью на условия полета в горах влияют подъем воздуха на наветренной стороне склона («тянет» вверх) и опускание воздуха на подветренной стороне («прижимает» к земле).

Эффект горных волн уменьшается с увеличением высоты, поэтому при попадании в сильную болтанку на малых высотах на подветренной стороне склона наилучшим способом выхода из опасной зоны является интенсивный набор высоты. Следует так же учитывать, что в области подветренных волн наблюдается резкое изменение атмосферного давления, которое приводит к ошибкам в показаниях барометрических высотомеров.

8.3.9.12. Оценка состояния покрытия ВПП и показатели эффективности торможения

Оценка состояния элементов летного поля производится по значениям величин, получаемых в процессе измерений, параметров оценки.

К параметрам оценки состояния покрытий относятся:

- фрикционные свойства покрытий;
- вид осадков;
- толщина слоя осадков;
- площадь ВПП, покрытая загрязнениями.

Фрикционные (тормозные) свойства покрытий оцениваются величиной коэффициента сцепления.

Вид осадков оценивается кодовыми цифрами от 1 до 9 с соответствующей каждому числу описательной характеристикой осадков.

Толщина слоя осадков оценивается числом, соответствующим толщине слоя в миллиметрах. Доля площади, покрытая осадками, оценивается в процентах.

Коэффициент сцепления в зависимости от применяемых средств определяется непосредственным отсчетом результатов измерений либо приведением результатов измерений к нормативным значениям с помощью корреляционных зависимостей.

Состояние поверхности покрытия на аэродромах Российской Федерации и стран СНГ оценивается по величине нормативного коэффициента сцепления (эффективности торможения). Между значениями «нормативного коэффициента сцепления» и «измеренного коэффициента сцепления» для идентичных состояний покрытий существует корреляционная зависимость в соответствии с Таблицей 8.3-8.

Таблица 8.3-8

| | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Измеренный коэффициент сцепления | 0.1 | 0.15 | 0.17 | 0.2 | 0.25 | 0.3 | 0.35 | 0.4 | 0.45 | 0.5 | 0.55 | 0.6 |
| Нормативный коэффициент сцепления | 0.26 | 0.29 | 0.3 | 0.32 | 0.34 | 0.37 | 0.39 | 0.42 | 0.45 | 0.49 | 0.54 | 0.57 |

Величине нормативного коэффициента сцепления, равной 0,3, соответствует величина измеренного коэффициента сцепления по АТТ-2, равная 0,17. Значения коэффициента сцепления по АТТ-2 полностью соответствуют значениям коэффициента сцепления SFT для одних и тех же состояний покрытий.

Значения нормативного коэффициента сцепления отражают относительное улучшение или ухудшение эффективности торможения.

При отсутствии в аэропорту инструментальных средств оценки фрикционных свойств дается расчетная эффективность торможения – кодовая оценка состояния покрытия ВПП (Таблица 8.3-9). Кодовая оценка составляется на основании субъективного опыта лица, выполняющего оценку.

Кодовые обозначения характеристик состояния покрытия и расчетная эффективность торможения

Таблица 8.3-9

| Код (Code ICAO) | Измеренный коэффициент сцепления по SFT (Measured Friction Coefficient by SFT) | Расчетная эффективность торможения (Calculated Braking Action) |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 5 | 0,40 и выше | Хорошая (Good) |
| 4 | 0,39 ÷ 0,36 | Средняя –хорошая (Medium to Good) |
| 3 | 0,35 ÷ 0,30 | Средняя (Medium) |
| 2 | 0,29 ÷ 0,26 | Средняя – плохая (Medium to Poor) |
| 1 | ≤ 0,25 | Плохая (Poor) |
| 9 | Ненадежная (Unreliable) | |

Термин «ненадежная» передается, когда более 10% поверхности ВПП покрыто льдом, мокрым или сухим снегом на льду. Результаты и оценки измерений считаются в таких ситуациях абсолютно нереалистичными. В сообщениях за словом «ненадежная» будет следовать кодовое обозначение сцепления, измеренное используемым устройством, или расчетная эффективность торможения. В коде MOTNE используется кодовое обозначение «99».

8.3.9.13. Ограничения по составляющим скорости ветра на взлете и при посадке

При выполнении взлета и посадки сила ветра не должна превышать предельных значений, установленных производителем ВС, с учетом его направления и порывов, состояния поверхности ВПП, а также условий пониженной видимости.

Если способность ВС к остановке снижена (имеются признаки неисправности тормозов или других тормозных устройств), необходимо произвести перерасчет взлетной/посадочной дистанции с учетом конкретных условий и ограничений по составляющим скорости ветра, рекомендованные производителем ВС.

8.3.9.14. Действия экипажа при попадании ВС в «спутный след»

(1) В случае попадания воздушного судна в «спутный след» экипажу необходимо:

- доложить диспетчеру органа ОВД о факте, метеоусловиях и высоте попадания воздушного судна;
- проконтролировать параметры работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- осмотреть воздушное судно;

при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

(2) При взлете и заходе на посадку в условиях спутного следа необходимо:

- увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна;
- осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;
- при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

(3) Предотвращение попадания ВС в «спутный след» обеспечивается установленными минимальными временными интервалами в зависимости от этапа полета, категории ВС по турбулентности спутного следа, расстояния между осями параллельных ВПП, условий на взлете и посадке.

Информация о том, что заходы на посадку (взлеты) ВС выполняются на параллельные ВПП сообщается экипажу диспетчером органа ОВД или передается по каналу ATIS.

Продольное расстояние между воздушными судами, заходящими на посадку на параллельные ВПП, обеспечивается не менее 4 км.

Независимо от метеорологических условий все заходы на посадку на параллельные ВПП должны контролироваться по посадочному радиолокатору.

Категории типов ВС по турбулентности спутного следа

Таблица 8.3-10

| Тип ВС | Категория турбулентного следа | Обозначение в рабочем плане полета (OFP) | Обозначение в ATC FPL |
|--------------|-------------------------------|------------------------------------------|-----------------------|
| B777 | H | 777-3 | B77W |
| B737 | M | 737-8 | B738 |
| A330-200/300 | H | 330-2/330-3 | A332/A333 |
| A320/A321 | M | 320-2/321-2 | A320/A321 |
| RRJ-95 | M | RRJ95B | SU95 |

8.3.10. Взаимодействие членов экипажа

8.3.10.1. Общие положения

Хорошая работа экипажа обеспечивается своевременной инициативой, взаимопомощью, постоянным взаимодействием. Необходимо, чтобы члены летного экипажа своевременно информировали друг друга о своих намерениях и иных важных фактах, касающихся выполнения полета, таких как временное прекращение контроля за выполнением полета, временное прекращение прослушивания рабочих частот радиосвязи, передача управления ВС, использование автопилота, управление автоматом тяги и т.д.

В случае если один из членов летного экипажа заметил или предполагает неисправность, отклонение от нормы в работе ВС или его систем, остальные члены летного экипажа должны быть немедленно проинформированы об этом.

8.3.10.2. Места членов летного экипажа

(1) Правила «стерильной кабины».

(a) За исключением случаев, указанных в пункте 8.3.10.2(2), **запрещается** нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет.

Порядок использования свободных мест в кабине летного экипажа определяется командиром ВС. В случае наличия на борту наделенного соответствующими полномочиями проверяющего (инспектора, инструктора, экзаменатора), проверяющий имеет приоритетное право занятия свободного места в кабине экипажа.

(b) В процессе руления и в полете на высотах ниже 10 000 ft, а также, с момента начала снижения, все члены летного экипажа должны находиться на своих рабочих местах, выполнять только те обязанности, которые связаны с непосредственным управлением ВС, прослушивать эфир и вести радиосвязь с использованием микрофонов авиа гарнитур и самолетного переговорного устройства.

Примечание: Как минимум один пилот должен прослушивать эфир и вести радиосвязь с использованием авиагарнитур в течении всего полета (с момента начала руления с целью выполнения полета до заруливания на стоянку после посадки).

(i) На критических этапах полета не допускается:

- замена членов летного экипажа (пересаживание);
- покидание членами летного экипажа своих рабочих мест;
- обсуждение не имеющих отношения к данному полету вопросов;
- использование нестандартной терминологии;

- ведение радиообмена, не связанного с обеспечением безопасности полета;
 - исполнение обязанностей не связанных с управлением воздушным судном (заполнение полетных документов, объявления пассажирам или взаимодействие с членами кабинного экипажа не связанные с обеспечением безопасности полета и т.п.);
 - осуществлять действия и вести переговоры, способные отвлечь внимание любого другого члена экипажа от выполнения прямых обязанностей;
 - принимать пищу и горячие напитки.
- (ii) Под критическими фазами полета подразумеваются:
- управление ВС на земле от начала буксировки до остановки ВС на месте парковки и выключения двигателей после посадки;
 - взлет и набор высоты до 10000ft;
 - снижение для захода на посадку и посадка;
 - полет ниже 10 000 ft;
 - смена эшелона (высоты) полета.
- (c) Работа экипажа должна проводиться в условиях ограниченного доступа в кабину летного экипажа.

Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.

Дверь в кабину летного экипажа находится в закрытом и запертом положении в течение всего полета с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров и до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право.

Во время посадки и высадки пассажиров дверь в кабину летного экипажа должна находиться в закрытом положении в режиме свободного доступа или в режиме ограниченного доступа, на усмотрение командира ВС.

До начала посадки пассажиров и после окончания высадки пассажиров по решению командира ВС дверь пилотской кабины может находиться в режиме свободного доступа.

Порядок доступа в кабину летного экипажа определяется командиром ВС по установленным сигналам с соблюдением мер предосторожности.

Дополнительное запорное устройство применяется по решению командира ВС в чрезвычайных ситуациях.

Члены кабинного экипажа должны обращаться к летному экипажу только в случаях крайней необходимости. Любые обращения, не имеющие отношения к обеспечению безопасности в критических фазах полета недопустимы.

- (d) Не допускается нахождение в кабине летного экипажа предметов, ограничивающих управление воздушным судном, нормальную эксплуатацию систем, оборудования ВС и деятельность членов экипажа воздушного судна. Все предметы должны быть надежно закреплены на установленных компоновкой кабины экипажа местах.

- (2) Покидание членами летного экипажа рабочих мест.
- (a) Все члены летного экипажа воздушного судна во время полета по маршруту остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучаться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей. Как правило, в этом случае автопилот должен быть включен.
- Покидание рабочего места более чем одним членом летного экипажа воздушного судна запрещено.
- В случае покидания одним из пилотов своего рабочего места, оставшийся пилот обязан использовать головную гарнитуру для прослушивания эфира и ведения радиосвязи.
- При передаче управления ВС или покидании рабочего места пилот должен убедиться, что пилот на рабочем месте взял управление ВС на себя и полностью адаптирован в понимание ситуации.
- Замена пилотов должна производиться быстро и, при этом, только одно пилотское место может быть свободным.
- (b) При выполнении пассажирских перевозок экипажем воздушного судна, состоящим из двух пилотов, при покидании рабочего места одним из пилотов в кабине летного экипажа должен находиться, не занимая рабочего места пилота, член кабинного экипажа или дополнительный член летного экипажа для визуального контроля.

8.3.10.3. Распределение обязанностей

- (1) Распределение обязанностей летного экипажа

Распределение обязанностей членов летного экипажа во время взлета, набора высоты, горизонтального полета, снижения, захода на посадку и посадки указано в РЛЭ и технологии работы экипажа самолета данного типа (часть В РПП ПАО «Аэрофлот»).

При выполнении полета один из пилотов обязан постоянно осуществлять контроль над пространственным положением воздушного судна и выдерживанием заданных параметров полета.

На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно следить за радиообменом и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна.

Запрещается зашторивать окна кабины летного экипажа любыми предметами кроме затеняющих устройств, входящих в штатное оборудование ВС.

В любом случае применение штатного оборудования для защиты от прямых солнечных лучей не должно препятствовать ведению постоянного визуального контроля обстановки во внекабинном пространстве.

Время и очередность приема пищи членами экипажа воздушного судна в полете определяет КВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается.

Левое кресло занимает командир корабля. Исключения составляют случаи ввода в строй КВС.

При полете в составе усиленного экипажа командиры ВС при нахождении на правом кресле могут выполнять функции пилотирующего или не пилотирующего пилота.

Основными обязанностями пилотирующего пилота (PF) являются контроль за пространственным положением, управление ВС и осуществление навигации. Он должен контролировать полет, работу систем ВС и двигателей и быть в любой момент готовым к переходу на ручной режим управления.

Непилотирующий пилот (PM) ведет инструментальный и визуальный контроль за выполнением полета. В случае потери работоспособности пилотирующего пилота непилотирующий пилот должен взять на себя управление ВС.

В зависимости от конкретных условий полета пилоты должны чередовать функции пилотирующего (PF) и непилотирующего (PM) пилота в равной пропорции.

Ответственность за равномерное распределение рабочей нагрузки между членами летного экипажа несет командир ВС.

Если технология работы и подготовка экипажа позволяет перераспределить функции по управлению ВС и его системам между членами летного экипажа, в длительном крейсерском горизонтальном полете одному из членов экипажа может быть предоставлен кратковременный технологический перерыв для контролируемого отдыха на рабочем месте.

(2) Распределение обязанностей в аварийных ситуациях

Пилот, принявший на себя управление, несет полную ответственность за принятие решения в случае возникновения аварийной ситуации.

При локализации аварийной ситуации в зависимости от обстоятельств (рабочая нагрузка, доступность систем автоматизации, погодные условия и т.п.) командир ВС может перераспределить или назначить дополнительные обязанности членам летного и кабинного экипажа.

Пилотирующий пилот должен нести ответственность главным образом за управление ВС и осуществление контроля за выполнением полета в то время, когда другие члены экипажа выполняют свои обязанности, связанные с локализацией аварийной ситуации.

Передача управления воздушным судном должна производиться установленным, исключая ошибки образом в соответствии со стандартными эксплуатационными процедурами.

(3) Процедуры контрольного листа

Контрольные листы разрабатываются для каждого типа ВС и содержат стандартные и нестандартные/аварийные процедуры. Они должны использоваться на всех этапах полета в соответствии с РЛЭ типа ВС.

В случае отсутствия инструкций в контрольных листах или РЛЭ воздушного судна, окончательное решение принимает КВС.

Контрольный лист выполняется по команде пилотирующего пилота.

Выполнение и чтение контрольного листа должно быть организовано так, чтобы было достаточно времени для выполнения и контроля за выполняемыми операциями. Чтение контрольного листа должно выполняться ясно и отчетливо, а выполняющий чтение должен осуществлять контроль за выполнением прочитанной позиции.

По завершению проверки по контрольному листу ответственный член экипажа сообщает об этом.

При выполнении жизненно важных операций по управлению ВС и его системами, таких как:

- изменение конфигурации ВС (шасси, закрылки, интерцепторы, реверс двигателей);
- установка высотомеров и воздушной скорости;

- передача управления воздушным судном;
- изменения в системах автоматического управления полетом и настройки радионавигационных средств во время взлета или захода на посадку;
- расчеты взлетно-посадочных характеристик и ввод данных в FMS должна быть выполнена перекрестная проверка (CROSS-CHECK) с подтверждением членами летного экипажа выполняемых действий и их результатов.

(4) Стандартные выражения и терминология

При выполнении полетов в качестве основного языка общения между всеми членами экипажа (летного и кабинного) должен использоваться русский язык, а в случае включения в состав экипажа иностранных граждан применяется английский язык.

Взаимодействие членов экипажа ВС при выполнении эксплуатационных процедур на всех этапах полета должно осуществляться с использованием стандартных технологических фраз и выражений на русском или английском языке в соответствии с требованиями РЛЭ (FCOM) и РПП (часть В) по типу ВС.

При возникновении трудностей во взаимодействии между экипажем и наземным персоналом может использоваться любой, удобный для понимания язык.

8.3.10.4. Взаимодействие летного и кабинного экипажей

Взаимоотношения между членами летного и кабинного экипажей строятся на основе доверия, взаимного уважения, сотрудничества и соблюдения правил, установленных Кодексом корпоративной этики ПАО «Аэрофлот» (РИ-ГД-201).

- (1) Старший бортпроводник (СБ) подчиняется КВС и несет ответственность за предварительную подготовку и работу кабинного экипажа в рейсе, обеспечение безопасности пассажиров и пассажирской кабины.

Перед вылетом, в период предполетной подготовки командир ВС:

- принимает доклад СБ о составе кабинного экипажа, наличии необходимых личных документов у членов бригады, соответствии количества бортпроводников планируемой продолжительности полетной смены и его готовности к выполнению рейса ;
- представляется и информирует о составе летного экипажа;
- сообщает расчетное время полета и коммерческую загрузку;
- информирует о неисправностях бытового оборудования ВС;
- информирует о наличии опасных грузов на борту ВС и определяет порядок действий кабинного экипажа при возникновении аварийной ситуации;
- согласовывает порядок доведения информации КВС пассажирам;
- определяет условные сигналы связи СБ с кабиной летного экипажа;
- информирует об особенностях предстоящего полета, предполагаемых зонах турбулентности, дополнительных мерах по обеспечению авиационной безопасности, особенностях полета над водным пространством, горными массивами, в полярных широтах и т.п.

При необходимости доведения специальной информации или при наличии особых условий выполнения рейса брифинг проводится с кабинным экипажем в полном составе.

Брифинг может проводиться до прибытия экипажа на ВС или на борту воздушного судна (допускается использование СГУ).

- (2) Старший бортпроводник обязан по прибытию командира ВС на ВС:
- (a) Доложить:
- о ходе подготовки к полету;
 - об отклонениях от технологического графика;
 - обо всех обнаруженных недостатках в ходе подготовки ВС;
 - о готовности кабинного экипажа и пассажирского салона к посадке пассажиров.
- (b) Согласовать с командиром ВС:
- размещение в салонах ВС больных, инвалидов, несопровождаемых детей, депортированных пассажиров и сотрудников безопасности;
 - порядок загрузки багажных помещений и размещение опасных грузов (при необходимости);
 - время и очередность приема пищи членами летного экипажа.
- (3) После окончания посадки пассажиров СБ докладывает командиру ВС:
- о наличии перевозочных документов, таких как генеральная декларация, пассажирский и грузовой манифесты, сводная загрузочная ведомость и др.;
 - количество пассажиров на борту, указанное в сводной загрузочной ведомости (LOAD SHEET);

Примечание:

При встрече пассажиров на борту ВС независимо от пункта вылета старший бортпроводник и/или назначенный бортпроводник проверяет наличие у пассажиров посадочных талонов, сверяя дату вылета, маршрут полета и номер рейса.

Ответственность за соответствие количества пассажиров на борту ВС после окончания посадки в базовом аэропорту данным центральной диспетчерской несет работник ООПП ДНОП непосредственно осуществляющий посадку пассажиров.

Во внебазовых аэропортах ответственность за соответствие количества пассажиров на борту ВС, прошедших регистрацию на рейс, осуществляет представитель (уполномоченный агент) ПАО «Аэрофлот», а за соответствие количества пассажиров на борту ВС данным указанным в сводной загрузочной ведомости – старший бортпроводник.

- о наличии служебной корреспонденции, опасных грузов, оружия и/или боеприпасов;
- о местах размещения в салоне ВС пассажиров следующих с оружием (сотрудники: Федеральной службы охраны Российской Федерации, Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации, Межправительственной фельдъегерской связи, находящиеся при исполнении служебных обязанностей);
- о наличии депортированных, больных пассажиров, инвалидов и сопровождающих их лиц;
- о наличии несопровождаемых детей.

СБ должен получить от КВС разрешение на закрытие дверей.

Если до отправления рейса требуется открытие дверей ВС, СБ запрашивает разрешение КВС, который подтверждает разрешение выключением табло «застегните ремни».

(4) Перед взлетом до занятия исполнительного старта и перед посадкой на установленном рубеже командир ВС должен:

- получить доклад СБ о готовности пассажирской кабины к взлету/посадке по СГУ: «Пассажирская кабина к взлету/посадке готова» или с помощью предусмотренного на ВС сообщения «CABIN READY»;
- установленным сигналом «приготовиться к взлету/посадке» проинформировать кабинный экипаж, что взлет/посадка предполагается в ближайшее время.

После взлета и набора высоты не ниже 10000 ft (3000 м) КВС установленным сигналом (выключение табло «FASTEN SEAT BELTS») оповещает кабинный экипаж о возможности выполнения технологического графика обслуживания пассажиров.

Если по условиям полета требуется, чтобы пассажиры находились на своих местах с застегнутыми ремнями безопасности, сигналом оповещения кабинного экипажа является установка переключателя «SEAT BELTS» в положение «OFF», а затем в положение «ON».

Информационное табло об ограничении в использовании электронных приборов на борту ВС должно быть включено:

- с начала посадки пассажиров и до пересечения эшелона 100 (или высоты 10000 ft, где применимо) в наборе высоты; и
- с момента пересечения эшелона 100 (или высоты 10000 ft, где применимо) на снижении для захода на посадку и до выключения двигателей после посадки.

ВНИМАНИЕ: На воздушных судах, где информационное табло об ограничении использования электронных приборов не установлено, сигналом о возможности использования электронных приборов без ограничений является установка переключателя «SEAT BELTS» в положение «OFF».

В случае отсутствия установленного сигнала или информации КВС о причинах сохранения режима безопасности в пассажирской кабине через 25 - 30 минут полета СБ должен согласовать дальнейшие действия кабинного экипажа с КВС по внутренней связи.

Если летный экипаж состоит только из двух пилотов, старший бортпроводник (уполномоченный член кабинного экипажа) периодически должен знакомиться с обстановкой в пилотской кабине с интервалом не более 15 минут.

В полете СБ немедленно докладывает КВС о возникновении на борту ВС любых нестандартных ситуаций, влияющих на безопасность полета (посторонний шум, запах, дым, отказ электрооборудования, ранение или внезапное ухудшение здоровья пассажиров или членов кабинного экипажа, нападение на экипаж либо пассажиров, неадекватного или агрессивного поведения пассажиров и т. п.), а также об использовании аварийно-спасательного оборудования.

(5) Ведение переговоров летного и кабинного экипажа на критических фазах полета

- (a) Старший бортпроводник обязан докладывать КВС о возникновении любых событий, влияющих на безопасность полета, с применением штатного или экстренного режима связи, в зависимости от ситуации.
- (b) Всем членам кабинного экипажа, даже в случае возникновения аварийной ситуации, **категорически запрещается** вызывать летный экипаж по СПГУ с момента получения сигнала «приготовиться к взлету» (взлет предполагается в ближайшее время) на предварительном старте до уборки шасси после взлета и от момента получения сигнала «приготовиться к посадке» (посадка предполагается в ближайшее время) до освобождения воздушным судном ВПП или остановки его в конце пробега.

(c) За исключением фаз полета, указанных в подпункте (b), любой член кабинного экипажа незамедлительно докладывает о событии КВС с использованием аварийного сигнала «EMER CALL» («PRIO CAPT», «PILOT ALERT», «EMER») в случаях:

- нарушения прочности конструкции ВС;
- появления запаха дыма и/или признаков пожара;
- нападения на экипаж либо пассажиров;
- захвата ВС;
- обнаружения на борту ВС постороннего предмета;
- ранения или внезапного ухудшения состояния здоровья лица на борту ВС, требующего немедленной медицинской помощи.

(d) При обращении к КВС бортпроводник/старший бортпроводник должен назвать свое имя, участок работы и кратко доложить информацию об особенностях возникшей нештатной ситуации.

ВНИМАНИЕ! При первоначальной связи членам кабинного экипажа не следует ожидать немедленного ответа КВС, что может быть связано с решением летным экипажем приоритетных задач по управлению ВС. В этом случае вызов следует повторить через 30-60 секунд.

Дальнейшие действия КЭ осуществляются в соответствии с установленными процедурами по безопасности или по указаниям КВС.

(6) При подходе к зоне турбулентности командир ВС оповещаетabinный экипаж включением табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» (FASTEN SEAT BELTS), при подходе к зоне умеренной или сильной турбулентности, дополнительно дает информацию по внутрисамолетной связи: «Cabin crew, take your seats».

По этому сигналу бортпроводники должны:

- прекратить обслуживание пассажиров;
- занять свои (или ближайшие свободные) места;
- застегнуть привязные ремни.

(7) Перед посадкой в аэропорту Шереметьево, если до начала снижения по каналу связи «Аэрофлот-контроль» или через систему ACARS поступила информация для трансферных пассажиров, КВС должен передать эту информацию СБ.

(8) Если для установки ВС на стоянку требуется буксировка, командир ВС информирует СБ о ее необходимости. В случае если информация от КВС не поступила, СБ при сомнениях в местоположении ВС обращается к КВС за уточнением.

(9) После заруливания на стоянку и выключения двигателей командир ВС информируетabinный экипаж через PA о полной остановке ВС на месте стоянки фразой «PARKING POSITION» и дает информацию о возможности открытия входных дверей и высадке пассажиров, отключением табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» («FASTEN SEAT BELTS» - OFF).

При любых задержках или отклонениях от плана полета (вынужденная посадка, полет в зоне ожидания, уход на запасной аэродром и т.д.) командир ВС информирует СБ и пассажиров о причинах, времени задержки и дальнейших действиях.

(10) По окончании рейса командир ВС:

- знакомится с документами отчетности СБ о выполнении рейса, оценивает работуabinного экипажа в целом и отдельных его членов и делает запись в задании на полетabinного экипажа;

- на основании информации, полученной о любых неисправностях аварийно-спасательного оборудования, серьезных поломках, препятствующих продолжению полета, вносит соответствующую запись в ATLB.

8.3.10.5. Политика использования дополнительных служебных кресел

- (1) Допускается использование только полностью исправных дополнительных служебных кресел, снабженных привязными ремнями.

Нахождение на дополнительном кресле в кабине летного экипажа во время выполнения полета лица, не являющегося членом летного экипажа, допускается только при исполнении им соответствующих служебных обязанностей и оформленного документально внесением указанного лица в задание на полет и генеральную декларацию, если полет является международным.

В соответствии с Технологией предоставления дополнительных служебных кресел ВС ПАО «Аэрофлот» (JUMP SEATS) служебным пассажирам (PI-503-00005) откидные служебные кресла в пассажирской кабине, не занятые членами кабинного экипажа, включенными в задание на полет, по согласованию с КВС и СБ могут быть использованы для размещения определенной категории служебных (некоммерческих) пассажиров только при отсутствии возможности разместить их на штатных пассажирских креслах.

Разрешение для посадки на дополнительные кресла в пассажирской кабине не может быть оформлено лицам моложе 18 лет (*), а также пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности или пассажирам габариты которых не позволяют быстро выполнить необходимые действия в случае экстренной эвакуации, беременным женщинам и пассажирам, перевозящим живых животных в салоне самолета.

- (*) на служебных креслах 4LA, 4RA ВС A330 допускается размещение служебных пассажиров 12 лет и старше.

Во всех случаях КВС имеет право запретить размещение на дополнительных служебных креслах пассажиров любой категории, если обоснованно считает, что это может негативно повлиять на безопасность предстоящего полета.

Информация о размещении пассажиров на свободных служебных креслах должна учитываться при расчете взлетно-посадочных характеристик ВС.

- (2) Допускается размещение на дополнительном кресле в кабине летного экипажа лиц инспекторского состава специального уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, командно-летного, инспекторского и инструкторского состава ПАО «Аэрофлот», а также уполномоченных МКК (ВКК) проверяющих (инструкторы-экзаменаторы) с целью выполнения квалификационных проверок, тренировки летного состава, а также выполнения инспекторских проверок на маршруте.

Для контроля за выполнением летным составом требований документов, регламентирующих летную работу, могут включаться в задание на полет (вписываться с обратной стороны задания) с правом нахождения в кабине пилотов должностные лица специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации, командно-летный и инспекторский состав ПАО «Аэрофлот», имеющие летную специальность, но не имеющие допуска к выполнению полетов на воздушном судне данного типа при наличии у них соответствующего задания и документов, удостоверяющих личность.

- (3) Работники по обеспечению полетов (Flight Dispatcher), инструкторы тренажера (наземные инструкторы – SFI) и летные специалисты, не входящие в состав экипажа ВС, могут быть допущены в кабину летного экипажа в качестве наблюдателей (обсерверов) на основании соответствующей программы подготовки (поддержания квалификации). Вышеуказанные специалисты членами экипажа не являются, но должны быть включены в задание на полет, застрахованы в установленном порядке и иметь при себе необходимые документы.
- (4) Специалисты других ведомств и организаций, выполняющих полет по распоряжению руководства ПАО «Аэрофлот» и не входящие в состав экипажа ВС, могут быть допущены в кабину летного экипажа в качестве наблюдателей (обсерверов) только при наличии соответствующего задания, согласованного с директором департамента управления безопасностью полетов и директором департамента управления авиационной безопасностью. В любом случае нахождение этой категории пассажиров на борту воздушного судна должно быть оформлено в соответствии со статьей 105 Воздушного Кодекса Российской Федерации.
- (5) До начала выполнения полета лицо, находящееся на дополнительном кресле в кабине летного экипажа, должно быть ознакомлено командиром ВС с размещением и порядком использования кислородного оборудования, привязных ремней, индивидуальных аварийно-спасательных средств, правилами доступа в кабину и основными принципами взаимодействия с летным экипажем.
Выход из кабины летного экипажа и вход в нее во время полета лица, не являющегося членом летного или кабинного экипажей, должен осуществляться по согласованию с КВС и при нахождении у двери кабины пилотов со стороны пассажирского салона СБ или уполномоченного им члена кабинного экипажа.
- (6) Служебные пассажиры любой категории, выполняющие перелет по заданию (разрешению) руководства ПАО «Аэрофлот», обязаны соблюдать правила поведения пассажиров на борту ВС, установленные эксплуатантом, и не должны препятствовать исполнению обязанностей членам летных и кабинных экипажей.

8.3.11. Использование ремней безопасности экипажем и пассажирами

8.3.11.1. Летный экипаж

При выполнении руления, взлета и посадки, а также при попадании воздушного судна в зону турбулентности пилоты должны быть пристегнуты поясными и плечевыми ремнями безопасности. Остальные члены летного экипажа воздушного судна пользуются системами привязных ремней на этапах взлета и посадки, если плечевые ремни не затрудняют им исполнение своих обязанностей.

На других этапах полета члены летного экипажа должны быть пристегнуты на рабочих местах поясными ремнями безопасности, а кресло пилотирующего пилота (PF) находится в положении, обеспечивающем непосредственный доступ к органам управления ВС.

8.3.11.2. Кабинный экипаж

Все воздушные суда ПАО «Аэрофлот» оборудованы специальными сиденьями для размещения минимально требуемого количества членов кабинного экипажа на каждой аварийной эвакуационной станции, обращенными вперед или назад по направлению полета ВС. Такие сиденья размещены около выходов нижнего уровня ВС и оснащены поясными и плечевыми привязными ремнями безопасности. Сиденья для членов кабинного экипажа располагаются в местах с хорошим обзором секторов пассажирских салонов, за которые они несут ответственность.

Члены кабинного экипажа должны быть равномерно распределены по салонам, в соответствии с количеством пассажиров и требованиями по обеспечению безопасности полетов.

При определенных условиях дополнительные члены кабинного экипажа (свыше требуемого минимального количества) могут располагаться на пассажирских креслах пристегнутыми только поясными ремнями при условии, что места на аварийных эвакуационных станциях заняты минимальным количеством квалифицированных членов кабинного экипажа, подготовленных к выполнению необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации

Члены кабинного экипажа при выполнении взлета и посадки, а также во всех случаях по указанию командира ВС, должны находиться на своих местах и быть пристегнуты поясными и плечевыми привязными ремнями безопасности.

8.3.11.3. Отдых членов экипажа в полете

При выполнении полета с увеличенным составом летного и/или кабинного экипажа во время отдыха члены экипажа должны быть пристегнуты поясными ремнями на специально отведенных для этого креслах в пассажирском салоне ВС.

8.3.11.4. Пассажиры

Пассажиры должны быть пристегнуты привязными ремнями от начала выруливания (буксировки) до набора эшелона или высоты полета 3000 м (10 000 ft) и перед началом снижения или при пересечении высоты 3000 м (10 000 ft) (в зависимости от условий полета) до заруливания на стоянку, а также во всех случаях по требованию командира воздушного судна.

8.3.12. Требования по безопасности в салоне

8.3.12.1. Размещение кабинного оборудования и ручной клади

На всех этапах полета cabinное оборудование и ручная кладь размещаются в соответствии с установленными правилами безопасности таким образом, чтобы не представлять собой угрозу безопасности полета или здоровью любого лица, находящегося на борту воздушного судна.

8.3.12.2. Готовность салона к взлету и посадке

До взлета и перед посадкой старший бортпроводник обязан обеспечить подготовку пассажирской кабины и проинформировать пассажиров о готовности ВС к взлету, о начале снижения для захода на посадку и о готовности к посадке.

Старший бортпроводник должен убедиться в готовности пассажирской кабины к взлету/посадке и доложить об этом командиру ВС.

Готовность пассажирской кабины к взлету/посадке означает, что:

- все пассажиры находятся на своих местах с застегнутыми ремнями безопасности (запрещено размещать двух детей на одном кресле);
- двери в положении «ARMED» (*при подготовке к взлету);
- пассажирский брифинг проведен (*при подготовке к взлету);
- дети до 2-х лет на руках сопровождающих лиц пристегнуты при помощи детского ремня (на руках сопровождающего лица может находиться только один ребенок, запрещено пристегивать одним ремнем безопасности взрослого и ребенка);
- спинки кресел находятся в вертикальном положении;
- столики, подставки для ног/подножки, индивидуальные и выдвижные видеомониторы убраны;

- электронные приборы выключены или переведены в автономный режим (авиарежим);
- шторы иллюминаторов открыты;
- «багаж в кабину» (ручная кладь) и вещи, допущенные для перевозки в пассажирском салоне, а также ноутбуки/нетбуки и другие электронные устройства большого размера и/или весом более 1 кг, размещены в соответствии с требованиями безопасности (под креслом или на багажной полке);
- полки и гардеробы закрыты;
- пути эвакуации свободны;
- оборудование кухонь-буфетов закреплено, электрооборудование выключено;
- шторы открыты и закреплены;
- туалеты проверены и заперты;
- освещение в салоне выключено или установлен режим, предусмотренный для этапов взлета/посадки (при наличии системы освещения с опцией выбора сценария);
- члены кабинного экипажа передали СБ сигнал о готовности своих рабочих зон к взлету;
- члены кабинного экипажа находятся на своих местах с застегнутыми ремнями безопасности.

8.3.12.3. Курение на борту ВС

Курение запрещено в любой части воздушного судна во время его нахождения на земле или в полете.

Табло «НЕ КУРИТЬ» (NO SMOKING) должно быть включено с момента посадки пассажиров до покидания ВС последним пассажиром после завершения рейса.

При нарушении пассажирами правил поведения в полете командир ВС обязан лично проинформировать пассажиров о запрете курения на воздушных судах ПАО «Аэрофлот» независимо от продолжительности рейса.

8.3.12.4. Аварийный брифинг

Надлежащим образом проведенный аварийный инструктаж пассажиров позволяет избежать шока, паники и сохранить жизни людей.

При возникновении в полете аварийной ситуации командир ВС лично информирует пассажиров о создавшейся обстановке. Он должен сделать это спокойно и профессионально, тем самым, убеждая пассажиров в способности экипажа справиться с аварийной ситуацией. Только в том случае, если создавшаяся обстановка не позволяет командиру ВС лично провести брифинг с пассажирами, он может поручить эту работу другому члену экипажа.

Содержание последующего подробного инструктажа пассажиров, осуществляемого cabinным экипажем, определяется создавшимися обстоятельствами и проводится в соответствии со специальной инструкцией ЕРЕМ. Старший бортпроводник несет ответственность за его проведение.

8.3.12.5. Электронные приборы на борту ВС

Электронные устройства делятся на три категории:

- разрешенные на всех этапах полета;
- разрешенные на всех этапах полета с ограничениями;
- запрещенные для использования на борту ВС.

В число электронных устройств, разрешенных к использованию на всех этапах полета входят следующие: электронные часы, фотоаппараты, видеокамеры, портативные диктофоны, слуховые аппараты, кардиостимуляторы, прочее портативное/ переносное оборудование, необходимое в медицинских целях по согласованию с авиакомпанией.

В число электронных устройств, разрешенных к использованию на всех этапах полета с ограничениями*, входят следующие: мобильные телефоны/смартфоны, планшеты, работающие в автономном режиме (авиа режиме); ноутбуки/нетбуки с выключенной функцией Wi-Fi/Bluetooth (кроме этапов: руления, взлета/набора высоты, снижения/посадки ВС), планшеты с выключенной функцией Wi-Fi/Bluetooth; электронные книги с выключенной функцией Wi-Fi; электронные игры с выключенной/отсутствующей функцией Wi-Fi/Bluetooth*; цифровые аудио/видеоплееры.

Устройства, запрещенные к использованию на борту: мобильные телефоны/смартфоны, планшеты, у которых отсутствует возможность переключения в автономный режим работы (авиарежим)*, пейджеры, беспроводные наушники Bluetooth, приемо-передающие устройства, использующие радиосвязь, в том числе спутниковые телефоны, радиоприемники, радиопередатчики, портативные телевизоры, переносные рации («Воки-Токи»), любительские радиоприемники, устройства/игрушки с дистанционным управлением, беспроводные микрофоны, портативные приемо-передающие радиостанции.

- (*) на ВС, на которых предлагается услуга связи (GSM/Wi-Fi), данные электронные устройства разрешено использовать без ограничений при выключенном табло «ВЫКЛЮЧИТЬ ТЕЛЕФОНЫ», а также при отсутствии запрета КВС на их использование.

На время руления, взлета, набора высоты, снижения и посадки ВС электронные устройства большого размера и/или весом более 1 кг, ноутбуки/нетбуки должны быть выключены и размещены в соответствии с правилами размещения «багажа в кабину».

Примечание: В случае возникновения подозрений о влиянии вышеперечисленных приборов на нормальную работу систем навигации и радиосвязи ВС, КВС имеет право потребовать от пассажиров прекращения использования любых электронных приборов в течение всего полета.

8.3.12.6. Инструктаж пассажиров

- (1) Информационная работа на борту
Обязанностью командира ВС является поддержание постоянного контакта с пассажирами и их информирование о рейсе и о возникающих отклонениях.
Система громкоговорящей связи обеспечивает эффективное ведение информационной работы, и командир ВС обязан использовать СГУ для улучшения имиджа ПАО «Аэрофлот» и укрепления доверия пассажиров.
Командир ВС может делегировать свои обязанности, связанные с информированием пассажиров, второму пилоту.
- (2) Ответственность за ведение информационной работы
На земле до закрытия дверей воздушного судна наземный персонал информирует командира ВС о любых задержках рейса. Командир ВС в свою очередь обязан информировать об этом пассажиров лично, через старшего бортпроводника или работников представительства ПАО «Аэрофлот» (например, если требуется знание местного языка).

После закрытия дверей воздушного судна, все обязанности по информированию пассажиров о различного рода нестандартных обстоятельствах (таких как задержка рейса, обнаруженных технических неисправностях, при отклонении от маршрута и т. д.) возлагаются на командира ВС или назначенного им члена летного экипажа.

(3) Координация

В целях исключения дублирования информации информационная работа командира ВС должна быть согласована со старшим бортпроводником экипажа.

Время для чтения информации определяется командиром ВС с учетом конкретной обстановки в пассажирских салонах и времени суток.

(4) Пассажирский брифинг/демонстрация аварийно-спасательных средств

Пассажирский брифинг обычно проводится кабинным экипажем после закрытия дверей воздушного судна. Допускается проведение пассажирского брифинга с использованием видеосистемы в случае наличия соответствующего оборудования на борту воздушного судна.

(5) До взлета ВС пассажиры должны быть проинформированы о:

- использовании привязных ремней;
- запрете курения на борту;
- расположении аварийных выходов;
- расположении и порядке использования светящихся дорожек на полу или креслах (если применимо);
- правилах размещения ручной клади;
- расположении и порядке использования кислородных масок;
- расположении и порядке использования спасательных жилетов (если необходимо);
- безопасной позе, рекомендуемой при аварийной посадке (только по видео);
- ограничениях при использовании электронной аппаратуры;
- расположении и содержании инструкции по безопасности;
- требуемом положении спинок кресел и столиков.

(6) После взлета

В наборе высоты кабинный экипаж повторно информирует пассажиров о запрете курения на борту ВС и рекомендует сохранять ремни безопасности пристегнутыми в течение всего полета.

При выполнении международных рейсов кабинный экипаж информирует пассажиров о необходимости заполнения необходимых формуляров для предъявления иммиграционным властям в аэропорту посадки.

(7) Перед посадкой

Перед посадкой пассажиры должны быть проинформированы:

- о правилах размещения ручной клади;
- о требуемом положении спинок кресел и столиков;
- о порядке использования ремней безопасности;
- об ограничениях при использовании электронной аппаратуры;
- о необходимости наличия оформленной миграционной карты (для иностранных граждан и лицам без гражданства, прибывающим в Российскую Федерацию).

(8) После посадки

После посадки пассажирам должно быть рекомендовано оставаться на своих местах с пристегнутыми ремнями безопасности до полной остановки ВС.

Если после заруливания на стоянку и выключения двигателей высадка пассажиров не начата в течении пяти минут и отсутствует информация от наземного персонала о причинах задержки, необходимо выяснить причину задержки и получить предполагаемое время начала высадки пассажиров используя коммерческие каналы радиосвязи.

КВС передает полученную информацию СБ или лично информирует пассажиров.

Внимание: В случае кризисной ситуации в аэропорту Шереметьево КВС получает на частоте радиостанции «Аэрофлот – Контроль» или по ACARS, утвержденный кризисным штабом (КШ), текст информационного сообщения.

Полученную информацию о чрезвычайной, кризисной или сбойной ситуации КВС передает пассажирам либо делегирует полномочия по информированию пассажиров старшему бортпроводнику.

Изменение текста информационного сообщения при воспроизведении в этом случае запрещено.

8.3.13. Космическая и солнечная радиация

Не применяется.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 06

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

8.4. ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ И ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ

8.4.1. Основные требования

8.4.1.1. К полетам в особых условиях относятся:

- полеты при неблагоприятных атмосферных условиях;
- полеты в горной местности;
- при безопасной высоте полета 3000 м и более, на малых и предельно малых высотах;
- полеты по ПВП над без ориентирной местностью, если основным средством навигационной ориентировки является визуальная ориентировка;
- полеты по ПВП в полярных районах, над пустынями и джунглями;
- полеты по ПВП над водным пространством;
- полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

Правила полетов в особых условиях, действия экипажа при сложных и аварийных ситуациях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, настоящими Правилами РПП и РЛЭ ВС.

8.4.1.2. Особые случаи в полете

О возникновении особых случаев в полете командир (экипаж) воздушного судна обязан немедленно сообщить органу ОВД. При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийную частоту 121,5 МГц.

- (1) Экипаж, как только станет возможным, передает сигналы бедствия в следующих аварийных ситуациях:
 - пожар на воздушном судне;
 - отказ двигателя (двигателей), приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;
 - захват воздушного судна;
 - угроза взрыва на борту воздушного судна;
 - вынужденная посадка вне аэродрома на воздушном судне, не предназначенном для выполнения посадок вне аэродрома;
 - экстренное снижение;
 - нарушение прочности воздушного судна;
 - полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;
 - потеря ориентировки;
 - расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня финального резерва топлива.
- (2) Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД при необходимости с применением сигнала срочности о следующих сложных ситуациях:
 - отказ двигателя (двигателей), не приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;
 - потеря радиосвязи при полете в контролируемом воздушном пространстве;

- попадание воздушного судна в зону опасных для полета метеорологических явлений;
- выполнение посадки воздушного судна в условиях ниже минимума для посадки в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома;
- ухудшение устойчивости и/или управляемости воздушного судна;
- внезапное ухудшение состояния здоровья лица на борту воздушного судна, требующее медицинской помощи, которая не может быть оказана на борту воздушного судна;
- отказы систем воздушного судна, приводящие к невозможности выполнения полета до аэродрома назначения.

Пилотирование и управление системами воздушного судна при возникновении особых случаев в полете должно соответствовать требованиям РЛЭ воздушного судна.

Члены экипажа при выполнении всех операций в особых случаях полета обязаны докладывать о своих действиях командиру воздушного судна.

Выполнение операций, связанных с выключением (переключением) жизненно важных систем ВС и двигателя:

- изменение положения рычага управления вышедшего из строя двигателя;
- перемещение рычага остановки двигателя и перекрывного пожарного крана;
- отключение (переключение) топливной, гидравлической системы;
- включение противопожарной системы;
- отключение электропитания, привода генератора осуществляются, как это рекомендовано руководством по летной эксплуатации ВС, с перекрестным контролем и подтверждением другим членом летного экипажа правильности выбранного органа управления словами «Подтверждаю» или Confirm в зависимости от типа ВС.

В случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома.

8.4.1.3. Применение сигнала бедствия аппаратуры опознавания (аварийные коды)

При возникновении аварийной ситуации пилот воздушного судна включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания и устанавливает код приемопередатчика ВОРЛ (7700, режим А) в случае, если ранее органом ОВД не было дано указание об использовании другого кода опознавания. В этом случае ранее назначенный код опознавания следует использовать до получения других указаний от органа ОВД. Однако, пилот может использовать код 7700 режима А в тех случаях, когда имеются основания полагать, что это является более приемлемым в сложившихся обстоятельствах.

Сигнал бедствия аппаратуры опознавания необходимо включать в случае потери ориентировки, при отказе двусторонней радиосвязи, в случае перехвата ВС другим воздушным судном и при незаконном вмешательстве во время полета ВС, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

При потере двусторонней радиосвязи пилот воздушного судна устанавливает код приемопередатчика ВОРЛ 7600 (режим А).

Если воздушное судно, находящееся в полете, стало объектом незаконного вмешательства, командиру воздушного судна следует сделать все возможное для установки кода приемопередатчика 7500 (режим А). Если позволяют обстоятельства, вместо этого может быть использован код 7700.

8.4.2. Отказ двигателя (двигателей) в полете

- (1) В случае отказа двигателя в полете и невозможности сохранять назначенную высоту (эшелон) полета на максимальной продолжительной тяге оставшихся работающих двигателей, экипаж должен выполнить процедуру снижения согласно РЛЭ (FCOM) ВС. Снижение выполняется до высоты, на выдерживание которой достаточно имеющейся тяги двигателей.

Для каждого района горной местности, где при отказе двигателя (двигателей) выполнение полета на или выше нижнего безопасного эшелона на номинальном режиме двигателей (двигателя) не представляется возможным, должны быть определены и записаны в рабочем плане полета (CFP) пригодные для посадки при отказе двигателя (двигателей) запасные аэродромы. Указанные аэродромы не должны рассматриваться как единственно возможные запасные аэродромы.

Ответственность за определение ближайших пригодных запасных аэродромов лежит как на летном экипаже, так и на диспетчере по обеспечению полетов (Flight Dispatcher).

В случае отказа двигателя у двухдвигательного ВС в горной местности, выполняется процедура снижения drift-down в направлении на ближайший пригодный для посадки аэродром.

Фактическая погода или прогнозы или сочетание того и другого должны указывать, что погодные условия на выбранном аэродроме посадки будут соответствовать или превышать требуемый посадочный минимум для запасного аэродрома в расчетное время предполагаемой посадки.

- (2) В случае отказа или неисправности одного двигателя двухдвигательного ВС или двух двигателей на ВС с тремя двигателями и более командир летного экипажа ВС обязан:
- произвести посадку на ближайшем пригодном аэродроме, независимо от его ведомственной принадлежности;
 - произвести слив топлива (если необходимо);
 - при выборе аэродрома аварийной посадки учесть следующие факторы:
 - расчетное время полета до выбранного аэродрома и состояние ВС;
 - метеорологические условия по маршруту полета, рельеф местности и обеспечение выбранного аэродрома инструментальными средствами захода на посадку;
 - количество используемых для посадки ВПП, их длину и состояние;
 - степень ознакомленности летного экипажа с выбранным аэродромом посадки;
 - имеющиеся NOTAM и другую информацию.
 - как можно скорее информировать орган ОВД и ДПиКОД (ОСС) о состоянии ВС, условиях полета и принятом решении;
 - рассмотреть необходимость объявления состояния «Бедствия» для получения приоритета и необходимой поддержки со стороны органов ОВД.
- (3) На воздушных судах с тремя и более двигателями в случае выключения экипажем одного двигателя по признаку отказа (кроме пожара), если КВС считает, что продолжение полета до аэродрома назначения является более правильным решением, чем посадка на ближайшем пригодном аэродроме, он имеет на это право после рассмотрения всех факторов, включая причину отказа двигателя и возможное ухудшение ситуации:

- высота полета, вес ВС и количество топлива на момент отказа двигателя;
 - метеорологические условия по маршруту полета, на аэродроме посадки и запасных;
 - интенсивность воздушного движения по маршруту и в районе выбранного аэродрома посадки;
 - рельеф местности;
 - возможность замены двигателя и необходимого технического обслуживания на выбранном аэродроме посадки;
 - степень ознакомленности летного экипажа с выбранным аэродромом посадки;
 - необходимость слива топлива.
- (4) Если продолжение полета на работающем двигателе (двигателях) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, КВС обязан включить сигнал «Бедствия», выполнить действия согласно п. 8.4.2(1) и произвести посадку на ближайшем пригодном запасном аэродроме или же вне аэродрома, если в конкретно сложившейся обстановке такая посадка представляет меньшую угрозу безопасности, чем полет до ближайшего аэродрома.

8.4.3. Отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке

8.4.3.1. Обесточивание воздушного судна в полете

При обесточивании воздушного судна в полете экипаж обязан действовать в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна.

При невозможности использования резервных источников электропитания командир воздушного судна обязан:

- при полете по ППП принять меры к переходу на визуальный полет;
- при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следовать в район, где возможен переход на визуальный полет, или выполнять полет с левым (правым) прямоугольным маршрутом на своем эшелоне (высоте) полета.

В этом случае диспетчер органа ОВД обязан организовать лидирование воздушного судна для оказания помощи в заходе на посадку.

8.4.3.2. Действия экипажа при срабатывании автоматов защиты сети (АЗС)

(1) Общие положения

Во всех случаях при срабатывании АЗС следует руководствоваться рекомендациями РЛЭ типа ВС.

- запрещается включение любого АЗС после его повторного срабатывания;
- запрещается принудительное удержание любого АЗС во включенном положении.

(2) Если РЛЭ ВС не содержит рекомендаций относительно порядка переключения АЗС после их срабатывания, следует руководствоваться следующими правилами:

- убедиться, что АЗС действительно сработал, а не был выключен в процессе подготовки к полету или в полете;

- если отключенное после срабатывания АЗС оборудование существенно не влияет на продолжение полета – АЗС повторно не включать;
- если отключенное после срабатывания АЗС оборудование значительно усложняет продолжение полета, причина срабатывания АЗС однозначно установлена и имеется возможность периодического контроля системы (оборудования) после переключения АЗС – разрешается его одноразовое повторное включение на усмотрение командира ВС (после охлаждения АЗС в течение ~3 мин);
- если срабатывание АЗС произошло на этапе руления до начала разбега, причина срабатывания АЗС однозначно установлена и Перечнем минимального оборудования (MEL) разрешен полет с отказавшей системой, в которой произошло срабатывание защиты, полет может быть продолжен до аэродрома назначения без повторного включения АЗС.

При отсутствии в MEL разрешения (рекомендации) для полета с отказавшей системой ВС должно зарулить на стоянку для устранения неисправностей.

8.4.3.3. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, экипаж обязан:

- немедленно применить кислородные маски;
- приступить к экстренному снижению до высоты 4200 м или менее, но во всех случаях – не ниже высоты нижнего безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна;
- включить сигнал бедствия;
- проверить состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказать им помощь;
- принять решение о следовании на аэродром назначения или на ближайший пригодный для посадки аэродром.

8.4.4. Пожар на воздушном судне

(1) При возникновении пожара на воздушном судне экипаж обязан:

- приступить к экстренному снижению и одновременно применить все доступные средства для ликвидации пожара;
- включить сигнал бедствия;
- в зависимости от сложившейся обстановки продолжить полет до ближайшего аэродрома, либо произвести посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна.

(2) При возникновении пожара на воздушном судне на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидации командир ВС имеет право:

- выполнить заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме взлета, в том числе при погоде ниже минимума;
- произвести экстренную посадку на площадку, предусмотренную инструкцией по производству полетов в районе аэродрома;
- произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха.

8.4.5. Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности

При потере устойчивости, управляемости, нарушении прочности командир воздушного судна обязан:

- включить сигнал бедствия;
- действовать в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна.

8.4.6. Потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи)

- (1) Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж (диспетчер) не отвечает.
- (2) При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан:
 - включить сигнал бедствия;
 - принять меры к восстановлению связи с диспетчером органа ОВД через другие воздушные суда, либо другие пункты службы движения;
 - использовать аварийную частоту 121,5 МГц;
 - передавать по сигналу срочности информацию о принятом решении, местонахождении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее диспетчером органа ОВД;
 - прослушивать по каналам связи и на частоте ДПРМ указания и информацию диспетчера органа ОВД.
- (3) При потере радиосвязи экипаж воздушного судна во всех случаях обязан продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях, условиях полета, используя для приема команд все имеющиеся на воздушном судне радиосредства.
- (4) При потере радиосвязи непосредственно после взлета командир воздушного судна обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета.
- (5) В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или, если масса воздушного судна превышает максимальную посадочную массу, и нет условий для слива топлива и др.), командир воздушного судна имеет право:
 - следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД;
 - следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.
- (6) При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) командир воздушного судна имеет право произвести посадку на аэродроме вылета по установленной схеме снижения и захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме вылета командир воздушного судна принимает решение о следовании на аэродром назначения или на запасной аэродром в соответствии с выше указанным пунктом.
- (7) При потере радиосвязи после набора заданного органом ОВД эшелона (высоты), полет на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром вылета – на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на аэродром вылета необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

- (8) При потере радиосвязи на этапе снижения командир воздушного судна обязан занять установленный ранее органом ОВД эшелон (высоту) полета и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме.
- При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах 4250 (эшелон полета 140), 4550 (эшелон полета 150) или 7300 (эшелон полета 240), 7600 (эшелон полета 250) в зависимости от направления полета.
- (9) В случае, когда радиосвязь была потеряна при выполнении полета на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполняется на установленной ранее органом ОВД высоте.
- (10) Возвращение на аэродром вылета необходимо выполнять по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи, за исключением случаев, когда вход в район аэродрома (аэроузла) осуществляется по коридорам, не совпадающим с коридорами выхода. В этом случае экипаж воздушного судна должен выполнить полет в соответствии с документами аэронавигационной информации.
- (11) Снижение и заход на посадку на основном или запасном аэродроме при потере радиосвязи командир воздушного судна обязан производить в соответствии с данными, указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осмотрительности. При отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации для запасного аэродрома, снижение для захода на посадку разрешается производить от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома.
- (12) Если радиосвязь потеряна при полете в визуальных условиях (VMC), командир воздушного судна по возможности не должен входить в облака.
- При полете без радиосвязи ночью местонахождение воздушного судна экипаж должен по возможности обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.
- (13) Пересечение воздушным судном государственной границы России при входе в воздушное пространство России без радиосвязи запрещается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете (при наличии разрешения на выполнение полета, полученного в соответствии с международными договорами и соглашениями России).

8.4.7. Потеря ориентировки

Ориентировка считается полностью потерянной, если экипаж по этой причине произвел вынужденную посадку не на аэродроме назначения.

Ориентировка считается временно потерянной, если воздушное судно выведено экипажем самостоятельно или с помощью наземных РТС на заданный маршрут с последующей посадкой на аэродроме назначения.

При потере ориентировки экипаж обязан:

- включить сигнал бедствия;
- доложить органу ОВД о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полета;

- с разрешения органа ОВД занять наивыгоднейший эшелон или высоту полета для обнаружения воздушного судна радиотехническими средствами;
- применить наиболее рациональные в данных условиях способы восстановления ориентировки;
- если невозможно восстановить ориентировку, то заблаговременно, до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

При потере ориентировки в районе государственной границы экипаж обязан немедленно взять курс в глубь территории Российской Федерации. Производить маневры для восстановления ориентировки вблизи государственной границы запрещается.

8.4.8. Ранение или внезапное ухудшение состояния здоровья членов экипажа

В случае ранения или внезапного ухудшения состояния здоровья члена экипажа командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи, принять решение в зависимости от обстановки о продолжении или прекращении полета и доложить об этом органу ОВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением. Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира воздушного судна выполняет другой член экипажа.

При ранении или внезапном ухудшении состояния здоровья командира воздушного судна, когда он не может продолжить выполнение своих функций, его обязанности выполняет второй пилот.

8.4.9. Вынужденная посадка вне аэродрома

В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа, командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, он обязан сообщить (по возможности) диспетчеру органа ОВД о месте и времени предполагаемой посадки и включить сигнал бедствия. Вынужденная посадка вне аэродрома выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ воздушного судна.

О предстоящей вынужденной посадке вне аэродрома командир воздушного судна предупреждает всех членов экипажа и информирует пассажиров. Штурман (второй пилот) обязан сообщить всем членам экипажа местонахождение воздушного судна, направление ветра, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над водной поверхностью — направление и расстояние до берега.

После посадки вне аэродрома командир воздушного судна и другие члены экипажа обязаны оказать необходимую помощь пассажирам и, пользуясь средствами связи, сообщить на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии экипажа, пассажиров, воздушного судна и о необходимой помощи.

8.4.10. Отказ радиолокационных средств в зоне ОВД и РТО на аэродроме посадки

При получении сообщения диспетчера об отказе радиолокационных средств в зоне ОВД командир воздушного судна, выполняющий полет в данной зоне, обязан:

- продолжить полет, соблюдая заданный эшелон и скорость;
- потребовать от членов экипажа соблюдения максимальной осмотрительности (радиоосмотрительности).

При отказе РТО на аэродроме посадки и невозможности по метеорологическим условиям производства визуального захода на посадку на данном аэродроме командир воздушного судна обязан уйти на второй круг и следовать на запасной аэродром.

При невозможности ухода на запасной аэродром (недостаток топлива, неисправность авиационной техники) командиру воздушного судна предоставляется право произвести посадку при погоде ниже минимума.

8.4.11. Действия экипажей при полетах в сложной орнитологической обстановке

- (1) В сложной орнитологической обстановке возможно возникновение особых случаев в результате опасных столкновений ВС с птицами;
- (2) Перед принятием решения на вылет командир ВС обязан учитывать информацию диспетчера органа ОВД об орнитологической обстановке в районе аэродрома;
- (3) На исполнительном старте после получения информации от диспетчера органа ОВД об усложнении орнитологической обстановки командир ВС обязан оценить возможность выполнения взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными на большой свет фарами;
- (4) При полете по маршруту в случае обнаружения скопления птиц необходимо предпринять действия по предотвращению сближения с ними;
- (5) При подходе к аэродрому посадки после получения информации от органов ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц экипажу необходимо:
 - повысить осмотрительность;
 - включить фары на большой свет;
 - повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);
 - при необходимости уйти на второй круг.
- (6) Экипаж ВС, заметивший во время полета скопления птиц, представляющих опасность для полетов, немедленно передает информацию о них соответствующему диспетчеру органа ОВД;
- (7) В случае обнаружения птиц в непосредственной близости от ВС при выполнении полетного задания, после посадки провести тщательный осмотр ВС на предмет обнаружения следов столкновения;
- (8) В случае столкновения с птицами на взлете, в полете, на посадке или на рулении экипаж ВС обязан выполнить действия в соответствии с Рекомендациями экипажам по действиям в нестандартных ситуациях, оформить Информационный отчет АСОБП, доложить в ДПиКОД (ОСС) и непосредственно командиру летного подразделения.

8.4.12. Аварийные приводные радиомаяки

8.4.12.1. Основные положения

Все воздушные суда ПАО «Аэрофлот» оснащены как минимум двумя аварийными радиомаяками системы КОСПАС-SARSAT (ELT), обеспечивающими работу одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, один из которых автоматический.

Радиопередатчики аварийных маяков должны обеспечивать непрерывную работу в течение не менее 48 часов в широком диапазоне температур, влажности и выдерживать достаточные ударные нагрузки при столкновении ВС с земной или водной поверхностью.

8.4.12.2. Тестовые проверки

Аварийные радиомаяки проходят тестовые проверки согласно инструкциям производителя при проведении регламентных работ, но не реже чем один раз в 12 календарных месяцев.

Экипаж ВС перед полетом должен убедиться в наличии на борту необходимого количества аварийных радиомаяков, в их целостности и надежности крепления.

Готовность радиомаяков к работе определяется по специальной бирке с датой очередной проверки и/или по световой индикации в зависимости от конструкции.

Выполнение тестовых проверок на борту ВС в полете запрещено.

8.4.12.3. Нештатное срабатывание аварийного радиомаяка

Непреднамеренное включение аварийного радиомаяка на передачу возможно при глубоких маневрах, грубой посадке, буксировке или проведении технического обслуживания ВС.

В случае ложного срабатывания АРМ необходимо:

- отключить АРМ;
- если ВС находится в полете, сообщить органу ОВД о ложном срабатывании АРМ, доложить в ДПиКОД (ОСС) с указанием времени, типа ВС, бортового номера и места нахождения ВС, на котором произошло событие, используя схему взаимодействия и телефоны приложений главы 11 РПП;
- если ложное срабатывание АРМ произошло на земле вне базового аэропорта сообщить органу ОВД по имеющимся каналам связи, представителю ПАО «Аэрофлот» (при наличии) или в ДПиКОД (ОСС).

Возможные варианты примеров донесений о ложном срабатывании АРМ диспетчеру УВД на английском языке:

Be advised, we suspect inadvertent activation of our ELT (Emergency Locator Transmitter).

Be advised there may have been inadvertent activation of our ELT.

Be advised our ELT may have inadvertently been activated.

8.4.12.4. Полеты с неисправными или демонтированными аварийными радиомаяками

Полеты с одним неисправным аварийным радиомаяком выполняются согласно MEL (ПМО) воздушного судна.

Полет(ы) с демонтированными аварийными радиомаяками допускаются при перегонке ВС с завода-изготовителя или из ремонта (в ремонт), а также в случае отказа и невозможности устранения неисправности в аэропорту промежуточной посадки, при этом на борту не должны находиться другие лица, кроме летного экипажа ВС.

8.4.13. Аварийное снижение

8.4.13.1. Действия командира воздушного судна

При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и в других случаях, требующих незамедлительных действий, в целях обеспечения безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему обслуживание полета данного воздушного судна. В этом случае командир воздушного судна обязан:

- не изменяя высоты (эшелона) полета выполнить отворот для ухода с разрешенного маршрута или линии пути в зависимости от ситуации в сторону понижения рельефа местности или ближайшего запасного аэродрома;

ВНИМАНИЕ:

- 1) В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.
- 2) При выполнении полета в воздушном пространстве Российской Федерации командир воздушного судна выполняет отворот как правило, вправо на 30 град. от воздушной трассы или маршрута полета, и, пройдя 30 км, выводит воздушное судно на прежний курс с изменением высоты (эшелона) полета до безопасной.

- информировать как можно скорее об аварийном снижении соответствующий орган ОВД;
- установить на ответчике код 7700, а систему автоматического зависимого наблюдения/связи по линии передачи данных «диспетчер-пилот» (ADS/CPDLC) – в аварийный режим (если это применимо);
- включить все возможные бортовые аэронавигационные огни;
- следить за воздушными судами, которые могут представлять опасность, используя для этого бортовую систему предупреждения столкновения (TCAS/ACAS);
- в дальнейшем координировать свои дальнейшие намерения с соответствующим органом ОВД. Возврат на воздушную трассу или маршрут полета производится только с разрешения органа ОВД.

Воздушное судно снижается не ниже опубликованной минимальной абсолютной высоты, которая обеспечит минимальную высоту пролета препятствий, равную 1000 футов (300 м) или в горной местности – 2000 футов (600 м), над всеми расположенными в данном районе препятствиями.

8.4.13.2. Взаимодействие экипажа с органом ОВД

Получив информацию от экипажа ВС о выполнении аварийного снижения, орган ОВД немедленно подтверждает получение информации об аварийной ситуации по радиотелефонной связи и принимает все необходимые меры для обеспечения безопасности находящихся поблизости воздушных судов.

Если того требует ситуация, диспетчер органа ОВД должен:

- предложить пилоту воздушного судна, выполняющего аварийное снижение, курс, которым он должен по возможности следовать в целях обеспечения эшелонирования по отношению к находящимся поблизости воздушным судам;

- сообщить минимальную абсолютную высоту для района, в котором выполняется полет, если заявленная пилотом высота снижения находится ниже минимальной абсолютной высоты, а также применимую величину QNH для установки высотомера;
- как можно скорее обеспечить эшелонирование по отношению к воздушным судам, которые могут представлять опасность, или передать срочную информацию о воздушном движении в зависимости от того, что в конкретном случае применимо.

8.4.14. Аварийно-спасательные процедуры

8.4.14.1. Общие положения

Аварийно-спасательные процедуры применяются с целью экстренной эвакуации людей с борта воздушного судна при нахождении ВС на земле перед вылетом, после посадки на аэродроме, вне аэродрома на суше или водной поверхности в случаях, представляющих угрозу для жизни или здоровья пассажиров и членов экипажа и осуществляются в соответствии с требованиями РЛЭ ВС и специальных инструкций для каждого типа ВС.

Члены экипажей ВС проходят специальную подготовку по программам и в сроки, установленные государственным полномочным органом или государством регистрации ВС.

Аварийно-спасательные процедуры осуществляются кабинным и летным экипажами с привлечением отдельных пассажиров.

Свои действия командир ВС должен координировать с руководителем наземной аварийно – спасательной бригады. Связь с наземными аварийно-спасательными бригадами осуществляется на частоте 121.5 (или специально выделенных радиочастотах) по СПУ или с помощью визуальных сигналов.

В случае бедствия все члены летного и кабинного экипажа обязаны принять участие в спасении людей, находящихся на борту ВС. Командир ВС покидает воздушное судно последним.

8.4.14.2. Политика применения аварийных процедур

Поскольку невозможно разобрать аварийные процедуры для всех возможных аварийных ситуаций, предлагаемые положения для экипажа по принятию решения при возникновении аварийных случаев носят **рекомендательный характер**. Цель рекомендаций состоит в том, чтобы минимизировать риски и гарантировать самый безопасный порядок действий.

В аварийных ситуациях от экипажа ожидается:

1. Выполнение процедур, предусмотренных QRH, SOP, OM и т.д.
2. Правильное принятие решения и летное мастерство.

В аварийных ситуациях КВС имеет право предпринимать любые действия, которые он считает необходимыми для обеспечения безопасного завершения полета, сохранения жизни и здоровья людей. В этих случаях он может отклониться от установленных инструкций, правил и операционных процедур.

Ситуации, требующие подготовки кабины для выполнения аварийных процедур

Рекомендуется объявить о подготовке кабины к аварийной эвакуации в следующих случаях:

1. Пожар/дым в пилотской кабине, пассажирском салоне или грузовом отсеке.
2. Пожар в двигателе/ВСУ/шасси.
3. Посадка с невыпущенным / частично выпущенным шасси.
4. Серьезный отказ средств управления.
5. Посадка с одним отказавшим двигателем (когда есть основания предполагать вероятность выкатывания за пределы ВПП или серьезного повреждения ВС после посадки).
6. Вынужденная посадка вне аэродрома.
7. Вероятность выкатывания за пределы взлетно-посадочной полосы.
8. Нарушение прочности воздушного судна.
9. Угроза взрыва на борту воздушного судна.
10. В любом случае по усмотрению КВС.

Объявление должно быть сделано с использованием системы оповещения пассажиров таким образом, чтобы уверить пассажиров, что ситуация находится под контролем. Экипаж должен предоставить ясные, краткие инструкции и информацию. Если есть возможность, необходимо сообщить cabin crew об аварийной ситуации перед оповещением пассажиров.

Ситуации, требующие аварийной эвакуации

Аварийная эвакуация рекомендуется в следующих случаях:

1. Пожар/дым в пилотской кабине, пассажирском салоне или грузовом отсеке.
2. Пожар в двигателе/ВСУ/шасси.
3. Вынужденная посадка вне аэродрома.
4. Серьезные повреждения воздушного судна
5. В любом случае по усмотрению КВС.

Примечание: если исключить развитие аварийной ситуации не представляется возможным, рекомендуется объявить аварийную эвакуацию. Примером такой ситуации может быть потушенный на земле пожар в двигателе, который не может быть подтвержден из внешнего источника.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

8.5. ВСЕПОГОДНЫЕ ПОЛЕТЫ

8.5.1. Терминология

Взлеты при низкой видимости – взлеты при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 400 м.

Визуальный заход на посадку (Doc 4444 ICAO) – заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

Заход на посадку по CAT I ICAO (ANNEX 6, Part 1) – точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м (200 фут), либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП (RVR) не менее 550 м.

Заход на посадку с применением кругового маневрирования (Circling) – продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение полета по кругу над аэродромом перед посадкой в пределах зоны визуального маневрирования.

Зона визуального маневрирования (полета по кругу) – зона, в пределах которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих визуальный маневр (полет по кругу).

Конечный этап захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки:

- a) в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа «ипподром», если таковая предусмотрена; или
- b) в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой:
 - 1) может быть выполнена посадка; или
 - 2) начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

Процедуры выполнения полетов при низкой видимости – выполнение взлетов при низкой видимости на ВПП и посадок при метеорологических условиях, соответствующих категориям II и III ICAO.

Схема неточного захода на посадку (NPA) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения.

Схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок.

Схема точного захода на посадку (PA) – схема захода на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку.

8.5.2. Руление в условиях ограниченной видимости

Руление в условиях ограниченной видимости осуществляется на минимальной скорости с соблюдением повышенной визуальной и радио-осмотрительности, т.к. контроль за движением воздушных судов и транспортных средств на рабочей площадке аэродрома в этих условиях может не быть обеспечен диспетчерами руления и старта в достаточной степени.

В любом случае, если метеорологические условия, по мнению КВС, не позволяют обеспечить безопасность руления, экипажу следует запросить для лидирования автомашину сопровождения.

Особое внимание следует уделить соблюдению предписанного маршрута руления к месту предварительного старта, занятию и пересечению критической/чувствительной зоны ILS/MLS.

Воздушное судно, выполняющее руление на площадке маневрирования, останавливается и ожидает у всех линий обозначенных "стоп" с включенными огнями и может продолжать движение после того, как эти огни выключаются.

Освобождение ВПП после посадки на аэродроме, где введены процедуры, применяемые при метеорологических условиях, соответствующих категориям II и III ICAO, осуществляется только по обозначенным и соответственно освещенным РД.

В этих условиях выполняющему посадку воздушному судну может быть дано указание доложить об освобождении ВПП. Донесение передается, когда воздушное судно находится полностью за пределами обозначенных зон.

8.5.3. Взлет в условиях ограниченной видимости

Взлет в условиях ограниченной видимости рекомендуется выполнять с кратковременной остановкой на ВПП.

Взлет при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 400 м выполняется при соблюдении следующих условий:

- экипаж в течение последовательных 12 месяцев прошел теоретическую подготовку к выполнению взлетов при дальности видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;
- имеется маркировка осевой линии ВПП, или;
- включены и работают огни высокой интенсивности ВПП (HIRL), или (и);
- включены и работают огни осевой линии ВПП (CL);
- требуемая величина дальности видимости на ВПП (RVR) получена инструментальным измерением вдоль ВПП регистраторами видимости (РДВ); а
- в случае, если взлет выполняется при дальности видимости на ВПП (RVR) 125/150 м, соблюдены дополнительные условия пункта 8.1.4.3(4).

8.5.4. Заход на посадку с применением средств «неточного» наведения

Заход на посадку по неточным системам (Non-Precision Approach – NPA) – инструментальный заход на посадку с использованием следующих средств и процедур: курсовой посадочный радиомаяк с DME и без него, VOR, VOR и DME, NDB, NDB и DME, SRA, RNAV (LNAV), RNP (RNAV) APCH, RNP AR APCH с применением (или без) VNAV с MDH или DH не ниже 250 футов и RVR/CMV не менее 750 метров.

При выполнении процедуры неточного захода обеспечивается непрерывное снижение на конечном этапе захода на посадку (CDFA), если иное не требуется авиационными властями.

Непрерывное снижение на конечном этапе захода на посадку (Continuous Descent Final Approach – CDFA) – метод выполнения полета с непрерывным снижением на конечном этапе захода на посадку по неточным системам без перехода в горизонтальный полет на MDA с высоты пролета FAF (или выше) до точки, расположенной на высоте 15 м (50 ft) над входным торцом ВПП.

При выполнении подхода с использованием непрерывного снижения на конечном этапе захода на посадку (CDFA) уход на второй круг должен выполняться при достижении DH(A) или MAP (точки ухода на второй круг) в зависимости от того, что наступит раньше, а при выполнении заходов по неточным системам, для которых публикуется MDA(H) или комбинированный минимум DA/MDA(H) для предотвращения снижения ВС ниже уровня MDA(H), уход на второй круг выполнять с высоты, не ниже опубликованного значения MDA(H) или DA/MDA(H), увеличенного на 50 ft для ВС категорий C и D.

При выполнении захода на посадку по неточным системам для определения DA (H) или MDA (H) используются барометрические высотомеры.

Линия пути ухода на второй круг должна проходить через MAP, если другое не заявлено в процедуре ухода.

8.5.5. Заход на посадку с применением средств «точного» наведения

- (1) Заход на посадку по CAT I ICAO – заход на посадку с применением посадочной системы, обеспечивающей точную информацию о положении ВС относительно линии пути (створа ВПП) и глиссады снижения с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м.

При этом относительная высота принятия решения для захода на посадку устанавливается не ниже абсолютной/относительной высоты пролета препятствий OCA(H), опубликованной государством.

- (2) Заход на посадку по CAT II ICAO осуществляется до относительной высоты принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м. При этом относительная высота полета ВС с высоты 60 м до момента приземления дополнительно контролируется по радиовысотомеру.

Заход на посадку ВС отечественного производства до ВПП выполняется только в автоматическом режиме полета.

- (3) Заход на посадку по CAT IIIA ICAO предусматривает установленную относительную высоту принятия решения менее 100 ft (или без ограничения по относительной высоте принятия решения) и дальность видимости на ВПП не менее 175 метров.
- (4) Заход на посадку по CAT IIIB ICAO предусматривает установленную относительную высоту принятия решения менее 50 ft (или без ограничения по относительной высоте принятия решения) и дальность видимости на ВПП менее 175 метров, но не менее 50 м.

При полетах по CAT III ICAO ВС должно иметь возможность выполнить уход на второй круг с любой высоты, вплоть до приземления, а весь заход на посадку и посадка выполняется в автоматическом режиме.

- (5) При выполнении захода на посадку по CAT I для определения DA (H) должны использоваться барометрические высотомеры, а при выполнении захода на посадку по CAT II и CAT III для определения DH используются радиовысотомеры.

8.5.6. Применение измеренных значений видимости на ВПП (RVR) при заходе на посадку по категорированным минимумам

Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III, а также при видимости менее 800 м не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

При выполнении захода на посадку учитывается минимальное измеренное значение дальности видимости на ВПП (контрольная RVR) в зоне приземления (touchdown RVR). Значение видимости в средней части ВПП (mid RVR) и в конце ВПП (Rollout RVR) является информативным, но не может быть меньше, установленного минимума для взлета.

ВНИМАНИЕ:

- (i) Вышеуказанное правило применимо только при полностью исправном светотехническом оборудовании ВПП для соответствующей категории посадки.
- (ii) Если состояние светотехнического оборудования ВПП не отвечает установленным требованиям или отсутствует информация о видимости в трех точках ВПП, для принятия решения на производство посадки необходимо руководствоваться минимальным измеренным значением видимости на ВПП.
- (iii) Для самолетов, оборудованных системой индикации или автоматической системой управления воздушным судном на пробеге, при заходе на посадку и посадке по приборам по категории IIIB и IIIC, RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП должны быть не менее установленного эксплуатационного минимума для посадки.

8.5.7. Визуальные ориентиры

8.5.7.1. Неточный заход на посадку и заход на посадку по CAT I ICAO

Заход на посадку не может быть продолжен ниже минимальной абсолютной/относительной высоты снижения (MDA/H) или высоты принятия решения (DA/H), если ясно не виден по крайней мере один из ниже перечисленных визуальных ориентиров:

- элементы системы огней подхода;
- порог ВПП;
- маркировка порога ВПП;
- огни порога ВПП;
- индикаторы визуальной глиссады;
- зона приземления или маркировка зоны приземления;
- огни зоны приземления;
- боковые огни ВПП;
- другие визуальные ориентиры, одобренные государством.

8.5.7.2. Заход на посадку по CAT II ICAO

Заход на посадку не может быть продолжен ниже высоты принятия решения (DA/H), если ясно не виден по крайней мере один сегмент из трех последовательных центральных огней системы огней подхода, зоны приземления, осевой линии ВПП, боковых огней ВПП или их комбинации. При этом должен быть виден боковой элемент наземного ориентира, т.е. светового горизонта огней подхода, торца ВПП или зоны приземления.

8.5.7.3. Заход на посадку по CAT III ICAO

(1) CAT IIIA ICAO.

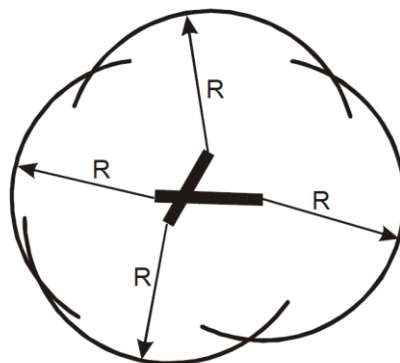
Заход на посадку не может быть продолжен ниже высоты принятия решения (DH), если ясно не виден по крайней мере один сегмент из трех последовательных центральных огней системы огней подхода, зоны приземления, осевой линии ВПП, боковых огней ВПП или их комбинации.

- (2) CAT IIIB ICAO с высотой принятия решения.
Заход на посадку не может быть продолжен ниже высоты принятия решения (DH), если ясно не виден по крайней мере один центральный огонь ВПП.
- (3) CAT IIIB ICAO без высоты принятия решения.
Визуального контакта с ВПП до момента касания не требуется.

8.5.8. Заход на посадку с применением визуального маневрирования ("Circle-to-land" / "Circle-to-land with prescribed flight tracks")

- (1) Визуальное маневрирование (Circle-to-land) относится к визуальному этапу полета, выполняемому после завершения захода на посадку по приборам, в случае, когда после выполнения захода на посадку по приборам воздушное судно выведено в такое положение относительно ВПП, когда невозможно выполнить заход на посадку с прямой, т. е. не могут быть соблюдены критерии вывода ВС в створ ВПП по направлению или по градиенту снижения.
Условия выполнения маневра "Circle-to-land" в каждом полете различны, поскольку они зависят от таких переменных факторов, как расположение ВПП, линия пути конечного этапа захода на посадку, скорость ветра и метеорологические условия.
Визуальное маневрирование может выполняться либо по траектории на усмотрение экипажа в пределах установленной зоны визуального маневрирования, либо по предписанной линии пути (prescribed track).
- (2) Зона визуального маневрирования (OEA - Obstacle Evaluation Area)
OEA при выполнении маневра "Circle-to-land" определяется путем проведения дуг по радиусам с центрами в местах расположения каждого порога ВПП и касательных, соединяющих эти дуги (Рисунок 8.5-1).

Рисунок 8.5-1



В зависимости от государства принадлежности аэродрома и скоростной категории воздушного судна при определении зон визуального маневрирования могут применяться требования PANS-OPS, TERPS standard или TERPS expanded.
Критериями классификации самолетов по категориям TERPS является приборная скорость V_{ref} в посадочной конфигурации ВС при максимальной сертифицированной посадочной массе, а при классификации самолетов по категориям PANS-OPS – максимальная приборная скорость полета в пределах зоны визуального маневрирования.

Таблица 8.5.-1

**Радиусы зоны визуального маневрирования
в соответствии с правилами PANS-OPS**

| Maximum IAS during circling, knots | Approach category | Circling radius (nm) |
|------------------------------------|-------------------|----------------------|
| 180 | C | 4.2 |
| 205 | D | 5.28 |
| more than 205 | E | 6.94 |

Таблица 8.5.-2

**Радиусы зоны визуального маневрирования
в соответствии с правилами TERPS**

| Vref / V at | Approach category | Circling radius (nm) in accordance with TERPS standard, all altitudes |
|-------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 121 knots or more but less than 141 knots | C | 1.7 |
| 141 knots or more but less than 166 knots | D | 2.3 |
| 166 knots or more | E | 4.5 |

Таблица 8.5.-3

| Circling MDA in feet MSL | Circling radius (nm) in accordance with TERPS expanded (*) (with C symbol on the circling line of minima) | | |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| | CAT C | CAT D | CAT E |
| 1000 or less | 2.7 | 3.6 | 4.5 |
| 1001-3000 | 2.8 | 3.7 | 4.6 |
| 3001-5000 | 2.9 | 3.8 | 4.8 |
| 5001-7000 | 3.0 | 4.0 | 5.0 |
| 7001-9000 | 3.2 | 4.2 | 5.3 |
| 9001 and above | 3.3 | 4.4 | 5.5 |

(*) **TERPS expanded**, имеет отличительный символ «C» в разделе минимумов карт захода на посадку, как указано на рисунке 8.5-2:

Рисунок 8.5-2

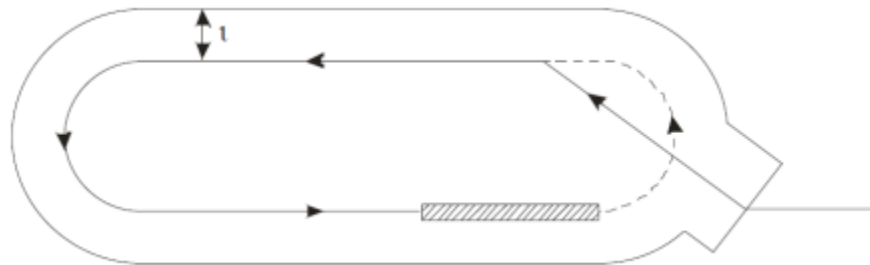
| TERPS | STRAIGHT-IN LANDING | | CIRCLE-TO-LAND |
|-------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | LNAV / VNAV DA(H) 501' (489') | LNAV MDA(H) 600' (588') | |
| C | 1 5/8 | 1 3/4 | 140 640' (627') - 1 3/4 |
| D | | | 165 660' (647') - 2 |

Если заход на посадку планируется на скорости, которая превышает верхний предел для установленной категории данного воздушного судна, согласно требованиям TERPS, необходимо использовать значения минимумов для более скоростной категории воздушных судов.

Если полет выполняется по правилам PANS-OPS, корректировка минимумов при выполнении маневра "Circle-to-land" на более высоких скоростях, не требуются.

- (3) Полеты по предписанным траекториям (Prescribed Flight Tracks)
На аэродромах, где имеются четко определенные визуальные ориентиры (и если это желательно с эксплуатационной точки зрения), государство может установить специальную линию пути визуального маневрирования (prescribed flight tracks). В данном случае изменяется зона учета препятствий и экипаж должен быть ознакомлен с используемыми визуальными ориентирами и рельефом местности в районе аэродрома.
В зоне предписанной линии пути минимальный запас высоты над наивысшим препятствием учитывается в пределах половины ширины коридора в каждую сторону от линии следования, как указано на рисунке 8.5.-3.

Рисунок 8.5.-3



Где (L) половина ширины коридора в соответствии с правилами PANS-OPS составляет 1800 м, 2100 м или 2600 м для категорий ВС C, D и E соответственно.

- (4) Абсолютная/относительная высота пролета препятствий (OCA/H)
OCA/H для визуального маневрирования обеспечивает минимальный запас высоты над наивысшим препятствием:
- в зоне визуального маневрирования при выполнении маневра Circle-to-land; или
 - в зоне предписанной линии пути, при выполнении маневра Circle-to-land with prescribed flight tracks, которая в любом случае должна быть не меньше OCA/H, предшествующего этапу захода на посадку по приборам (Таблица 8.5.-4).

Таблица 8.5.-4

| Категория воздушного судна | Запас высоты над препятствиями (ft) | Минимальная OCH над превышением аэродрома (ft) |
|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------|
| PANS-OPS | | |
| C | 400 | 600 |
| D | 400 | 700 |
| TERPS | | |
| C | 300 | 450 |
| D | 300 | 550 |

Критериями минимума для захода на посадку с применением визуального маневрирования являются абсолютная/относительная минимальная высота снижения MDA(H) и метеорологическая видимость.

Могут устанавливаться дополнительные ограничения, например по высоте нижней границы облаков.

(5) Выполнение визуального маневрирования

На конечном этапе захода на посадку с применением визуального маневрирования (визуальный сегмент захода на посадку) пилот может использовать любые ориентиры, относительно которых представляется возможным определять положение воздушного судна относительно ВПП и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета.

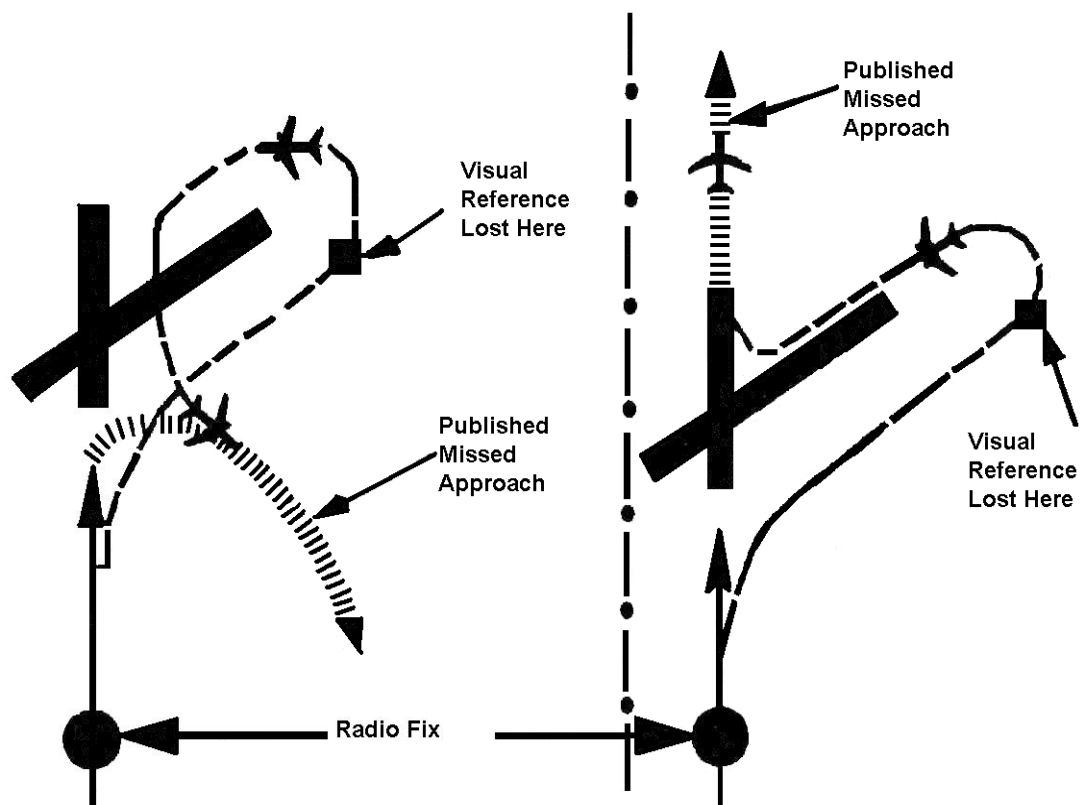
Полет основан на визуальном ориентировании, а любая предоставляемая радионавигационная информация носит только консультативный характер.

Полет на MDA/H или выше продолжается до тех пор, пока не установлен визуальный контакт с порогом ВПП или светосигнальными средствами захода на посадку или другими ориентирами, связанными с ВПП, а положение ВС позволяет выполнить снижение к ВПП с нормальной вертикальной скоростью (с углом снижения близким 3 градусам или углом заданным визуальным индикатором глиссады).

(6) Уход на второй круг

Схема ухода на второй круг специально для захода на посадку с применением визуального маневрирования, как правило, не публикуется.

Уход на второй круг при выполнении визуального маневра должен начинаться с разворота в направлении посадочной ВПП с набором высоты в пределах зоны визуального маневрирования и на скорости, не превышающей максимальную для данной категории ВС. После набора высоты MDA(H) или выше осуществляется вход в схему ухода на второй круг по приборам инструментальной части захода на посадку.



8.6. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ С УВЕЛИЧЕННЫМ ВРЕМЕНЕМ УХОДА НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ

8.6.1. Определения

Полет с увеличенным временем ухода на запасной аэродром - любой полет самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное в эксплуатационных спецификациях;

Пороговое время - установленное в эксплуатационных спецификациях расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует наличия разрешения государства эксплуатанта на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

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

Равноудаленная точка (ЕТР) – это точка на маршруте полета самолета в зоне оперирования, от которой время полета до двух ближайших пригодных запасных аэродромов одинаково.

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

Зона оперирования – район полетов эксплуатанта, где необходимо применение правил полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

8.6.2. Общие положения

Положения производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями не отличаются от предыдущих положений по производству полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными двигателями (ETOPS). Поэтому в некоторых документах ПАО «Аэрофлот» упоминается ETOPS (п.3.3.1.2 Дополнение D ПРИЛОЖЕНИЯ 6 ИКАО. ЧАСТЬ 1).

Правила полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром применяются на маршрутах, имеющих точки, время полета на одном двигателе от которых до запасного аэродрома, пригодного для посадки данного типа ВС, более одного часа полета.

Полеты по правилам выполняются летными экипажами воздушных судов, члены которых имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов.

Полеты ВС с двумя газотурбинными двигателями, не допущенных к полетам по правилам с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, должны

выполняться таким образом, чтобы в любой точке маршрута, в случае отказа одного двигателя, продолжительность полета до пригодного для посадки аэродрома в штиль, на скорости, установленной для полета с одним работающим двигателем, составила не более 60 минут.

При неприменении правил полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром местоположение ETP уточняется экипажем ВС в полете согласно РЛЭ воздушного судна для конкретных условий.

8.6.3. Зоны оперирования для ВС ПАО «Аэрофлот»

Зоны оперирования по типам ВС

Таблица 8.6-1

| Тип самолета | Скорость полета при отказе одного двигателя | Пороговое время | | |
|--------------|---------------------------------------------|-----------------|-----------|-----------|
| | | 60 минут | 120 минут | 180 минут |
| B777 | M 0.84/320 KIAS | 444 NM | 875 NM | 1306 NM |
| A330 | 330KIAS | 431 NM | 853 NM | 1272 NM |
| A321 | 320KIAS | 407 NM | - | - |
| A320 | 320KIAS | 408 NM | - | - |
| A319 | 320KIAS | 403 NM | - | - |
| B737 | M 0.76/280KIAS | 398 NM | - | - |

8.6.4. Основные требования

Документация для полетов.

Документация готовится ОПДО ЭВС не позднее чем за 2 часа до отправления рейса и должна содержать:

- NOTAM(ы), листы предупреждений;
- подборку метеорологической информации, включая прогнозы на пригодных запасных аэродромах;
- OFP – рабочий план полета со всеми реквизитами и расчетом следования на пригодные запасные аэродромы;
- Plotting Chart (при полете в пространстве MNPS);
- Nat Track – сводная таблица треков (при полете в пространстве NAT HLA);
- комплекты необходимой аэронавигационной информации.

8.6.5. Требования к метеорологическим условиям

Любой полет по маршруту с увеличенным временем ухода на запасной аэродром не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях пороговому времени или установленному в них расстоянию, 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:

- направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;
- нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку.

8.6.6. Требования по запасу топлива

8.6.6.1. Основные положения

Расчет аэронавигационного запаса топлива должен предусматривать:

- учет прогнозируемого направления, скорости ветра и температуры на случай изменения плана полета и следования на пригодный аэродром на одном работающем двигателе и крейсерской высоте полета с одним работающим двигателем;
- вероятность использования противообледенительной системы, что потребует дополнительного расхода топлива;
- необходимость использования вспомогательной силовой установки;
- разгерметизацию ВС или выход из строя системы кондиционирования и дальнейший полет ВС на высоте менее расчетной;
- учет топлива на заход с уходом на второй круг и с последующим заходом и посадкой;
- учет возможных ограничений органа обслуживания воздушного движения.

8.6.6.2. Критический топливный сценарий

Запас топлива определяется с учетом «Критического топливного сценария».

Критический топливный сценарий определяет изменение плана полета над последней точкой ETP. Эксплуатант должен подтвердить сценарий, который будет использован для определения критического остатка топлива.

В навигационном расчете (OFP) выбирается вариант, который предусматривает одновременный отказ двигателя, разгерметизацию ВС и полет в условиях обледенения. Критическая точка расположена на расстоянии максимального времени полета на запасной аэродром с одним работающим двигателем.

Обязательным условием сценария является экстренное снижение, продолжительный полет на высоте 10000 футов (3300 м), но не ниже безопасной на разрешенной скорости полета при отказе одного двигателя, либо полет с одним работающим двигателем на высоте выше 10000 футов (3300 м), если на ВС имеется достаточный запас кислорода.

В расчете принимается во внимание снижение до высоты 500 метров, пятнадцатиминутное ожидание, один заход на посадку с уходом на второй круг и последующий заход с посадкой.

При этом дополнительно учитывается:

- 5-процентная поправка в прогнозируемый ветер (приращение к встречному ветру или уменьшение попутной составляющей прогнозируемого ветра
- 5-процентный запас топлива на возможные отклонения от маршрута полета;
- коэффициент на наработку двигателей (degradation factor);
- использование противообледенительной системы ВС и двигателей, увеличение массы ВС из-за отложения льда на незащищенных поверхностях ВС, необходимость использования вспомогательной силовой установки как источника электроэнергии.

8.6.6.3. Определение критического запаса топлива

Для определения критического запаса эксплуатант должен определить необходимое количество топлива для того, чтобы долететь до соответствующей критической точки маршрута, затем выполнить уход на запасной аэродром, используя критический топливный сценарий.

Полученный при расчете критический запас топлива должен быть сравнен с нормальным расчетом для двухдвигательного полета, и выбран запас топлива с большей величиной.

8.6.7. Предполетная подготовка

По прибытии в комнату предполетной подготовки (BRIEFING ROOM) командир ВС получает от диспетчера ОПДО необходимую информацию, документацию для полета и проводит предполетную подготовку экипажа, которая включает:

- ознакомление с особенностями выполнения полета;
- ознакомление с метеорологическими условиями: фактическая и прогнозируемая погода на аэродромах посадки и запасных должна соответствовать требованиям п.п. 8.1.3.1; 8.1.3.2. Если метеорологические условия на запасных аэродромах не соответствуют требованиям к полетам по правилам EDTO или расстояние до запасных аэродромов на маршруте превышает расстояние, соответствующее максимальному времени ухода на запасной аэродром, командир ВС вправе запросить изменение маршрута или перенести вылет;
- проверку наличия и изучение NOTAM как по подборке CAI, так и по сборникам JEPPESEN в разделах CHART NOTAMs, NAV DATA NOTAMs, ENROUTE SECTION и ATC по маршруту полета и аэродромам вылета, назначения и запасным;
- расчет заправки и эшелона полета, маршрутов ухода.

Командир ВС определяет возможность полета по предполагаемому маршруту, исходя из прогноза погоды на запасных аэродромах. В качестве запасных аэродромов по маршруту так же могут использоваться аэродромы взлета и посадки.

Инженерно-технический персонал заблаговременно информирует КВС о состоянии ВС, двигателей, ВСУ, ограничениях по ПМО (MEL), делает запись в бортовом журнале о возможности выполнения полета по маршруту с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

На основании анализа полученной информации командир ВС принимает решение на вылет, определяет окончательную заправку и утверждает флайт-план.

Если условия полета требуют изменения маршрута, то подается новый флайт-план.

8.6.8. Основания для отказа в выполнении полета по маршруту с увеличенным временем ухода на запасной аэродром

Ни одно ВС с двумя газотурбинными двигателями не должно выполнять полеты по маршруту с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, если:

- (1) Связное бортовое оборудование не обеспечивает надежную двухстороннюю связь между экипажем и органом обслуживания воздушного движения на крейсерских высотах полета, включая высоты, которые могут быть использованы при полете на одном двигателе на протяжении всего маршрута.

- (2) Установленное на ВС навигационное оборудование не в состоянии обеспечить необходимую точность самолетовождения по маршруту, при подходе к аэродрому и в процессе захода на посадку на основном и пригодных запасных аэродромах при инструментальных и визуальных заходах, в том числе и при отказе одного двигателя.
- (3) Аэродром назначения и запасные аэродромы, включая запасные аэродромы по маршруту, не могут быть использованы в случае отказа двигателя или самолетных систем (список запасных аэродромов должен быть включен в план полета).
- (4) На ВС произошел отказ двигателя или какой-либо основной системы в предыдущем полете.
- (5) Выявлена тенденция значительного ухудшения одного из основных параметров двигателя (вибрация, расход масла, падение давления в одной из гидросистем и т.д.), если только не были предприняты соответствующие меры по устранению отказа и отказ устранен.
- (6) На борту воздушного судна отсутствуют данные по расчету потребного количества топлива для условий стандартной и нестандартной атмосферы, для различных скоростей полета и используемого режима работы двигателей, включающие:
 - расход топлива при полете с двумя работающими двигателями и с одним работающим двигателем на различных высотах;
 - расход топлива при выполнении снижения, в том числе и при отказе одного двигателя, с крейсерского эшелона до возможной (выбранной) высоты полета с одним работающим двигателем;
 - расход топлива при полете на крейсерских высотах, в том числе и на одном двигателе.

8.6.9. Выполнение полета

- (1) Метеорологические условия на пригодных для посадки аэродромах по маршруту во время принятия решения на вылет должны соответствовать значениям, изложенным в требованиях к выбору запасных аэродромов на маршруте.

Минимумы погоды запасных аэродромов на маршруте не применяются с момента начала движения ВС для взлета на собственной тяге.

- (2) В полете экипаж должен постоянно анализировать метеоусловия на запасных аэродромах, выбранных для выполнения полета по маршруту с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

Вход на участок маршрута, точки которого располагаются далее расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях пороговому времени или установленному в них расстоянию, производится только в том случае, если была произведена повторная оценка пригодности намеченных запасных аэродромов на маршруте, а самая последняя информация указывает на то, что условия на запасных аэродромах на маршруте в ожидаемое время их использования будут не ниже соответствующих эксплуатационных минимумов.

Если такие условия не выполняются, экипаж должен выбрать другой запасной аэродром или по согласованию с органом обслуживания воздушного движения, изменить маршрут полета убедившись, что продолжительность полета не будет превышать величины максимального времени ухода на запасной аэродром..

- (3) В полете экипаж должен вести непрерывный контроль за исправностью топливной системы и остатком топлива над ЕТР. Допустимым считается остаток топлива над ЕТР на 5 %, менее расчетного.

При уменьшении остатка топлива менее допустимого необходимо принять своевременное решение по изменению маршрута, выборе других запасных аэродромов или о посадке на пригодном запасном аэродроме по маршруту для дозаправки ВС топливом.

8.7. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПМО (MEL, CDL)

Эксплуатация воздушных судов с неустранимыми отказами и неисправностями или с отклонениями от стандартной конфигурации ВС

8.7.1. Общие положения

Возможность выполнения полета при возникновении отказов и неисправностей систем, оборудования или при отклонениях от стандартной конфигурации, устранение которых может быть отложено, определяется специально разработанными для каждого типа ВС перечнями.

Перечень минимального оборудования (ПМО, Minimum Equipment List – MEL), перечень отклонений от стандартной конфигурации (Configuration Deviation List – CDL) находятся борту ВС в виде отдельных сборников.

Ответственность за хранение и ведение контрольных экземпляров MEL (ПМО) возлагается на начальника отдела лётно-технической эксплуатации ВС ДПП.

8.7.2. Перечень минимального исправного оборудования MINIMUM EQUIPMENT LIST

- (1) Перечень минимального оборудования можно применять при вылете из базового, транзитного и конечного аэропортов.

Перечень минимального оборудования ПМО (MEL) ВС ПАО «Аэрофлот» составляется в соответствии с более жесткими требованиями, чем основной перечень минимального оборудования (MMEL), разработанный изготовителем воздушного судна.

При этом принимаются во внимание как требования федеральных авиационных властей, так и конкретные особенности эксплуатации ВС в ПАО «Аэрофлот».

- (2) Структура ПМО (MEL).

Перечень составлен в виде таблицы по функциональным системам ВС, в которой указываются:

- системы и оборудование, агрегаты, их коды;
- допустимые периоды эксплуатации ВС с неработоспособным оборудованием;
- количество агрегатов данного типа и одинакового назначения, установленных на ВС (NUMBER INSTALLED);
- минимальное количество исправных агрегатов данного типа и одинакового назначения, с которыми разрешается вылет ВС (NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH);
- условия и ограничения, которые должны быть соблюдены при вылете ВС с данным видом неисправного оборудования (REMARKS OR EXCEPTIONS);
- ответственность за обеспечение условий и ограничений, возлагаемая на экипаж ВС – (O);
- ответственность за обеспечение условий и ограничений, возлагаемая на наземный инженерно-технический персонал – (M);
- ответственность наземного инженерно-технического персонала и экипажа ВС – (M.O).

А также даются и другие ограничения, замечания, исключения и рекомендации, касающиеся условий эксплуатации систем ВС.

(3) Применение MEL/ПМО.

Для ВС установлены категории в часах и днях (REPAIR INTERVAL), в течение которых отказ должен быть устранен.

- **категория А:** определяется в каждом отдельном случае в часах, полетах, циклах и т.д. (не подлежит продлению);
- **категория В:** 3 календарных дня (72 часа);
- **категория С:** 10 календарных дней (240 часов);
- **категория D:** 120 календарных дней (2880 часов).

Окончательное решение о применении MEL/ПМО принимает КВС в случае выявления неисправности оборудования:

- экипажем ВС при выполнении предыдущего полета;
- экипажем ВС при выполнении предполетного контроля систем и оборудования;
- наземным инженерно-техническим персоналом при проведении технического обслуживания перед полетом или после полета.

В случае допуска к полету воздушного судна при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в бортовой журнал воздушного судна техническим персоналом, выполняющим подготовку воздушного судна к вылету, вносятся сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также производится маркировка отказавших приборов, если таковая требуется.

Во время предполетной подготовки экипаж ВС получает информацию о неисправностях и повторяющихся дефектах от допускающего ВС к вылету ИТП ДТО ВС и из Deferred Defects List ATLB. Все дефекты, требующие дополнительного внимания экипажа, или дефекты, содержащие эксплуатационные ограничения или выполнение специальных эксплуатационных или технических процедур при подготовке ВС к вылету, должны быть вписаны в соответствующую часть технического бортового журнала ATLB (Deferred Defects List) для ознакомления экипажа при предполетной подготовке. Экипаж ВС анализирует данную информацию, и определяет годность ВС в соответствии с условиями предстоящего полета.

Если условия и продолжительность полета не позволяют принять ВС с отложенными в соответствии с MEL/CDL дефектами, командир не ставит подпись в ATLB о приемке ВС и вносит запись об отклонении соответствующего пункта MEL/CDL в графу отчета (report box).

При выходе из строя нескольких, указанных в MEL компонентов оборудования, эксплуатация воздушных судов допускается после установления отсутствия взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж путем использования соответствующих эксплуатационных процедур или процедур ТО ВС.

При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности необходимо учитывать вероятность дополнительных отказов приборов, оборудования или систем воздушного судна.

После устранения дефекта, отложенного в соответствии с MEL/CDL, ИТП, допускающий ВС к вылету, вносит данную информацию в ATLB, оформляет допуск ВС к рейсу (CRS) и консультирует экипаж о наличии отложенных дефектов.

Примечание: Производителем авиатехники фирм BOEING, AIRBUS и Суперджет предусмотрено проведение анализа взаимного влияния отложенных дефектов в MEL и исключение возможности их взаимного влияния на безопасность полетов и увеличение нагрузки на экипаж.

Анализ влияния компонентов систем ВС, находящихся в пунктах MEL, необходимо проводить на основании учета их взаимодействия.

Командиру ВС запрещается принимать решение на вылет, а ИТП передавать экипажу ВС с неустранимыми неисправностями (отказами), не оформленными в установленном порядке согласно MEL/ПМО.

При принятии решения о выполнении полета (серии полетов) с допустимыми неисправностями оборудования воздушного судна КВС должен в полном объеме руководствоваться рекомендациями MEL/ПМО. Перед полетом получить консультацию от выпускающего инженерно-технического персонала (*) и убедиться, что количество исправного оборудования (агрегатов) соответствует MEL/ПМО. В кабине экипажа установлена (при необходимости) табличка с указанием отказавшей системы и агрегата, а также срока устранения неисправности. В бортжурнале и карте-наряде делается запись с указанием предпринятых в соответствии с MEL/ ПМО мер и действий, кода системы (ASC), указанием аэропорта, в котором отказ должен быть устранен (Attention to Station – ATT to Station).

(*) *Инженерно-технический персонал обеспечивает консультации летных экипажей при допуске ВС к эксплуатации с ограничениями MEL по запросу экипажа.*

В случае допуска ВС к полету с отложенным дефектом во внебазовом аэропорту КВС в полете должен проинформировать ИКГ ДПЛГ об открытии соответствующего пункта MEL/CDL, используя систему ACARS по адресу SITA: **SVOEMSU**.

В случае если отложенный дефект не может быть устранен в установленные сроки, разрешается (кроме ВС RRJ-95) однократное продление сроков эксплуатации ВС с отложенными дефектами категорий В, С, D. При этом оформляется бланк Запрос на продление MEL (MEL Overrun Request). Оригинал бланка вкладывается в бортжурнал (ATLB) ВС.

ВНИМАНИЕ: Для ВС B737 и B777 не допускается продления отложенного дефекта по категории D.

Командир ВС перед вылетом обязан проверить срок продления отложенного дефекта в соответствии с категорией и наличие отметки об одобрении данного продления MEL уполномоченным государственным органом в области гражданской авиации (приложение 8.10.4).

ВНИМАНИЕ: Повторное применение пункта MEL при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в первых четырех полетах после ремонта допускается только для возврата воздушного судна на базовый аэродром или аэродром, имеющий организацию по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

Окончательное решение о начале полета при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы принимает КВС.

В случае обнаружения выхода из строя или появления информационного сообщения о неисправности какого-либо прибора, оборудования или системы после закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета и до начала разбега КВС организует выполнение процедур, предписанных РЛЭ (QRH, FCOM),

и принимает решение о прекращении или продолжении выполнения полета на основании требований MEL и РЛЭ. В этом случае командир ВС должен воспользоваться справочной информации в РПП (QRH), основанной на MEL, или, если ВС оборудовано EFB, непосредственно на основании рекомендаций MEL для экипажа и, в случае необходимости обратится к техническому персоналу.

Решение на продолжение полета может быть принято только при отсутствии требований MEL по выполнению технических процедур подготовки ВС к полету при данном отказе (неисправности).

Хотя MEL/ПМО и РПП дает возможность командиру воздушного судна эксплуатировать ВС с определенными отказами, это не обязывает его принимать решение на вылет, если по его мнению полет с каким-либо отказом не обеспечивает приемлемый уровень безопасности в полном объеме.

8.7.3. Перечень отклонений от стандартной конфигурации CONFIGURATION DEVIATION LIST (CDL)

Перечень отклонений от стандартной конфигурации (CONFIGURATION DEVIATION LIST – CDL) ВС определяет возможность выполнения полета при отсутствии (утере в процессе эксплуатации) отдельных не силовых элементов конструкции планера, двигателя или систем ВС.

Отсутствие отдельных элементов конструкции, не влияющих на безопасное выполнение полета, может привести к ухудшению (снижению) летно-эксплуатационных характеристик воздушного судна (увеличению расхода топлива, снижению шумового комфорта для пассажиров и т.д.).

В случае ужесточения эксплуатационных ограничений (LIMITATIONS) в кабине летного экипажа на видном месте должна быть закреплена соответствующая предупреждающая надпись (PLACARD).

Перечень отклонений от конфигурации (CDL) применяется экипажем при подготовке к вылету и принятии решения на выполнение полета (рейса).

Сроки устранения дефекта, восстановление конфигурации ВС (замена, ремонт) указываются в листе отложенных дефектов (DDL), оформленном инженерно-техническим персоналом.

8.7.4. Вылет ВС с неустраненной неисправностью (отказом)

Вылет ВС с неисправностью (отказом), неуказанной (неуказанным) в ПМО, MEL или РЛЭ ВС, с целью перегонки к месту проведения технического обслуживания (ремонта, смены двигателя и т.д.) производится по специальному разрешению (телеграмме, факсу, E-mail) заместителя генерального директора – технического директора после согласования с руководством ДПП и с соблюдением следующих требований:

- четко определены характер, причины и последствия неисправности;
- имеется обоснованное заключение о том, что неисправность не влияет на безопасность полета;
- командир ВС имеет полную информацию о неисправности и ее влиянии на полет;
- в бортовой журнал (ATLB) и карту-наряд для отечественных ВС внесены записи о выполненных на ВС работах по обеспечению безопасного выполнения полета с неустраненной неисправностью, а так же название и номер документа, разрешающего полет.

Примечание: Для ВС бермудской регистрации вылет с неисправностью (отказом), неуказанной (не указанным) в MEL или AFM, производится по специальному разрешению, выдаваемому Бермудской авиационной администрацией (Permit of Fly) на основании результатов оценки влияния отказа на безопасность полета сертифицированным персоналом авиакомпания, одобренной в соответствии с требованиями EASA Part-145, FAR-145.

В случаях, когда устранение неисправности не описано в доступной технической документации, дополнительно запрашивается заключение производителя данного типа ВС.

Порядок подготовки ВС к вылету (необходимый объем информации, представляемой экипажу, внесение соответствующих записей в боржурнал, карту-наряд и установление предупреждающих табличек в кабине) такой же, как и в случае подготовки к вылету с применением ПМО (MEL).

Окончательное решение на вылет ВС, на котором имеются неустранимые неисправности, принимает командир ВС с учетом условий предстоящего полета, оборудования аэродромов взлета и посадки.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

8.8. НЕКОММЕРЧЕСКИЕ ПОЛЕТЫ

8.8.1. Учебные и тренировочные полеты

- (1) Учебные и тренировочные полеты выполняются в районе аэродрома, на маршруте, а также в специально установленных зонах в соответствии с требованиями РПП, программ переподготовки и подготовки летного состава, а также других нормативных документов специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.
- (2) Запрещается выполнять учебные полеты на воздушном судне, если данное воздушное судно не оборудовано системой спаренного двойного управления.
- (3) Состав летного экипажа при выполнении учебных и тренировочных полетов определяется, исходя из цели тренировки.

При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту воздушного судна может находиться не более двух тренируемых (обучаемых) экипажей или четырех пилотов.

При выполнении полетов с выключением двигателя (двигателей) или на предельных режимах на борту воздушного судна должен находиться один тренируемый (обучаемый) экипаж.

Не допускается нахождение пассажиров на борту ВС при выполнении тренировочных аэродромных полетов.

- (4) Имитация отказов и неисправностей осуществляется в соответствии с действующими программами переподготовки и подготовки летного состава. При выполнении полетов с имитацией отказов и неисправностей главный приоритет имеет обеспечение безопасности полетов. При угрозе безопасности полета инструктор обязан прекратить имитацию.

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩЕНА имитация отказов и неисправностей, не предусмотренных программой.

- (5) Учебные и тренировочные полеты выполняются под контролем пилота-инструктора. Пилот-инструктор занимает рабочее место в зависимости от задачи и цели тренировки.

Допуск лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава к полетам по тренировочным минимумам производится в порядке, установленном специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

- (6) Выполнение взлетов и посадок в аэродромных полетах разрешается при фактических метеоусловиях не ниже тренировочных минимумов, установленных программой тренировки и при наличии запасного аэродрома, отвечающего требованиям РПП.
 - (a) Аэродромные полеты по программе переподготовки в целях отработки пилотом элементов взлета и посадки разрешается выполнять при высоте нижней границы облаков не менее 200 м и метеорологической видимости не менее 2000 м.
 - (b) Тренировка пилотов к выполнению визуальных заходов на посадку разрешается выполнять при высоте нижней границы облаков не менее 450 м и метеорологической видимости не менее 5000 м.
 - (c) В целях подготовки пилота к полетам в инструментальных метеорологических условиях разрешается выполнять под контролем пилота-инструктора:

- (i) Взлет:
 - при боковой составляющей ветра не более 50 % от предельно допустимой для фактического состояния поверхности ВПП;
 - при видимости (дальности видимости на ВПП), превышающей применяемый эксплуатационный минимум для взлета не менее чем на 300 м, но не менее 500 м.
- (ii) Посадку:
 - при боковой составляющей ветра не более 50 % от предельно допустимой для фактического состояния поверхности ВПП;
 - при располагаемой посадочной дистанции превышающей требуемую посадочную дистанцию на 15 %;
 - при высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) на 30 м (100 ft) и более превышающей высоту принятия решения (минимальную высоту снижения) применяемого эксплуатационного минимума захода на посадку, но не менее 60 м (200 ft);
 - при видимости (дальности видимости на ВПП), превышающей применяемый эксплуатационный минимум захода на посадку на 500 м и более.

При метеоусловиях ниже тренировочного минимума разрешается выполнение тренировочных заходов на посадку с уходом на второй круг с высот, не меньших ВПР, установленной для тренировочных полетов.

- (7) В задании на полет для выполнения учебных и тренировочных полетов указывается минимум сертифицированного экипажа. Этот минимум может быть использован для завершения тренировки при ухудшении метеоусловий ниже тренировочного минимума, при условии, что все рабочие места занимают члены экипажа, допущенные к выполнению посадки в предполагаемых условиях.

8.8.2. Полеты по перегонке воздушных судов

Полеты по перегонке воздушных судов в ремонт, из ремонта и в целях перебазирования производятся днем или ночью в соответствии с требованиями РПП.

Для полетов по перегонке воздушных судов назначаются наиболее опытные экипажи. Перед перегонкой с учетом особенностей предстоящего полета, с экипажем проводится предварительная подготовка в объеме требований РПП под руководством командира ВС или лица командно-летного (инструкторского) состава.

Перегонка воздушных судов, состояние которых не отвечает установленным техническим требованиям, производится с разрешения специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

Решение о перегонке ВС, состояние которых не отвечает установленным техническим требованиям, принимает заместитель генерального директора – летный директор по согласованию с заместителем генерального директора – техническим директором и руководством ДУБП.

8.8.3. Контрольные полеты (облеты)

Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушных судов к эксплуатации после ремонта, замены двигателей и оборудования, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

Воздушные суда, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах при приемке их представителями предприятия, облетываются экипажами ПАО «Аэрофлот», если облеты предусмотрены воздушным законодательством.

Контрольные полеты (облеты) производятся днем при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, но не ниже минимума, установленного инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

Обо всех отклонениях в поведении ВС и неисправностях, обнаруженных в полете, экипаж обязан сделать запись в бортжурнале ВС.

Если после устранения дефектов, выявленных в контрольном полете, вновь требуется проверка в полете, то в повторном контрольном полете проверяется работа только тех агрегатов и систем, по которым были замечания экипажа.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 09

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

8.9. ТРЕБОВАНИЯ ПО КИСЛОРОДУ

8.9.1. Общие положения

При нормальной эксплуатации давление, поддерживаемое в кабине воздушного судна в полете, должно соответствовать высоте не более 10000 ft (3000 м). Превышение этого показателя допустимо только в аварийной ситуации.

Командир ВС принимает меры к тому, чтобы обеспечить членов экипажа и пассажиров достаточным количеством кислорода для дыхания при выполнении всех полетов на таких абсолютных высотах, где недостаток кислорода может привести к ухудшению работоспособности членов экипажа или оказать неблагоприятное воздействие на пассажиров.

Все члены летного экипажа при исполнении своих обязанностей для обеспечения безопасной эксплуатации ВС в полете непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода.

8.9.2. Определение запаса кислорода

Экипаж контролирует наличие запаса кислорода и его использование для дыхания членами экипажа и пассажирами:

Для воздушных судов с герметизированными кабинами – при полетах выше барометрической высоты 7600 м или при полетах ниже 7600 м, если воздушное судно не может безопасно снизиться в течение 4 минут до высоты, где барометрическая высота в кабине составит 4000 м, обеспечивается не менее 10 минутного запаса кислорода для всех членов экипажа и пассажиров для использования в случае экстренного снижения при падении давления в кабине.

8.9.3. Требования по кислороду для членов экипажа

8.9.3.1. Летный экипаж

Каждое рабочее место члена летного экипажа ВС ПАО «Аэрофлот» обеспечено быстро надеваемой кислородной маской (quick donning mask), позволяющей осуществлять радиосвязь и переговоры между членами летного и cabinного экипажа по системе внутренней связи.

Минимальный запас кислорода обеспечивает использование кислородной маски в непрерывном режиме не менее чем на 2 часа полета.

В процессе предполетной подготовки экипаж ВС проверяет работу кислородной системы и запас кислорода в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

Каждый член летного экипажа в полете обязан использовать кислород, если cabinная высота превышает 3000 м (10000 ft) или атмосферное давление в кабине менее 700 гПа.

8.9.3.2. Cabinный экипаж

Воздушные суда ПАО «Аэрофлот» оборудованы достаточным количеством кислородных масок и переносных кислородных приборов, расположенных таким образом, чтобы в случае разгерметизации обеспечить немедленный доступ всех членов cabinного экипажа к кислороду, независимо от места их нахождения.

Каждый член cabinного экипажа обеспечен:

- достаточным количеством кислорода на все время полета, когда давление в кабине превышает давление, соответствующее высоте 13000 ft;
- достаточным количеством кислорода на все время полета, когда давление в кабине превышает давление, соответствующее высоте 10000 ft, но не превышает давление, соответствующее высоте 13000 ft после первых 30 минут полета.

8.9.4. Требования по кислороду для пассажиров

ВС ПАО «Аэрофлот» оснащены кислородным оборудованием в соответствии со следующими требованиями:

- при эксплуатации ВС на высотах, превышающих 25 000 ft, каждое пассажирское место должно быть оборудовано кислородной маской и дополнительно 10 % масок от общего количества посадочных мест должны быть равномерно распределены по пассажирской кабине;
- кислородным оборудованием, достаточным для обеспечения 10 % пассажиров на все время полета, когда давление, поддерживаемое в кабине, превышает давление, соответствующее высоте 3000 м (10 000 ft), но не превышает 4000 м (14000 ft) после первых 30 минут полета.

Кроме того, для полетов на высотах, превышающих 25 000 ft, на борту ВС находится количество переносных кислородных приборов, достаточного для обеспечения кислородом 2 % от общего количества пассажиров для оказания медицинской помощи.

Все пассажиры обеспечиваются кислородом на все полетное время, когда давление в кабине превышает давление, соответствующее высоте 15 000 ft.

8.9.5. Оборудование, защищающее органы дыхания экипажа

8.9.5.1. Летный экипаж

Рабочие места каждого члена летного экипажа оснащаются оборудованием, защищающим глаза, нос и рот и обеспечивающим подачу кислорода не менее, чем на 15 минут.

Дополнительно в кабине экипажа ВС находится легко доступный любому члену летного экипажа комплект оборудования, предназначенного для защиты глаз, носа и рта и обеспечивающий подачу кислорода для дыхания не менее, чем на 15 минут.

8.9.5.2. Кабинный экипаж

Воздушное судно оснащается следующим оборудованием:

- переносное оборудование, расположенное на каждой станции бортпроводника, защищающее глаза, нос, рот и обеспечивающее подачу кислорода не менее чем на 15 минут для каждого основного номера cabinного экипажа;
- один дополнительный комплект защитного оборудования, расположенный рядом с огнетушителем.

8.10. ПРИЛОЖЕНИЯ

8.10.1. Применение прогноза погоды

| ПРИМЕНЕНИЕ ПРОГНОЗА ПОГОДЫ (TAF & TREND) ПРИ ПРЕДПОЛЕТНОМ ПЛАНИРОВАНИИ | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. ОСНОВНАЯ НАЧАЛЬНАЯ ЧАСТЬ ПРОГНОЗА ПОГОДЫ применяется с начала периода действия прогноза погоды по аэродрому до времени применения первого изменения «FM...» или «BECMG» или, если нет «FM» или «BECMG», до конца периода действия прогноза погоды по аэродрому.</p> <p>2. Преобладающие погодные условия в начальной части прогноза погоды должны полностью применяться за исключением порывов ветра и бокового ветра, которые должны применяться в соответствии с условиями колонки «BECMG AT» и «FM» в нижеприведенной таблице. Условия применения прогноза ветра в колонке «BECMG AT» и «FM» может временно отменяться условиями «TEMPO» или «PROB».</p> | | | | | | | | |
| 2. ПРИМЕНЕНИЕ ПРОГНОЗА ПОСЛЕ ИНДИКАТОРОВ ИЗМЕНЕНИЯ В TAF и TREND | | | | | | | | |
| TAF или TREND для АЭРОДРОМА, ПЛАНИРУЕМОГО КАК: | FM (только) и BECMG AT при: ухудшении и улучшении | BECMG FM, BECMG TL, BECMG FM...TL, в случае: | Ухудшения | Улучшения | Ухудшение | Улучшение | TEMPO (только), TEMPO FM, TEMPO TL, TEMPO FM ... TL, PROB 30/40 (только) | PROB TEMPO |
| | Ухудшения | Улучшения | Ухудшение | Улучшение | Ухудшение | Улучшение | Ухудшение | Улучшение |
| АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ в ETA ± 1 час | Прогноз применяется с начала действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. |
| ЗАПАСНОЙ для ВЗЛЕТА в ETA ± 1 час | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. | Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться. |
| ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМА НАЗНАЧЕНИЯ в ETA ± 1 час | Прогноз применяется с начала действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. |
| ЗАПАСНОЙ ПО МАРШРУТУ в ETA ± 1 час | Прогноз применяется с начала действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. |
| ЗАПАСНОЙ ПО МАРШРУТУ для EDTO/ETOPS | Прогноз применяется с начала действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. |
| на самое раннее / самое позднее расчетное время прибытия ± 1 час | Прогноз применяется с начала действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. | Прогноз применяется с конца действия изменений. |

8.10.2. Время защитного действия ПОЖ

8.10.2.1. Рекомендации FAA по применению смесей ПОЖ SAE Тип I

| ТНВ °C (°F) ⁽¹⁾ | Одноэтапная обработка (удаление СЛО/ предотвращение обледенения) | Двухэтапная обработка | |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Первый этап: Удаление СЛО | Второй этап: Предотвращение обледенения ⁽²⁾ |
| 0°C (32°F) и выше | Подогретая смесь ПОЖ и воды с температурой замерзания как минимум на 10 °C (18°F) ниже ТНВ | Подогретая вода или подогретая смесь ПОЖ и воды | Подогретая смесь ПОЖ и воды, с температурой замерзания как минимум на 10 °C (18°F) ниже ТНВ |
| Ниже 0°C (32°F) до МТП | | Подогретая смесь ПОЖ и воды с температурой замерзания, равной ТНВ или ниже | |

¹ ПОЖ должны применяться при температурах выше их минимальной температуры применения (МТП).

² Необходимо проводить до начала замерзания ПОЖ, примененной на 1-м этапе обработки, обычно не позже чем через 3 минуты. (В некоторых условиях это время может быть дольше чем 3 минуты, но потенциально меньше при интенсивных осадках, более низкой температуре или если критические поверхности выполнены из композитных материалов. Если это необходимо второй этап может производиться участок за участком).

Примечание:

- данная таблица предназначена для использования с таблицей времени защитного действия (Holdover time) смеси ПОЖ Тип I и воды при всех условиях, включая условия активного образования инея. Если время защитного действия не требуется, желательна температура смеси ПОЖ и воды на форсунке 60°C (140°F);
- если время защитного действия требуется, температура смеси ПОЖ и воды на форсунке должна быть 60°C (140°F). Верхний предел температуры не должен превышать рекомендуемый производителями ПОЖ и воздушного судна;
- для использования таблиц времени защитного действия при всех условиях, включая условия активного образования инея, должно применяться дополнительно, как минимум, 1 литр/м² (2 галлона/100 футов²) подогретой смеси ПОЖ Тип-1 на поверхности, после полного удаления СЛО. Это условие необходимо для нагрева поверхностей, что в значительной мере способствует соблюдению времени защитного действия ПОЖ Тип I. Необходимую защиту можно обеспечить используя одно-этапный метод обработки применяя большее количество ПОЖ, чем для удаления СЛО (требуется такое же количество, как указано выше);
- минимальная температура применения (МТП) для ПОЖ Тип I должна быть выше:
 - a) минимальной температуры, при которой ПОЖ соответствует требованиям теста на аэродинамическую пригодность для соответствующего типа ВС, или
 - b) температуры замерзания ПОЖ плюс буфер для температуры замерзания ПОЖ 10°C/18°F.

Предупреждение:

Температура поверхности крыла может отличаться и иногда быть ниже ТНВ. При этих условиях может потребоваться более концентрированная смесь ПОЖ и воды (больше гликоля).

8.10.2.2. Рекомендации FAA по применению ПОЖ SAE Тип II и Тип IV (концентрации в % от объема)

| ТНВ ¹ °C (°F) | Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ и воды (% ПОЖ/% воды) | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| | Одноэтапная обработка (удаление СЛО/предотвращение обледенения) | Двухэтапная обработка | |
| | | Первый этап: Удаление СЛО | Второй этап: Предотвращение обледенения ² |
| 0°C (32°F) и выше | 100/0, 75/25 или 50/50 подогретая ³ смесь ПОЖ Тип II или IV/воды | Подогретая вода или подогретая смесь ПОЖ Тип I, II, III или IV/воды | 100/0, 75/25 или 50/50 подогретая или не подогретая смесь ПОЖ Тип II или IV/воды |
| Ниже 0°C (32°F) до -3°C (27°F) | 100/0, 75/25 или 50/50 подогретая ³ смесь ПОЖ Тип II или IV/воды | Подогретая смесь ПОЖ Тип I, II, III или IV/вода, при этом ТЗ смеси должна быть равна ТНВ или ниже | 100/0, 75/25 или 50/50 подогретая или не подогретая смесь ПОЖ Тип II или IV/воды |
| Ниже -3°C (27°F) до -14°C (7°F) | 100/0 или 75/25 подогретая ³ смесь ПОЖ Тип II или IV/воды | Подогретая смесь ПОЖ Тип I, II, III или IV/вода, при этом ТЗ смеси должна быть равна ТНВ или ниже | 100/0 или 75/25 подогретая или не подогретая смесь ПОЖ Тип II или IV/воды |
| Ниже -14°C (7°F) до МТП | 100/0 подогретая ³ ПОЖ Тип II или IV | Подогретая смесь ПОЖ Тип I, II, III или IV/вода, при этом ТЗ смеси должна быть равна ТНВ или ниже | 100/0 подогретая или не подогретая ПОЖ Тип II или IV |

¹ ПОЖ должны применяться при температурах выше их минимальной температуры применения (МТП). На первом этапе не должны использоваться жидкости при температуре ниже их температуры замерзания. Следует рассмотреть возможность применения ПОЖ Тип I, когда ПОЖ Тип II или IV не могут быть применены в соответствии с их минимальной температурой применения. Минимальная температура применения (МТП) для конкретных ПОЖ Тип II или IV должна быть выше:

- минимальной температуры, при которой ПОЖ соответствует требованиям теста на аэродинамическую пригодность для соответствующего типа ВС,
- температуры замерзания ПОЖ плюс буфер для температуры замерзания ПОЖ 7°C (13°F) или
- для разбавленных ПОЖ Тип II/IV минимальной температуры в опубликованных таблицах времени защитного действия.

² Необходимо проводить до начала замерзания ПОЖ, примененной на 1-м этапе обработки, обычно не позже чем через 3 минуты. (В некоторых условиях это время может быть дольше чем 3 минуты, но потенциально меньше при интенсивных осадках, более низкой температуре или если критические поверхности выполнены из композитных материалов. Если это необходимо второй этап может производиться участок за участком).

³ Чистые поверхности ВС могут быть обработаны не подогретой ПОЖ Тип II или Тип IV

Примечание:

Для подогретых жидкостей температура не ниже 60°C (140°F) на выходе из форсунки желательна.

Максимальная температура ПОЖ не должна превышать пределы, рекомендуемые производителями жидкости и ВС.

Температура поверхности крыла может отличаться и в некоторых случаях быть ниже ТНВ. В этих условиях следует применять более концентрированную смесь ПОЖ и воды (больше гликоля).

Для исключения замерзания смеси запрещается применение 50 % смеси ПОЖ Тип II или IV с водой на холодное мокрое крыло для предотвращения обледенения, на которое указывает наличие инея и льда на нижней поверхности крыла в зоне топливных баков.

Недостаточное количество ПОЖ, особенно на 2-м этапе двухэтапной обработки, может вызвать существенное сокращение времени защитного действия ПОЖ, особенно когда смесь ПОЖ Тип I и воды используется на 1-м этапе обработки ВС двухэтапной процедуры.

8.10.2.3. Время защитного действия (Holdover Time) смесей ПОЖ Тип I, II, III, IV и воды при условиях «АКТИВНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ИНЕЯ» в зависимости от ТНВ

| Температура наружного воздуха ^{1,2,3} °C (°F) | Тип I | Концентрация ПОЖ Тип II, III, IV/вода (%/%) | Тип II | Тип III ⁴ | Тип IV |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------|--------------------|----------------------|--------|
| -1°C и выше (30°F и выше) | 0:45 (0:35) ⁵ | 100/0 | 8:00 | 2:00 | 12:00 |
| | | 75/25 | 5:00 | 1:00 | 5:00 |
| | | 50/50 | 3:00 | 0:30 | 3:00 |
| ниже -1 до -3°C (ниже 30 до 27°F) | | 100/0 | 8:00 | 2:00 | 12:00 |
| | | 75/25 | 5:00 | 1:00 | 5:00 |
| | | 50/50 | 1:30 | 0:30 | 3:00 |
| ниже -3 до -10°C (ниже 27 до 14°F) | | 100/0 | 8:00 | 2:00 | 10:00 |
| | | 75/25 | 5:00 | 1:00 | 5:00 |
| ниже -10 до -14°C (ниже 14 до 7°F) | | 100/0 | 6:00 | 2:00 | 6:00 |
| | 75/25 | 1:00 | 1:00 | 1:00 | |
| ниже -14 до -21°C (ниже 7 до -6°F) | | 100/0 | 6:00 | 2:00 | 6:00 |
| ниже -21 до -25°C (ниже -6 до -13°F) | | 100/0 | 2:00 | 2:00 | 4:00 |
| ниже -25°C до МТП (ниже -13°F до МТП) | | 100/0 | Данные отсутствуют | | |

- Смесь ПОЖ Тип I/вода должна быть выбрана с таким расчетом, чтобы температура замерзания смеси была не менее чем на 10°C (18°F) ниже ТНВ.
- Необходимо убедиться, что минимальная температура применения (МТП) соответствует.
- Колебания температуры наружного воздуха (ТНВ) в течение обработки могут быть значительными, для определения времени защитного действия необходимо использовать самое низкое значение температуры ТНВ, зафиксированное в момент между ПОЗ ВС и временем взлета.
- Для того, чтобы использовать таблицу времени защитного действия для ПОЖ Тип III при активном образовании инея, должно быть известно. All Clear Aero Clear MAX должна применяться не подогретой. Clariant Safewing MP III 2031 ESO должна применяться подогретой.
- Значение для поверхностей ВС, изготовленных преимущественно из композитных материалов.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Указанные временные рамки могут быть использованы только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

8.10.2.4. Время защитного действия (Holdover Time) смеси ПОЖ Тип I и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ (для алюминиевых поверхностей)

| ТНВ ^{1,2} °C (°F) | Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (часы: мин) | | | | | | | |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|---------------------|
| | Замерзающий туман или кристаллы льда | Очень легкий снег/зернистый снег/снежная крупа ^{3,4} | Легкий снег/зернистый снег/снежная крупа ^{3,4} | Умеренный снег/зернистый снег/снежная крупа ³ | Замерзающая морось ⁵ | Легкий замерзающий дождь | Дождь на переохлажденном крыле ⁶ | Другие ⁷ |
| -3°C и выше (27°F и выше) | 0:11 - 0:17 | 0:18 - 0:22 | 0:11 - 0:18 | 0:06 - 0:11 | 0:09 - 0:13 | 0:02 - 0:05 | 0:02 - 0:05 | |
| ниже -3 до -6°C (ниже 27 до 21°F) | 0:08 - 0:13 | 0:14 - 0:17 | 0:08 - 0:14 | 0:05 - 0:08 | 0:05 - 0:09 | 0:02 - 0:05 | Предупреждение: Данные отсутствуют | |
| ниже -6 до -10°C (ниже 21 до 14°F) | 0:06 - 0:10 | 0:11 - 0:13 | 0:06 - 0:11 | 0:04 - 0:06 | 0:04 - 0:07 | 0:02 - 0:05 | | |
| ниже -10°C (ниже 14°F) | 0:05 - 0:09 | 0:07 - 0:08 | 0:04 - 0:07 | 0:02 - 0:04 | | | | |

- ¹ Смесь ПОЖ Тип I и воды следует выбирать таким образом, чтобы температура ее замерзания была как минимум на 10°C (18°F) ниже ТНВ.
- ² При обеспечении условия соблюдения наименьшей температуры использования (МТП).
- ³ Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 8.10.2.8 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»
- ⁴ В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».
- ⁵ Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».
- ⁶ Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ ниже 0°C (32°F) отсутствуют.
- ⁷ К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, град, замерзающий дождь средней и большой интенсивности.

Предупреждение:

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Указанные временные рамки могут быть использованы только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

8.10.2.5. Время защитного действия (Holdover Time) смесей ПОЖ Тип II и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ

| Температура наружного воздуха ¹ °C (°F) | Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ Тип II/ вода (%/%) | Замерзающий туман или кристаллы льда | Снег/зернистый снег/снежная крупа ^{2,3} | Замерзающая морось ⁴ | Легкий замерзающий дождь | Дождь на холодное мокрое крыло ⁵ | Другие ⁶ |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------|
| -3°C и выше (27°F и выше) | 100/0 | 0:55 - 1:45 | 0:25 - 0:50 | 0:35 - 1:05 | 0:25 - 0:35 | 0:07 - 0:45 | Предупреждение: данные отсутствуют |
| | 75/25 | 0:25 - 0:55 | 0:15 - 0:25 | 0:15 - 0:40 | 0:10 - 0:20 | 0:04 - 0:25 | |
| | 50/50 | 0:15 - 0:25 | 0:05 - 0:10 | 0:08 - 0:15 | 0:06 - 0:09 | | |
| ниже -3 до -14°C (ниже 27 до 7°F) | 100/0 | 0:30 - 1:05 | 0:15 - 0:30 | 0:20 - 0:45 ⁷ | 0:15 - 0:20 ⁷ | | |
| | 75/25 | 0:25 - 0:50 | 0:08 - 0:20 | 0:15 - 0:25 ⁷ | 0:08 - 0:15 ⁷ | | |
| ниже -14 до -18°C (ниже -18 до -25°C (ниже 0 до -13°F) | 100/0 | 0:15 - 0:35 | 0:06 - 0:20 | | | | |
| ниже -18 до -25°C (ниже 0 до -13°F) | 100/0 | 0:15 - 0:35 | 0:02 - 0:09 | | | | |
| ниже -25°C до МТП (ниже -13°F до МТП) | 100/0 | 0:15 - 0:35 ⁸ | 0:01 - 0:06 ⁸ | | | | |

¹ При обеспечении условия соблюдения наименьшей эксплуатационной температуры использования (МТП). Следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип II.

² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 8.10.2.8 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

³ В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁴ Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Данные о времени защитного действия для ТНВ 0°C (32°F) и ниже отсутствуют.

⁶ К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, град.

⁷ Данные о времени защитного действия для ТНВ -10°C (14°F) и ниже отсутствуют.

⁸ Если минимальная температура применения ПОЖ неизвестна, время защитного действия для ТНВ -25°C (-13°F) и ниже не применяется.

Предупреждение:

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Указанные временные рамки могут быть использованы только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

8.10.2.6. Время защитного действия (Holdover Time) смесей ПОЖ Тип IV и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ

| Температура наружного воздуха °C (°F) | Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ Тип II/ вода (%/%) | Замерзающий туман или кристаллы льда | Очень легкий снег/ зернистый снег/снежная крупа ^{2,3} | Легкий снег/ зернистый снег/снежная крупа ^{2,3} | Умеренный снег/ зернистый снег/снежная крупа ² | Замерзающая морось ⁴ | Легкий замерзающий дождь | Дождь на холодное мокрое крыло ⁵ | Другие ⁶ |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------|
| -3°C и выше (27°F и выше) | 100/0 | 1:15 - 2:40 | 2:20 - 2:45 | 1:10 - 2:20 | 0:35 - 1:10 | 0:40 - 1:30 | 0:25 - 0:40 | 0:08 - 1:10 | |
| | 75/25 | 1:25 - 2:40 | 2:05 - 2:25 | 1:15 - 2:05 | 0:40 - 1:15 | 0:50 - 1:20 | 0:30 - 0:45 | 0:09 - 1:15 | |
| ниже -3 до -14°C (ниже 27 до 7°F) | 100/0 | 0:20 - 1:35 | 1:20 - 1:40 | 0:45 - 1:20 | 0:25 - 0:45 | 0:25 - 1:20 ⁷ | 0:20 - 0:25 ⁷ | | |
| | 75/25 | 0:30 - 1:10 | 1:40 - 2:00 | 0:45 - 1:40 | 0:20 - 0:45 | 0:15 - 1:05 ⁷ | 0:15 - 0:25 ⁷ | | |
| ниже -14 до -18°C (ниже 7 до 0°F) | 100/0 | 0:20 - 0:40 | 0:40 - 0:50 | 0:20 - 0:40 | 0:06 - 0:20 | | | | |
| ниже -18 до -25°C (ниже 0 до -13°F) | 100/0 | 0:20 - 0:40 ⁸ | 0:20 - 0:25 ⁸ | 0:09 - 0:20 ⁸ | 0:02 - 0:09 ⁸ | | | | Предупреждение: данные отсутствуют |
| ниже -25°C до МТП (ниже -13°F до МТП) | 100/0 | 0:20 - 0:40 ⁸ | 0:20 - 0:25 ⁸ | 0:06 - 0:20 ⁸ | 0:01 - 0:06 ⁸ | | | | |

- ¹ При обеспечении условия соблюдения наименьшей эксплуатационной температуры использования (МТП). Следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.
- ² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 8.10.2.8 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»
- ³ В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».
- ⁴ Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».
- ⁵ Данные о времени защитного действия для ТНВ 0°C (32°F) и ниже отсутствуют.
- ⁶ К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, град. (Таблица 39 FAA)
- ⁷ Данные о времени защитного действия для ТНВ -10°C (14°F) и ниже отсутствуют.
- ⁸ Если минимальная температура применения ПОЖ неизвестна, время защитного действия для ТНВ -22,5°C (-8,5°F) и ниже не применяется.

Предупреждение:

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Указанные временные рамки могут быть использованы только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

8.10.2.7. Время защитного действия (Holdover Time) ПОЖ Тип IV CLARIANT MAX FLIGHT AVIA в зависимости от погодных условий и ТНВ

| Температура наружного воздуха ¹ °C (°F) | Концентрация ПОЖ Тип IV Clariant Max Flight Avia | Замерзающий туман или кристаллы льда | Очень легкий снег/зернистый снег/снежная крупа ^{2,3} | Легкий снег/зернистый снег/снежная крупа ^{2,3} | Умеренный снег/зернистый снег/снежная крупа ² | Замерзающая морось ⁴ | Легкий замерзающий дождь | Дождь на холодное мокрое крыло ⁵ | Другие ⁶ |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|---------------------|
| -3°C и выше (27°F и выше) | 100/0 | 3:05 - 4:00 | 3:00 - 3:00 | 1:45 - 3:00 | 1:00 - 1:45 | 1:25 - 2:00 | 0:55 - 1:10 | 0:09 - 2:00 | |
| ниже -3 до -14°C (ниже 27 до 7°F) | 100/0 | 1:45 - 3:55 | 2:10 - 2:35 | 1:15 - 2:10 | 0:40 - 1:15 | 1:10 - 2:00 ⁷ | 0:55 - 1:30 ⁷ | | |
| ниже -14 до -18°C (ниже 7 до 0°F) | 100/0 | 0:35 - 1:25 | 0:40 - 0:50 | 0:30 - 0:40 | 0:15 - 0:30 | Предупреждение: данные отсутствуют | | | |
| ниже -18 до -25°C (ниже 0 до -13°F) | 100/0 | 0:35 - 1:25 | 0:40 - 0:50 | 0:30 - 0:40 | 0:15 - 0:30 | | | | |
| ниже -25 до -28,5°C (ниже -13 до -19,3°F) | 100/0 | 0:35 - 1:25 | 0:40 - 0:50 | 0:30 - 0:40 | 0:15 - 0:30 | | | | |

¹ При обеспечении условия соблюдения наименьшей эксплуатационной температуры использования (МТП), следует применять ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.

² Для определения интенсивности снегопада следует использовать Таблицу 8.10.2.8 «Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости»

³ В условиях очень легкого или легкого снега с легким дождем, следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «легкий замерзающий дождь».

⁴ Если определить условия «замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «легкий замерзающий дождь».

⁵ Данные о времени защитного действия для ТНВ 0°C (32°F) и ниже отсутствуют.

⁶ К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, замерзающий дождь средней и большой интенсивности, град. (см. Таблицу 39 FAA)

⁷ Данные о времени защитного действия для ТНВ -10°C (14°F) и ниже отсутствуют.

Предупреждение:

Время защитного действия сократится в сложных погодных условиях. Обильные интенсивные осадки или высокое содержание влаги, сильный ветер или струя газов от работающего двигателя ВС могут сократить время защитного действия до уровня ниже минимального, указанного в таблице. Время защитного действия может также сократиться в условиях, когда температура поверхности ВС ниже ТНВ.

ПОЖ, которые использованы для ПОЗ ВС на земле, не предназначены и не обеспечивают защиту ВС от обледенения в полете.

Указанные временные рамки могут быть использованы только совместно с проведением предстартового осмотра ВС.

8.10.2.8. Интенсивность снегопада в зависимости от преобладающей видимости

| Время суток | Температура наружного воздуха | | Дальность видимости в метрах | | | | | | | | | | |
|-------------|-------------------------------|-----------|------------------------------|--------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-------------------------|----------|
| | °C | °F | ≥ 4000 | 3200 | 2800 | 2400 | 2000 | 1600 | 1200 | 800 | ≤ 400 | | |
| День | -1 и ниже | 30 и ниже | Очень легкий | Очень легкий | Очень легкий | Легкий | Легкий | Легкий | Умеренный | Умеренный | Обильный | Интенсивность снегопада | |
| | -1 и выше | 30 и выше | Очень легкий | Легкий | Легкий | Легкий | Легкий | Умеренный | Умеренный | Обильный | Обильный | | |
| Ночь | -1 и ниже | 30 и ниже | Очень легкий | Легкий | Легкий | Умеренный | Умеренный | Умеренный | Умеренный | Умеренный | Обильный | | Обильный |
| | -1 и выше | 30 и выше | Очень легкий | Легкий | Умеренный | Умеренный | Умеренный | Умеренный | Обильный | Обильный | Обильный | | |

Примечание 1: Данная таблица приведена для определения интенсивности снегопада. Метод основан на техническом отчете «Оценка интенсивности снегопада на основе дальности видимости» Rasmussen, и соавт., Журнал прикладной метеорологии, октябрь 1999 года.

Примечание 2: Данная таблица используется совместно с таблицами времени защитного действия ПОЖ Тип I, II, IV (1, 1а, 2, 3, 3а).

Примечание 3: Использование дальности видимости посадочных огней ВПП (RVR) не допускается для определения видимости для данной таблицы

Примечание 4: Некоторые метеосводки содержат мачтовую дальность видимости так же как и видимость на поверхности. Предпочтительно использовать сводки видимости на поверхности.

Примечание 5: Если используется информация не из метеосводки, дальность видимости необходимо округлить до меньшего значения в приведенной Таблице.

Обильный снегопад – Внимание! Время защитного действия не применяется

8.10.3. Бортжурнал ВС

8.10.3.1. Бортжурнал ВС зарубежного производства

| AIRCRAFT TECHNICAL LOGBOOK # XXXX | | | | | | | | | | PAGE | | | | | | |
|-----------------------------------|----|----|----|-----------|------|----|--------|----------|--------|----------|----------------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|--------------------------|
| LEG | DD | MM | YY | FLIGHT No | FROM | TO | CPT ID | CPT NAME | FIO ID | FIO NAME | Pre-FLIGHT INSP / A/C ACCEPTANCE | ACTUAL TOW (kg) | BLOCK (UTC Eng Start Up) | TAKE OFF (UTC h:m:mm) | LANDING (UTC h:m:mm) | BLOCK (UTC Eng Shutdown) |
| XXA | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 2 Section 3 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 5.1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 5.2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 5.3 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 5.4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 9 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 10 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 11 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 12 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 13 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 14 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 15 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 16 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 17 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 18 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 19 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 20 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 21 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 22 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 23 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 24 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 25 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 26 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 27 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 28 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 29 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 30 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 31 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 32 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 33 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 34 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 35 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 36 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 37 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 38 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 39 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 40 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 41 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 42 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 43 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 44 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 45 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 46 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 47 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 48 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 49 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 50 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 51 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 52 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 53 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 54 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 55 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 56 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 57 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 58 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 59 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 60 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 61 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 62 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 63 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 64 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 65 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 66 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 67 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 68 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 69 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 70 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 71 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 72 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 73 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 74 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 75 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 76 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 77 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 78 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 79 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 80 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 81 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 82 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 83 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 84 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 85 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 86 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 87 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 88 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 89 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 90 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 91 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 92 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 93 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 94 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 95 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 96 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 97 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 98 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 99 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Section 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MAINTENANCE ENTRY 1 | | | | DESCRIPTION 8 | | | | EXTENSION 9 | | | | CLOSED MEL/CDL ITEM 10 | | | |
|---------------------|----|----|----|-------------------------|----------|-----------------------|----|-------------|-------------------------|-------------------------|---------|------------------------|------------------|--|--|
| ETOPS 180 120 NO | DD | MM | YY | ATLB# | REPORT # | DD | MM | YY | MEL EXTENSION (F A T) | DD | MM | YY | ATLB/REPORT # | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | MEL/CDL OTHER REFERENCE | CAT | DISP LIMIT - DY FH FC | | | REFERENCE DOCUMENTATION | PERSON LIMIT - DY FH FC | TECH ID | | | | |

ABBREVIATION

| | | |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| A/C - Aircraft | EASA - European Aviation Safety Agency | N - No |
| AAC - After Arrival Checklist | ENG, Eng - Engine | NR - Not Required |
| ACLB - Aircraft Cabin Log Book | ETOPS - Extended Twin (Engine) Operations | OIL SERV - Oil Servicing |
| AFL - Aeroflot - Russian Airlines | F/O - First Officer | P/N - Part Number |
| AMM - Aircraft Maintenance Manual | FAA - Federal Aviation Administration | PERF - Performance |
| AMO - Approved Maintenance Organization | FAR - Federal Aviation Requirements | R - Require |
| APU - Auxiliary Power Unit | FC - Flight Cycle | RCAA - Russian Civil Aviation Authority |
| ATA - Air Transport Association | FH - Flight Hour | REF - Reference |
| ATLB - Aircraft Technical Log Book | Fluid up - Fluid uplift | Rev. - Revision |
| BDC - Before Departure Checklist | hh - Hours | RP - Responsible Personnel |
| CAR - Canadian Aviation Requirements | HYD - Hydraulic | S/N - Serial Number |
| CAT - Category | IATA - International Aviation Transport Association | SPC - Short Parking Checklist |
| CDL - Configuration Deviation List | IAW - in accordance with | STC - Supplemental Type Certificate |
| CPT - Captain | ID - Identification Number | SYS - System |
| CRS - Certificate of Release to Service | IDG - Integrated Driven Generator | TC - Transport of Canada |
| CS - Certifying Staff | INSP. - Inspection | TECH - Technical, Technician |
| DCA - Department of Civil Aviation | Kg - Kilograms | Tr - Transit |
| DD - Day | LMCL - Line Maintenance Checklist | TC - Type Certificate |
| DISP. LIMIT - Dispatch Limit | MEL - Minimum Equipment List | UTC - Universal Time Coordinated |
| DOC - Document | mm - Minutes | WO - Work Order |
| Dy - Daily | MM - Month | WP - Work Package |
| DY - Days | MNT - Maintenance | Y - Yes |
| | | YY - Year |



8.10.3.2. Бортжурнал ВС RRJ-95В

БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ № 00001

ТИП ВС

REG. № ВС

RA

Шереметьево - 1 Аэропорт: Московская область,
141420, Химкинский район, Россия, Почтовый ящик
21, ДПГ "Аэропорт"

АЭРОФЛОТ

СТРАНИЦА 01

| № | ДД | ММ | ГГ | РЕЙС № | ОТКУДА | КУДА | ИНД. № ВС | ФАМИЛИЯ КВС | ИНД. № ПИЛОТА | 2-го ПИЛОТА | ФАМИЛИЯ | ОСМ. / ПРИКАЗ ВС | ЗАПУСК (UTC ЧЧ:ММ) | ВЗЛЕТ (UTC ЧЧ:ММ) | ПОСАДКА (UTC ЧЧ:ММ) | ВЫКЛЮЧЕНИЕ (UTC ЧЧ:ММ) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|--------|--------|------|-----------|-------------|---------------|-------------|---------|------------------|--------------------|-------------------|---------------------|------------------------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>01А</p> <p>ВЫПОЛНЕННОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПЕРЕД ПОЛЕТОМ №1</p> <p>ДОЗАПРАВКА ЖИДКОСТЯМИ ДО 100% (в литрах)</p> <p>ДОЗАРЯДКА АККУМУЛЯТОРА</p> <p>ТОПЛИВО (в килограммах)</p> <p>ПРОТВОБЛЕДИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА</p> <p>ВЫПОЛНЕННОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПЕРЕД ПОЛЕТОМ №2</p> <p>ДОЗАПРАВКА ЖИДКОСТЯМИ ДО 100% (в литрах)</p> <p>ТОПЛИВО (в килограммах)</p> <p>ПРОТВОБЛЕДИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>01Б</p> <p>ПРИНЯТЫЕ МЕРЫ</p> <p>СТАТУС</p> <p>ЛИМИТ:</p> <p>ДН ЛЧ ЛЦ</p> <p>КОД СИСТЕМЫ АЭРОПОРТА</p> <p>180 120 НЕТ</p> <p>Организация по ТО</p> <p>ИНД. № ПОДПИСЬ ИТП</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>01В</p> <p>ПРИНЯТЫЕ МЕРЫ</p> <p>СТАТУС</p> <p>ЛИМИТ:</p> <p>ДН ЛЧ ЛЦ</p> <p>КОД СИСТЕМЫ АЭРОПОРТА</p> <p>180 120 НЕТ</p> <p>Организация по ТО</p> <p>ИНД. № ПОДПИСЬ ИТП</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>ОСМ. / ПРИКАЗ ВС</p> <p>ОСМ. / ПРИКАЗ ВС</p> <p>ОСМ. / ПРИКАЗ ВС</p> <p>ОСМ. / ПРИКАЗ ВС</p> <p>ОСМ. / ПРИКАЗ ВС</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |

СТРАНИЦА 1 ИЗ 3

| ЖУРНАЛ № XXXXX | | ТЕХНИЧЕСКАЯ ЗАПИСЬ | | | | ОПИСАНИЕ | | | | УСТРАНЕНИЕ ОТЛОЖЕННОГО ДЕФЕКТА | | | | | | | |
|----------------|-----|--------------------|----|----|-------------|----------|-----|----|----|--------------------------------|----|----|----|-------------|----------|-----|--|
| ETOPS 180 | 120 | ДД | ММ | ГГ | ЖУРНАЛ № | ЗМЕЧЕНИЯ | КАТ | ДН | ЛЧ | ЛЦ | ДД | ММ | ГГ | ЖУРНАЛ № | ЗМЕЧЕНИЯ | КАТ | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |


СОКРАЩЕНИЯ

ETOPS - Extended Twin (Engine) Operations
 IDG - Integrated Driven Generator
 UTC - Всемирное Координированное Время
 БЖ - Бортовой Журнал
 БЖПК - Бортовой Журнал Пассажирской Кабины
 ВС - Воздушное Судно
 ВСУ - Вспомогательная Силовая Установка
 ГИДР - Гидравлическая Система
 ДВ - Двигатель
 ДД ММ ГГ - День месяц и год
 ДН - Дней
 ДОП. - Дополнительный
 ЗАМЕЧ. - Замечание
 ИНД. - Индивидуальный
 ИТП - Инженерно-Технический Персонал
 КАТ - Категория
 КВС - Командир Воздушного Судна

кг - Килограммы
 КН - Карта Наряд
 ЛЦ - Лётные Циклы
 ЛЧ - Лётные Часы
 мм - Минуты
 НАИМЕН. - Наименование
 ОСМ. - Осмотр
 ПМО - Перечень Минимального Оборудования
 ППО - Привод Постоянных Оборотов
 ПРЕДСТ. - Представитель ОАО "Аэрофлот"
 РЕГ. - Регистрационный
 СИСТ - Система
 СНЯТ. - Снятый
 ТО - Техническое Обслуживание
 УСТ. - Установленный
 чч - Часы

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 8. Рабочие процедуры | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 03 |

8.10.4. Запрос на продление MEL (MEL Overrun Request)

| | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|  | | ЗАПРОС НА ПРОДЛЕНИЕ MEL MEL OVERRUN REQUEST No: | | | |
| Общая информация / Highlights | | | | | |
| Рег. № Reg. # | Тип ВС AC Type | Сер. № MSN | Наработка ВС / AC utilization | | |
| | | | ЛЧ / FH | ЛЦ / FC | Дата / Date |
| | | | | | |
| Открытый MEL / Open MEL | | | | | |
| Дата открытия Issue Date | Пункт Item | Кат. Cat. | Период действия, Дней Repair Interval, Days | Срок устранения, Дата MEL Item Limit, Date | Запрашиваемое продление срока действия MEL, Дата MEL Overrun requested, Date |
| | | | | | |
| Описание неисправности / Failure description: | | | | | |
| Причина продления MEL / Reason of MEL overrun: | | | | | |
| Ответственное лицо ИОО / MCC Responsible person: | | | | Дата / Date: | |
| <i>Signature</i> | | <i>Name</i> | | <i>day/month/year</i> | |
| Согласование департамента поддержания летной годности / Continuing Airworthiness Department Acceptance | | | | | |
| Директор ДПЛГ / CAD Director: | | | | Дата / Date: | |
| <i>Signature</i> | | <i>Name</i> | | <i>day/month/year</i> | |
| Согласование департамента производства полетов / Flight Operations Department Acceptance | | | | | |
| Заключение о применимости/ Conclusion to utilization: | | | | Ссылка на документ Doc Reference: | |
| | | | | | |
| Ответственное лицо департамента производства полетов Flight Operation Department Responsible person: | | | | Дата / Date: | |
| <i>Signature</i> | | <i>Name</i> | | <i>day/month/year</i> | |
| Решение ФАВТ / FATA Decision | | | | | |
| Упомянутое выше продление срока действия MEL Hereby is to confirm that mentioned above MEL Overran is | | | | Комментарии Remarks: | |
| <input type="checkbox"/> Утверждено Approved | | <input type="checkbox"/> Отклонено Not Approved | | | |
| Ответственное лицо ФАВТ / FATA Responsible person: | | | | Дата / Date: | |
| <i>Signature</i> | | <i>Name</i> | | <i>day/month/year</i> | |
| Рассылка / Distribution: Оригинал / Original – Aircraft Technical Log Book (ATLB); Копия / Copy – Maintenance Coordination Center (atcmcc@aeroflot.ru) Копия / Copy – Engineering & Coordination Group (svoemsu@aeroflot.ru) Копия / Copy – Quality Assurance Department (atcqq@aeroflot.ru) Копия / Copy – Flight Safety Management Department (gnmatveev@aeroflot.ru , mpetukhov@aeroflot.ru) Копия / Copy – Flight Operation Department (ilinchik@aeroflot.ru) Копия / Copy – Aircraft Spare Parts Quality Control Division (okkpz@aeroflot.ru) Копия / Copy – Russian Civil Aviation Authority. | | | | | |

8.10.5. Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС

8.10.5.1. Перечень содержимого папки с сертификатами на борту ВС RRJ-95B

| № | DESIGNATION | Место хранения оригинала / копии | Ответственный за сроки годности |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 1 | CERTIFICATE OF REGISTRATION OF AIRCRAFT (Свидетельство о регистрации гражданского ВС) | ВС/ОУК | ДУБП |
| 2 | CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS (Сертификат летной годности гражданского ВС) | ВС/ОУК | ОУК |
| 3 | NOISE CERTIFICATE (Удостоверение о годности гражданского ВС по шуму на местности) | ВС/ОУК | ОУК |
| 4a | PERMIT RADIO EQUIPMENT FOR OPERATION ON CIVIL AIRCRAFT | ВС/ОУК | ОУК |
| 4b | (Разрешение на бортовые радиостанции, используемые на гражданском ВС) LIST OF RADIO EQUIPMENT FOR OPERATION ON CIVIL AIRCRAFT (Перечень бортовых радиостанций, используемых на ВС) | | |
| 5a | AIR OPERATOR CERTIFICATE (Сертификат эксплуатанта) | ДУБП | ДУБП |
| 5b | OPERATIONS SPECIFICATIONS (Эксплуатационные спецификации) | | |
| 6a | COPIES OF LICENCES FOR ROUTE OPERATIONS (Копии лицензий ФАВТ на осуществление перевозок воздушным транспортом пассажиров) | ДВСиА | ДВСиА |
| 6b | COPIES OF LICENCES FOR ROUTE OPERATIONS (Копии лицензий ФАВТ на осуществление перевозок воздушным транспортом грузов) | | |
| 7a | CERTIFICATE OF INSURANCE (сертификат страхования общий по ответственности а/к перед пассажирами, третьими лицами, владельцами груза/багажа/почты для всех стран на русском и английском языках) | ДКФ | ДКФ |
| 7b | CERTIFICATE OF INSURANCE (стран-членов ЕС, Германии, Швейцарии, Италии, Турции, Хорватии, Willis) | | |
| 7c | CERTIFICATE OF INSURANCE (на членов экипажа на русском и английском языках) | | |
| 8 | LBA OPERATING PERMIT (Разрешение властей ФРГ на полеты в Германию) | ДУБП | ДУБП |
| 9 | Bescheid (Decision of Austro Control) (Разрешение от Austro Control на полеты в Австрию) | ДУБП | ДУБП |
| 10 | SIM CARD SIM-карта для оперативной связи | ВС | ОЛТЭ |

8.10.5.2. Перечень содержимого папки с сертификатами на борту ВС А320/А321, А330, В777, В737

| № | DESIGNATION | Место хранения оригинала / копии | Ответственный за сроки годности |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 1 | CERTIFICATE OF REGISTRATION OF AIRCRAFT (Свидетельство о регистрации гражданского ВС) | ВС/ОУК | ДУБП |
| 2 | CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS (Сертификат летной годности гражданского ВС) | ВС/ОУК | ОУК |
| 3 | NOISE CERTIFICATE (Удостоверение о годности гражданского ВС по шуму на местности) | ВС/ОУК | ОУК |
| 4a | BERMUDA CLASS SIX LICENCE (Разрешение на бортовые радиосредства) | ВС/ОУК | ОУК |
| 4b | BERMUDA CLASS SIX LICENCE SCHEDULE (Перечень установленного радиооборудования) | | |
| 5a | AIR OPERATOR CERTIFICATE (Сертификат эксплуатанта) | ДУБП | ДУБП |
| 5b | OPERATIONS SPECIFICATIONS (Эксплуатационные спецификации) | | |
| 6a | COPIES OF LICENCES FOR ROUTE OPERATIONS (Копии лицензий ФАВТ на осуществление перевозок воздушным транспортом пассажиров) | ДВСиА | ДВСиА |
| 6b | COPIES OF LICENCES FOR ROUTE OPERATIONS (Копии лицензий ФАВТ на осуществление перевозок воздушным транспортом грузов) | | |
| 7a | CERTIFICATE OF INSURANCE (сертификат страхования общих по ответственности а/к перед пассажирами, третьими лицами, владельцами груза/багажа/почты для всех стран на русском и английском языках) | ОУР ДКФ | ОУР ДКФ |
| 7b | CERTIFICATE OF INSURANCE (стран-членов ЕС, Германии, Швейцарии, Канады, Италии, Испании, Турции, Хорватии, Бермуд, Гонконга(*), США(*), Willis) | | |
| 7c | CERTIFICATE OF INSURANCE (на членов экипажа на русском и английском языках) | | |
| 8a | CERTIFICATE OF RECOGNITION (APPROVED BY BDCA) (Одобрение Бермудскими властями свидетельств пилотов РФ) | ДУБП | ОЭС ДУБП |
| 8b | LIST OF FLIGHT CREW MEMBERS (APPROVED BY BDCA) (Список летного состава) | ДУБП | ОЭС ДУБП |
| 9 | AGREEMENT Between the Government of Bermuda and the Government of Russia (Соглашение между правительством Бермуд и правительством России по передаче функций и обязанностей по надзору) | ДУБП | ДУБП |
| 10 | LBA OPERATING PERMIT (Разрешение властей ФРГ на полеты в Германию) | ДУБП | ДУБП |
| 11 | Bescheid (Decision of Austro Control) (Разрешение от Austro Control на полеты в Австрию) | ДУБП | ДУБП |
| 12 | SIM CARD SIM-карта для оперативной связи | ВС | ОЛТЭ |
| 13 | OIL CARD Топливная карта (*) | ВС | ОЛТЭ |

(*) только для ВС А330 и В777

8.10.6. Перечень документации, хранящейся на борту ВС

8.10.6.1. Перечень документации, хранящейся на борту ВС А320/А321, оборудованных EFB

| Наименование документа и место его расположения | | Установ- ленное количес- тво экземпля- ров | Количес- тво экземпля- ров, необходи- мое для вылета |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| В гардеробе в кабине экипажа | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) чистый | 1 | 0 |
| 2 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| 3 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) чистый | 1 | 0 |
| 4 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| В нише в переднем вестибюле | | | |
| 1 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) рабочий | 1 | 1 |
| В нише справа за креслом второго пилота | | | |
| 1 | Aircraft Damage Log Book (ADLB) рабочий | 1 | 1 |
| У первой левой входной двери, слева в нижнем отсеке под "DEMO KIT" | | | |
| 1 | Cabin Sanitary Logbook рабочий | 1 | 1 |
| В нише слева от кресла КВС | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) рабочий | 1 | 1 |
| В нише справа за креслом второго пилота | | | |
| 1 | Папка с действующими сертификатами. Certificates (file) | 1 | 1 |
| 2 | Weight and Balance Manual (WBM) | 1 | 1 |
| 3 | Папка справочного материала (2 папки). Reference Information file (2 pieces) | 1 комплект | 1 комплект |
| 4 | Дополнение № ОГ 04-17 к РПП (часть А) «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах». | 1 | 1 |
| 5 | Supplement No ОГ 04-17. FOM vol.A. Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods (English version) | 1 | 0 |
| 6 | Папка оперативной информации Crew Notices and Company NOTAMs folder | 1 | 0 |
| В правом и левом карманах у форточек | | | |
| 1 | Normal Checklist (РПП часть В пункт 2.6.2) (FOM vol.B item 2.6.2) | 2 | 0 |

| В правом кармане центральной панели (пьедестала) | | | |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-------|
| 1 | Контрольный лист проверки бортовой документации.(РПП часть А) пункт 8.10.6) On Board Documentation Checklist (FOM vol.A paragraph 8.10.6) | 1 | 0 |
| 2 | Wind Limitations Table (FOM vol.B item 1.5) (РПП часть В раздел 1.5) | 1 | 0 |
| 3 | Anti-icing Procedure (FOM vol. В item 3.3) (РПП часть В раздел 3.3) | 1 | 0 |
| 4 | Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» (РПП часть А, пункт 8.10.2) Holdover Time Table (FOM vol. А paragraph 8.10.2) | 1 | 0 |
| 5 | Базовые размеры и ограничения Principal Dimensions and Limitations | 1 | 0 |
| В левом кармане центральной панели (пьедестала) | | | |
| 1 | Пример информации КВС пассажирам (выдержка из РПП ч. С раздел 3.4). Captain PA Announcements (FOM vol.C item 3.4) | 1 | 0 |
| В нише слева от кресла КВС и справа от кресла второго пилота | | | |
| 1 | Quick Reference Handbook (QRH) | 2 | 1 |
| В нише справа у кресла второго пилота | | | |
| 1 | Ключ с замком от оружейного ящика Lock and keys for weapon container | 1 | 0(*) |
| В левом нижнем отсеке под надписью “DISK STOWAGE” | | | |
| 1 | Техническая документация на CD/DVD AirN@v Maintenance (on CD/DVD) | 1 | 0(**) |

(*) Вылет разрешается без замка по согласованию с ДПиКОД.

(**) Может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС.

(***) Может отсутствовать на вновь поступившем в эксплуатацию ВС, при наличии маркировки «INITIAL» в графе «Start Date» действующих ATLB/ACLB ВС бермудской регистрации или «ИСХОДНЫЙ» в графе «Дата начала ведения» бортового журнала и журнала пассажирской кабины ВС российской регистрации.

8.10.6.2. Перечень документации, хранящейся на борту ВС А320/А321, не оборудованных EFB

| Наименование документа и место его расположения | | Установ- ленное количество экземпля- ров | Количество экземпляров, необходимое для вылета |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| В гардеробе в кабине экипажа | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) чистый | 1 | 0 |
| 2 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| 3 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) чистый | 1 | 0 |
| 4 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| В нише в переднем вестибюле | | | |
| 1 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) рабочий | 1 | 1 |
| В нише справа за креслом второго пилота | | | |
| 1 | Aircraft Damage Log Book (ADLB) рабочий | 1 | 1 |
| У первой левой входной двери, слева в нижнем отсеке под "DEMO KIT" | | | |
| 1 | Cabin Sanitary Logbook рабочий | 1 | 1 |
| В нише слева от кресла КВС | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) рабочий | 1 | 1 |
| В техническом чемодане | | | |
| 1 | Папка с действующими сертификатами. Certificates (file) | 1 | 1 |
| 2 | Airplane Flight Manual (AFM) | 1 | 1 |
| 3 | Minimum Equipment List (MEL) (2 книги) | 1 комплект | 1 комплект |
| 4 | Weight and Balance Manual (WBM) | 1 | 1 |
| 5 | Flight Crew Operating Manual (FCOM) vol. 2 | 1 | 1 |
| 6 | Папка справочного материала (2 папки). Reference Information file (2 pieces) | 1 комплект | 1 комплект |
| 7 | Дополнение № ОГ 04-17 к РПП (часть А) «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах». | 1 | 1 |
| 8 | Supplement No ОГ 04-17. FOM vol.A. Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods (English version) | 1 | 0 |
| 9 | Landing Charts | 1 | 1 |
| В бортовом навигационном чемодане справа от кресла второго пилота | | | |
| 1 | Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А) | 1 | 1 |
| 2 | Flight Operations Manual. Volume A. (English version) | 1 | 1 |
| 3 | Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) | 1 | 1 |
| 4 | Flight Operations Manual. Volume B. A319/A320/A321 (English version) | 1 | 1 |
| 5 | Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) | 1 | 1 |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| 6 | Буклеты JEPPESEN: Introduction Manual, Flight Information Booklet (Europe (RUS & ME), (Asia вкладывается дополнительно при полетах в Улан-Батор). | 1 | 1 |
| 7 | Ключ с замком от оружейного ящика Lock and keys for weapon container | 1 | 0(*) |
| В навигационном чемодане слева от кресла КВС | | | |
| 1 | Сборники АНИ Jeppesen Airway Manual (количество сборников, согласно географии полетов) | 1 комплект | 1 комплект |
| 2 | 3 планшета карт (при полетах за рубеж) | 3 | 3 |
| 3 | 2 планшета карт (при полетах по РФ) | 2 | 2 |
| Во второй нише справа от кресла второго пилота | | | |
| 1 | Flight Crew Operating Manual (FCOM) vol. 1 (2 тома) | 1 комплект | 1 комплект |
| Во второй нише слева от кресла КВС | | | |
| 1 | Flight Crew Operating Manual (FCOM) vol. 3 (2 тома) | 1 комплект | 1 комплект |
| Во второй нише справа за креслом второго пилота | | | |
| 1 | Takeoff Charts | 1 | 1 |
| В правом и левом карманах у форточек | | | |
| 1 | Normal Checklist (РПП часть В стр. 2.6.19) (FOM vol.В page 2.6.19) | 2 | 0 |
| В правом кармане центральной панели (пьедестала) | | | |
| 1 | Контрольный лист проверки бортовой документации.(РПП часть А) пункт 8.10.6) On Board Documentation Checklist (FOM vol.A paragraph 8.10.6) | 1 | 0 |
| 2 | Wind Limitations Table (FOM vol.В item 1.5) (РПП часть В раздел 1.5) | 1 | 0 |
| 3 | Anti-icing Procedure (FOM vol. В item 3.3) (РПП часть В раздел 3.3) | 1 | 0 |
| 4 | Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» (РПП часть А, пункт 8.10.2) Holdover Time Table (FOM vol. А paragraph 8.10.2) | 1 | 0 |
| 5 | Базовые размеры и ограничения Principal Dimensions and Limitations | 1 | 0 |
| В левом кармане центральной панели (пьедестала) | | | |
| 1 | Пример информации КВС пассажирам (выдержка из РПП ч. С раздел 3.4). Captain PA Announcements (FOM vol.C item 3.4) | 1 | 0 |
| В нише слева от кресла КВС и справа от кресла второго пилота | | | |
| 1 | Quick Reference Handbook (QRH) | 2 | 1 |
| В левом нижнем отсеке под надписью “DISK STOWAGE” | | | |
| 1 | Техническая документация на CD/DVD AirN@v Maintenance (on CD/DVD) | 1 | 0(**) |

(*) Вылет разрешается без замка по согласованию с ДПиКОД.

(**) Может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС.

(***) Может отсутствовать на вновь поступившем в эксплуатацию ВС, при наличии маркировки «INITIAL» в графе «Start Date» действующих ATLB/ACLB ВС бермудской регистрации или «ИСХОДНЫЙ» в графе «Дата начала ведения» бортового журнала и журнала пассажирской кабины ВС российской регистрации.

8.10.6.3 Перечень документации, хранящейся на борту ВС А330, оборудованных EFB

| Наименование документа и место его расположения | | Установ- ленное количество экземпля- ров | Количество экземпляров, необходимое для вылета |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| В техническом чемодане | | | |
| 1 | Папка с действующими сертификатами. Certificates (file) | 1 | 1 |
| 2 | Weight and Balance Manual (WBM) | 1 | 1 |
| 3 | Папка справочного материала (2 папки). Reference Information file (2 pieces) | 1 комплект | 1 комплект |
| 4 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) рабочий | 1 | 1 |
| 5 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) чистый | 1 | 0 |
| 6 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) закончившийся | 1 | 1 (***) |
| 7 | Aircraft Damage Log Book (ADLB) рабочий | 1 | 1 |
| 8 | Дополнение № ОГ 04-17 к РПП (часть А) «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах». (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods) | 1 | 1 |
| 9 | Ключ с замком от оружейного ящика Lock and keys for weapon container | 1 | 0(*) |
| В вестибюле у передней правой двери в отсеке СБ | | | |
| 1 | Aircraft Cabin Logbook (CLB) рабочий | 1 | 1 |
| 2 | Aircraft Cabin Logbook (CLB) чистый | 1 | 0 |
| 3 | Aircraft Cabin Logbook (CLB) закончившийся | 1 | 1 (***) |
| 4 | Cabin Sanitary Logbook рабочий | 1 | 1 |
| В нише справа за креслом второго пилота | | | |
| 1 | Папка оперативной информации Crew Notices and Company NOTAMs folder | 1 | 0 |
| 2 | 6 планшетов с полетными картами | 6 | 0 |
| В правой и левой нише около сидений пилотов | | | |
| 1 | Normal Checklist (РПП часть В пункт 2.6.2) (FOM vol.B item 2.6.2) | 2 | 0 |
| 2 | Quick Reference Handbook (QRH) | 2 | 1 |

| В правом кармане центральной панели | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-------|
| 1 | Контрольный лист проверки бортовой документации.(РПП часть А) пункт 8.10.6) On Board Documentation Checklist (FOM vol.A paragraph 8.10.6) | 1 | 0 |
| 2 | Wind Limitations Table (FOM vol.B item 1.6) (РПП часть В раздел 1.6) | 1 | 0 |
| 3 | Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» (РПП часть А, пункт 8.10.2) Holdover Time Table (FOM vol. A paragraph 8.10.2) | 1 | 0 |
| В левом кармане центральной панели (пьедестала) | | | |
| 1 | Пример информации КВС пассажирам (выдержка из РПП ч. С раздел 3.4). Captain PA Announcements (FOM vol.C item 3.4) | 1 | 0 |
| В правом и левом кармане центральной панели (пьедестал) | | | |
| 1 | Таблица перевода метров в футы Монголия – Китай Table of Flight Levels Allocation in Mongolia and China Airspace | 2 | 0 |
| В кабине экипажа над гардеробом в отсеке под надписью “DISK STOWAGE” | | | |
| 1 | Техническая документация на CD/DVD AirN@v Maintenance (on CD/DVD) | 1 | 0(**) |

(*) Вылет разрешается без замка по согласованию с ДПиКОД.

(**) Может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС.

(***) Может отсутствовать на вновь поступившем в эксплуатацию ВС, при наличии маркировки «INITIAL» в графе «Start Date» действующих ATLB/ACLB ВС бермудской регистрации или «ИСХОДНЫЙ» в графе «Дата начала ведения» бортового журнала и журнала пассажирской кабины ВС российской регистрации.

8.10.6.5 Перечень документации, хранящейся на борту ВС В777

| Наименование документа и место его расположения | | Установ- ленное количество экземпляров | Количество экземпляров, необходимое для вылета |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| В кабине пилотов | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) рабочий | 1 | 1 |
| В нижней нише комнаты отдыха | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) чистый | 1 | 0 |
| 2 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| В нижней нише между креслами observers | | | |
| 1 | Папка с действующими сертификатами. Certificates (file) | 1 | 1 |
| 2 | Weight and Balance Manual (WBM) | 1 | 1 |
| 3 | Папка справочного материала (2 папки). Reference Information file (2 pieces) | 1 комплект | 1 комплект |
| 4 | Aircraft Damage Log Book (ADLB) рабочий | 1 | 1 |
| 5 | Дополнение № ОГ 04-17 к РПП (часть А) «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах». Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods | 1 | 1 |
| 6 | Папка оперативной информации Crew Notices and Company NOTAMs folder | 1 | 0 |
| В нише у станции СБЭ | | | |
| 1 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) рабочий | 1 | 1 |
| 2 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) чистый | 1 | 0 |
| 3 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| 4 | Cabin Sanitary Logbook рабочий | 1 | 1 |
| В боковых нишах у кресел пилотов | | | |
| 1 | Quick Reference Handbook (QRH) | 1(***) | 1 |
| 2 | Таблица перевода метров в футы Монголия – Китай Table of Flight Levels Allocation in Mongolia and China Airspace | 2 | 1 |

| В боковой нише у кресла второго пилота | | | |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-------|
| 1 | 5 планшетов с полетными картами. | 5 | 0 |
| В нише под козырьком кабины | | | |
| 1 | Wind Limitations Table (FOM vol.B item 1.5) (РПП часть В раздел 1.5) | 1 | 0 |
| 2 | NAT HLA Checklist (FOM vol.B paragraph 2.5.2) (РПП часть В пункт 2.5.2) | 1 | 0 |
| 3 | Preliminary Preflight Procedure – CM2, Electrical Power Up/Down – CM1 | 1 | 1 |
| 4 | Пример информации КВС пассажирам (выдержка из РПП ч. С раздел 3.4). Captain PA Announcements (FOM vol.C item 3.4) | 1 | 0 |
| 5 | Anti-icing Procedure (FOM vol. B paragraph 2.5.4) (РПП часть В пункт 2.5.4) | 1 | 0 |
| 6 | Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» (РПП часть А, пункт 8.10.2) Holdover Time Table (FOM vol. A paragraph 8.10.2) | 1 | 0 |
| 7 | Контрольный лист проверки бортовой документации. (РПП часть А) пункт 8.10.6) On Board Documentation Checklist (FOM vol.A paragraph 8.10.6) | 1 | 0 |
| В верхней нише между креслами observers | | | |
| 1 | Техническая документация на CD/DVD AirN@v Maintenance (on CD/DVD) | 1 | (0)** |
| 2 | Ключ с замком от оружейного ящика Lock and keys for weapon container | 1 | 0(*) |

(*) Вылет разрешается без замка по согласованию с ДПиКОД.

(**) Может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС.

(***) Может отсутствовать на вновь поступившем в эксплуатацию ВС, при наличии маркировки «INITIAL» в графе «Start Date» действующих ATLB/ACLB ВС бермудской регистрации или «ИСХОДНЫЙ» в графе «Дата начала ведения» бортового журнала и журнала пассажирской кабины ВС российской регистрации.

(****) в боковой нише у кресла второго пилота.

8.10.6.6 Перечень документации, хранящейся на борту ВС В737

| Наименование документа и место его расположения | | Установ- ленное количество экземпляров | Количество экземпляров, необходимое для вылета |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| В кабине пилотов | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) рабочий | 1 | 1 |
| У первой левой входной двери в нише справа | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) чистый | 1 | 0 |
| 2 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| 3 | Aircraft Damage Log Book (ADLB) рабочий | 1 | 1 |
| 4 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) рабочий | 1 | 1 |
| 5 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) чистый | 1 | 0 |
| 6 | Aircraft Cabin Logbook (ACLB) закончившийся | 1 | 1(***) |
| 7 | Cabin Sanitary Logbook рабочий | 1 | 1 |
| В нише в проходе пилотской кабины справа внизу | | | |
| 1 | Папка с действующими сертификатами. Certificates (file) | 1 | 1 |
| 2 | Weight and Balance Manual (WBM) | 1 | 1 |
| 3 | Папка справочного материала (2 папки). Reference Information file (2 pieces) | 1 комплект | 1 комплект |
| 4 | Дополнение № ОГ 04-17 к РПП (часть А) «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах». Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods | 1 | 1 |
| 5 | Папка оперативной информации Crew Notices and Company NOTAMs folder | 1 | 0 |
| На форточках кабины за EFB | | | |
| 1 | Normal Checklist (РПП часть В пункт 2.5.1) (FOM vol.B item 2.5.1) | 2 | 0 |
| В нише на козырьке кабины | | | |
| 2 | Контрольный лист проверки бортовой документации. (РПП часть А) пункт 8.10.6) On Board Documentation Checklist (FOM vol.A paragraph 8.10.6) | 1 | 0 |

| | | | |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-------|
| 3 | Пример информации КВС пассажирам (выдержка из РПП ч. С раздел 3.4). Captain PA Announcements (FOM vol.C item 3.4) | 1 | 0 |
| 4 | Anti-icing Procedure (FOM vol. B paragraph 2.5.4) (РПП часть В пункт 2.5.4) | 1 | 0 |
| 5 | Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» (РПП часть А, пункт 8.10.2) Holdover Time Table (FOM vol. A paragraph 8.10.2) | 1 | 0 |
| 6 | Maximum steady crosswind limits for takeoff and landing for different runway condition (FOM vol. B 1.5.1) | 1 | 0 |
| В боковых нишах центрального пульта | | | |
| 1 | Quick Reference Handbook (QRH) | 2 | 1 |
| В нише за креслом второго пилота | | | |
| 1 | Комплект карт издания фирмы JEPPESEN | 1 | 1 |
| 2 | Ключ с замком от оружейного ящика Lock and keys for weapon container | 1 | 0(*) |
| 3 | 2 планшета с полетными картами. | 2 | 0 |
| 4 | Таблица конвертации эшелонов полета в воздушном пространстве Монголии | 1 | 0 |
| 5 | Техническая документация на CD/DVD AirN@v Maintenance (on CD/DVD) | 1 | 0(**) |

(*) Вылет разрешается без замка по согласованию с ДПиКОД.

(**) Может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС.

(***) Может отсутствовать на вновь поступившем в эксплуатацию ВС, при наличии маркировки «INITIAL» в графе «Start Date» действующих ATLB/ACLB ВС бермудской регистрации или «ИСХОДНЫЙ» в графе «Дата начала ведения» бортового журнала и журнала пассажирской кабины ВС российской регистрации.

8.10.6.7 Перечень документации, хранящейся на борту ВС RRJ-95, оборудованных EFB (Class 1)

| Наименование документа и место его расположения | | Установ- ленное количество о экземпляр ов | Количество экземпляров, необходимое для вылета |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| В кабине пилотов | | | |
| 1 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) рабочий | 1 | 1 |
| В навигационном портфеле слева от кресла КВС | | | |
| 1 | Сборники АНИ Jeppesen Airway Manual (количество сборников, согласно географии полетов) | 1 комплект | 1 комплект |
| В кармане над приборной панелью | | | |
| 1 | Normal Checklist (РПП часть В пункт 2.5.1) (FOM vol.B item 2.5.1) | 2 | 1 |
| В правой и левой нише около сидений пилотов | | | |
| 1 | Оперативный сборник экипажа (QRH) Operational Recommendations for Flight Crews in Contingencies | 2 | 1 |
| В левом кармане центральной панели (пьедестала) | | | |
| 1 | Пример информации КВС пассажирам (выдержка из РПП ч. С раздел 3.4). Captain PA Announcements (РПП.С item 3.4) | 1 | 0 |
| В правом кармане центральной панели (пьедестала) | | | |
| 1 | Wind Limitations Table (FOM vol.B item 1.5) (РПП часть В раздел 1.5) | 1 | 0 |
| 2 | «Power up Procedure» Checklist (РПП часть В пункт 2.5.2) (FOM vol.B item 2.5.2) | 1 | 0 |
| В кармане правого бортового пульта | | | |
| 1 | Checklist «Аварийная эвакуация на земле» QRH 05.80.4 | 1 | 0 |
| В портфеле с права от кресла пилота | | | |
| 1 | Папка с действующими сертификатами. Certificates (file) | 1 | 1 |
| 2 | Weight and Balance Manual (WBM) | 1 | 1 |
| 3 | Дополнение № ОГ 04-17 к РПП (часть А) «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах». (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods) | 1 | 1 |
| 4 | Папка справочного материала (2 папки). Reference Information file (2 pieces) | 1 комплект | 1 комплект |
| 5 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) чистый | 1 | 0 |
| 6 | Aircraft Technical Logbook (ATLB) закончившийся | 1 | 1(**) |
| 7 | Ключ с замком от оружейного ящика Lock and keys for weapon container | 1 | 0(*) |
| В нише 252 стойки передней кухни | | | |
| 1 | Журнал пассажирской кабины рабочий Aircraft Cabin Logbook | 1 | 1 |

| | | | |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---|--------|
| 2 | Журнал пассажирской кабины чистый Aircraft Cabin Logbook | 1 | 0 |
| 3 | Журнал пассажирской кабины закончившийся Aircraft Cabin Logbook | 1 | 1(***) |
| 4 | CABIN SANITARY LOGBOOK Санитарный журнал пассажирской кабины | 1 | 1 |
| В левом нижнем отсеке | | | |
| 1 | Комплект технической документации на CD/DVD Aircraft Maintenance Documentation (on CD/DVD) | 1 | 0(**) |

(*) Вылет разрешается без замка по согласованию с ДПиКОД.

(**) Может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС.

(***) Может отсутствовать на вновь поступившем в эксплуатацию ВС, при наличии маркировки «INITIAL» в графе «Start Date» действующих ATLB/ACLB ВС бермудской регистрации или «ИСХОДНЫЙ» в графе «Дата начала ведения» бортового журнала и журнала пассажирской кабины ВС российской регистрации.

Примечания:

- 1) Переносные EFB (электронные планшеты - PED) должны быть убраны и зафиксированы в портфелях слева и справа от кресел пилотов. От момента занятия исполнительного старта до набора безопасной высоты аэродрома и с момента освобождения безопасной высоты в районе аэродрома при заходе на посадку до освобождения рабочей части ВПП.
- 2) В случае отсутствия (неисправности) EFB на борту должны находиться документы на бумажных носителях: руководство по производству полетов эксплуатанта части А,В,С; перечень минимального оборудования (ПМО); навигационная документация (навигационные карты, сборники аэронавигационной информации) и инструктивные материалы (Introduction Manual, Flight Information Booklet Europe RUS & ME) фирмы JEPPESEN; Летное Руководство (AFM); Руководство по летной эксплуатации части 1,2,3 и Takeoff Charts (RTOW).

8.10.7. Бланк «Проверка навигационного обеспечения полета и качества навигации»

| Фамилия И.О. (Name) | Должность проверяющего (Position) | Лицензии № (Licence No) | Тип ВС (A/C type) |
|----------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| | | | |
| Дата проверки (Date of Check) | Маршрут полета (Route) | | Номер рейса (Flight Number) |
| | | | |

Утверждаю _____ / _____ " ____ " _____ 20__ г.
(Approved) подпись (signature)/ Ф.И.О. (name) должность (position) дата (date)

| № | Содержание проверки (Check Items) | Оценка (Mark) | Примечание (Notes) |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------|
| 1 | Полетное диспетчерское обслуживание | | |
| 1.1 | Расчет OFP SABRE, определение заправки топливом | | |
| 1.2 | Подготовка метеоинформации, NOTAM, информации о техническом состоянии ВС | | |
| 1.3 | Выбор оптимального маршрута и запасных аэродромов, выполнение правил полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром: | | |
| 1.4 | Брифинг с экипажем | | |
| 1.5 | Выполнение сопровождения рейса, применение средств связи с экипажем, представительство | | |
| 2 | Обеспечение аэронавигационной информацией | | |
| 2.1 | Актуальность содержания РПП (С) | | |
| 2.2 | Актуальность материалов для предварительной подготовки (презентации) | | |
| 2.3 | Комплектность документов АНИ на борту ВС, состояние базы данных EFB | | |
| 2.4 | Состояние сборников, буклетов, НЧ (для ВС без EFB) | | |
| 3 | Обеспечение навигационными расчетами и расчетами ЛТХ ВС | | |
| 3.1 | Актуальность сезонных таблиц | | |
| 3.2 | Наличие необходимых расчетов ЛТХ на борту ВС. Состояние папок с таблицами (для ВС без EFB) | | |
| 3.3 | Проверка навигационной базы данных FMS | | |

| | | | |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| 4 | Выполнение экипажем навигационных процедур | | |
| 4.1 | Предполетные процедуры: анализ метеоинформации, NOTAM, расчета OFP, проверка и подготовка навигационного оборудования | | |
| 4.2 | Руление, взлет и набор высоты: получение ATC Clearance, соблюдение маршрута руления, SID, противошумовых процедур | | |
| 4.3 | Полет по маршруту выполнение процедур PBN, MNPS, ADS/CPDLC | | |
| 4.4 | Расчет снижения, выполнение схем STAR, Approach | | |
| 4.5 | Выполнение правил ведения радиосвязи | | |
| 4.6 | Оформление полетной документации | | |

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТРАНЕНИЮ ВЫЯВЛЕННЫХ НЕДОСТАТКОВ

Проверяющий _____
подпись (signature) *Ф.И.О. (name)*

Дата (Date) " ____ " _____ 20 __ г.

УКАЗАНИЯ ГЛАВНОГО ШТУРМАНА ПО ИТОГАМ ПРОВЕРКИ

Главный штурман _____
подпись (signature)

Дата (Date) " ____ " _____ 20 __ г.

8.10.8. Варианты принятия решения на начало полета

Вариант I Выполнение полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения.

Вариант II *Выполнение полета при отсутствии информации о метеорологических условиях (МУ) аэродрома назначения или их несоответствия эксплуатационным минимумам.*

Внимание: Решение о выполнении полета по варианту II может быть принято только по согласованию со сменным заместителем директора ДПиКОД.

Вариант III *Выполнение полета при использовании в качестве запасного аэродрома пункта назначения второй независимой рабочей ВПП аэродрома назначения.*

Вариант IV *Выполнение полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода (РУ).*

| Варианты | Метеоусловия на аэродроме пункта назначения к расчетному времени использования аэродрома | Кол-во запасных аэродромов | Метеоусловия на запасном аэродроме пункта назначения к расчетному времени использования аэродрома |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I | Видимость (RVR) не менее эксплуатационного минимума аэродрома для посадки. Если планируется применение NPA или процедуры «Circle-to-Land», то НГО (вертикальная видимость) должна соответствовать или превышать MDH (или DH при использовании методики CDFA). | 1 | Прогнозируемые метеорологические условия (МУ) соответствуют требованиям к запасному аэродрому пункта назначения. |
| II | МУ ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома или информация о МУ на аэродроме назначения отсутствует. | 2 или 1 | МУ на запасных аэродромах соответствуют требованиям к запасным аэродромам пункта назначения, или имеется запасной аэродром на котором видимость не менее 5000 м, а НГО (вертикальная видимость) не ниже 450 м и превышает MDH для захода на посадку с применением процедуры «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). |
| III время полета до 6 часов | В качестве запасного аэродрома используется вторая независимая рабочая ВПП аэродрома назначения, пригодная для посадки воздушного судна и хотя бы одна из ВПП оборудована для захода на посадку по приборам. | нет | В течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия, видимость не менее 5000 м, а НГО (вертикальная видимость) не ниже 600 м и превышает MDH для захода на посадку с применением процедуры «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); |
| IV | (1) Время полета от рубежа ухода (РУ) до аэродрома пункта назначения 2 часа и менее, прогнозируемые к расчетному времени прибытия МУ, соответствуют требованиям к запасному аэродрому пункта назначения, или (2) Время полета от РУ до аэродрома пункта назначения более 2 ч, прогнозируемые за 2 часа до и 2 часа после расчетного времени прибытия, НГО (вертикальная видимость) и видимость соответствуют требованиям к запасному аэродрому пункта назначения, но не ниже 200м и не менее 2500м соответственно. | 1 | Прогнозируемые МУ соответствуют требованиям к запасному аэродрому пункта назначения. |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

8.10.9. Бланк заказа и контроля ПОЗ ВС

1. Данные по Рейсу и ВС

| |
|--------------|
| Дата: |
| Рейс |
| Тип ВС |
| Рег.(б/н) |
| Авиакомпания |
| Перрон |

2. Процедуры ПОО
поверхностей самолета заказал
Командир ВС или контролер
ПОО (выпускающий персонал)

| Командир ВС | Фамилия | Подпись |
|----------------------|---------|---------|
| | | |
| Выпускающий персонал | Фамилия | Подпись |
| | | |

3. Заказ на ПОЗ поверхностей ВС

| Время заказа ПОЗ | Запрашиваемое время защитного действия ПОЖ ЗОНЫ ВС | Обработать зоны (Подпись) | Заказ выполнил. Оператор | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|---------|
| | | | Фамилия | Подпись |
| Отказ от заказанной процедуры ПОЗ Время отказа _____ | ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ КРЫЛА | | | |
| Фамилия _____ | | | | |
| Подпись _____ | ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА | | | |
| Температура воздуха _____ °C | ФЮЗЕЛЯЖ | | | |
| Концентрация смеси ПОЖ и вода Для удаления или защиты от СЛО _____ % Первая ступень обработки | КИЛЬ | | | |
| | *НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ КРЫЛА | | | |
| | НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА | | | |
| | Для защиты от обледенения _____ % Вторая ступень обработки | ** МЕСТНЫЕ ОБРАЗОВАНИЯ ИНЕЯ И ЛЬДА | | |
| | Дополнительно: | | | |

** КОД ПОЗ: «ТИП _____» «_____»

4. Проверка качества ПОЗ

| Проверка качества ПОЗ произведена. Замечаний нет | Фамилия | Подпись |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Поверхности ВС Оператор: | | |
| Двигатели, шасси, датчики, заборники, клапаны, дренажн. отв. Выпускающий персонал | | |


5. Передача КОДа ПОЗ ВС

| КОД ПОЗ передан КВС Выпускающий персонал | Фамилия | Подпись |
|---------------------------------------------------|---------|---------|
| | | |

Внимание: *При необходимости удаления СЛО с нижней поверхности крыла, работа выполняется под руководством ИТПП или представителя авиакомпании, выпускающего ВС, с обязательным контролем с их стороны за состоянием авиационной техники.

**При удалении местного образования льда и инея КОД ПОЗ ВС не передается, время «HOLDOVER TIME» не используется

9.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 9.1. | Определения | 9.1.1 |
|  9.2. | Политика ПАО «Аэрофлот» по перевозке опасных грузов | 9.2.1 |
| 9.2.1. | Общие требования к перевозке | 9.2.1 |
| 9.2.2. | Опасные грузы, перевозимые пассажирами и членами экипажа | 9.2.2 |
|  9.3. | Требования по приему, маркировке, обслуживанию, размещению и разгрузке опасных грузов | 9.3.1 |
| 9.3.1. | Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах | 9.3.1 |
| 9.3.2. | Освобождения для опасных грузов эксплуатанта | 9.3.1 |
| 9.3.3. | Опасные грузы в освобожденных количествах | 9.3.2 |
| 9.3.4. | Классификация и перечень опасных грузов | 9.3.2 |
| 9.3.5. | Обязанности каждого лица, участвующего в перевозке опасных грузов. Инструкции по перевозке | 9.3.15 |
| 9.3.6. | Особенности перевозки опасных грузов | 9.3.21 |
| 9.3.7. | Процедуры в отношении опасных грузов при аварийных ситуациях | 9.3.22 |
| 9.3.8. | Действия экипажа ВС по обеспечению безопасности при перевозках опасных грузов | 9.3.25 |
| 9.3.9. | Представление отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами | 9.3.28 |
| 9.3.10. | Опасные грузы в авиапочте | 9.3.28 |
|  9.4. | Порядок перевозки оружия и боеприпасов | 9.4.1 |
| 9.4.1. | Общие положения | 9.4.1 |
| 9.4.2. | Порядок перевозки оружия на борту ВС | 9.4.2 |
| 9.4.3. | Порядок передачи информации о наличии оружия на борту ВС | 9.4.4 |
| 9.4.4. | Порядок приема/передачи оружия в аэропорту Шереметьево | 9.4.5 |
| 9.4.5. | Порядок оформления и приема/передачи оружия в аэропортах назначения | 9.4.8 |
|  9.5. | Приложения | 9.5.1 |
| 9.5.1. | Информация командиру корабля по опасным грузам (NOTOC – Dangerous Goods Notification to Captain) | 9.5.1 |
| 9.5.2. | Бланк акта приема оружия на период полета воздушного судна | 9.5.2 |
| 9.5.3. | Бланк уведомления | 9.5.4 |
| 9.5.4. | Бланк Акта приема/передачи багажа с оружием на рейсах ПАО «Аэрофлот» из зарубежных аэропортов | 9.5.5 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 9. Опасные грузы (вещества)

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

9.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Авиагрузовая накладная – документ, заполненный грузоотправителем или кем-либо от его имени, удостоверяющий заключение договора между отправителем и перевозчиком о перевозке груза последним.

Взрывчатое изделие – изделие, содержащее одно или несколько взрывчатых веществ.

Взрывчатое вещество – твердое или жидкое вещество, которое способно к химической реакции с выделением газов такой температуры и давления и такой скорости, что вызывает повреждение окружающих предметов. Пиротехнические вещества, даже если они не выделяют газов, относятся к взрывчатым.

Внешняя упаковка – тара, используемая одним грузоотправителем с целью объединения одного или нескольких грузовых мест и образование единой обрабатываемой единицы для удобства обработки и хранения.

Примечание: В это определение не включается средство пакетирования грузов.

Государство отправления – государство, на территории которого грузовая отправка первоначально грузится на борт воздушного судна.

Государство назначения – государство, на территории которого грузовая отправка окончательно выгружается с борта воздушного судна.

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

Грузовые места (упаковки) – конечный продукт операции по упаковыванию, состоящий из упаковочного комплекта и его содержимого, подготовленных для перевозки.

Грузовая отправка – одно или несколько мест с опасным грузом, принятые эксплуатантом от одного грузоотправителя в одно время в один адрес, включенные в одну партию и перевозимые по одной авиагрузовой накладной одному грузополучателю в один пункт назначения.

Грузовое воздушное судно – любое воздушное судно, кроме пассажирского воздушного судна, которое перевозит груз или имущество.

Грузоотправитель – юридическое или физическое лицо, указанное в грузовой накладной в качестве стороны, заключившей с перевозчиком договор воздушной перевозки.

Грузополучатель – юридическое или физическое лицо, указанное в грузовой накладной, в адрес которого перевозится груз по договору воздушной перевозки груза, и уполномоченное на получение груза.

Инцидент, связанный с опасными грузами – событие, относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней, которое происходит не обязательно на борту воздушного судна, и приводит к телесному повреждению какого-либо лица, нанесению ущерба имуществу, пожару, повреждению, просыпке, утечке жидкости или радиации и другим явлениям, свидетельствующим о нарушении упаковочного комплекта, но не являющимся происшествиями, связанными с опасными грузами. Любое событие, связанное с перевозкой опасных грузов, которое создает серьезную угрозу воздушному судну или находящимся на его борту лицам, также может рассматриваться как инцидент, связанный с опасными грузами.

Примечание: Происшествие или инцидент, связанные с опасными грузами, могут также являться авиационным происшествием или инцидентом по смыслу.

Количество нетто – масса или объем опасных грузов, составляющих содержимое одного грузового места, исключая массу или объем любого материала упаковочного комплекта или масса бескорпусного изделия с опасными грузами, за исключением взрывчатых изделий и спичек, для которых масса нетто является массой готового изделия без упаковочных комплектов.

Маркировка – обозначение отдельных мест груза соответствующими ярлыками для его идентификации.

Масса брутто – общая масса грузового места.

Несовместимый – термин, применяемый к опасным грузам, при смешивании которых может происходить опасное выделение тепла или газа или могут образовываться коррозионные вещества.

Номер ID – временный идентификационный номер для опасных грузов, которым не был присвоен номер ООН.

Номер по списку ООН – четырехзначный номер, присвоенный Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов для обозначения вещества или конкретной группы веществ.

Опасные грузы – изделия или вещества, которые при перевозке по воздуху способны создавать значительную угрозу для здоровья, безопасности или имущества и которые классифицированы в ТИ ИКАО.

Освобождение – распоряжение соответствующих национальных органов, предусматривающее освобождение от положений настоящей главы.

Происшествие, связанное с опасными грузами – событие, относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней, в результате которого какое-либо лицо получает телесное повреждение или наносится серьезный ущерб имуществу.

Разрешение – разрешение выдается соответствующим национальным полномочным органом для:

- (а) перевозки наименований грузов, перечисленных в таблице 3-1 (ТИ ИКАО), как запрещенных к перевозке на пассажирском и (или) грузовом воздушном судне, в отношении которых специальные положения А1, А2 или А109 приводятся в колонке 7 (ТИ ИКАО);
- (б) других целей, определенных в настоящей главе.

Примечание: Если не оговорено иначе, требуется разрешение только государства отправления.

Серьезное телесное повреждение – телесное повреждение, которое получено лицом во время происшествия и которое:

- (а) требует госпитализации более чем на 48 часов в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- (б) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- (с) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- (д) связано с повреждениями любого внутреннего органа; или

- (e) связано с получением ожогов второй и третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела; или
- (f) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционными веществами или поражающей радиацией.

ТИ ИКАО – «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» Doc 9284 AN/905.

Упаковочный комплект – емкости и любые другие компоненты или материалы, которые необходимы для обеспечения функции емкости по удержанию содержимого и для соответствия минимальным требованиям по упаковке.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 9. Опасные грузы (вещества)

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

9.2. ПОЛИТИКА ПАО «АЭРОФЛОТ» ПО ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

В настоящей главе изложены подробные требования, применимые к международным гражданским перевозкам опасных грузов по воздуху.

Глава 9 разработана на основании Doc 9284 AN/905 ICAO, Doc 9481 AN/928 ICAO Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах, Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса Российской Федерации от 05.09.2008 № 141.

В случае чрезвычайных обстоятельств, или когда использование других видов транспорта является практически невозможным, или когда полное соблюдение предписанных требований противоречит общественным интересам, заинтересованные государства могут предоставлять освобождение от действия существующих положений при условии, что будет сделано все возможное для достижения общего уровня безопасности при перевозке. Заинтересованными государствами являются государства отправления, транзита, пролета и назначения партии груза и государство эксплуатанта.

9.2.1. Общие требования к перевозке

ПАО «Аэрофлот» осуществляет перевозку опасных грузов при выполнении регулярных и чартерных рейсов на внутренних и международных авиалиниях в соответствии с действующими лицензиями «Перевозка опасных грузов».

К перевозкам опасных грузов на воздушных судах ПАО «Аэрофлот» допускаются члены экипажей ВС (пилоты, бортинженеры, бортпроводники) и работники ДНОП (департамента наземного обеспечения перевозок) после прохождения специальных курсов «Правила перевозки опасных грузов» в департаменте подготовки авиационного персонала ПАО «Аэрофлот».

После окончания обучения каждый специалист получает сертификат установленного образца сроком на два года с последующим продлением его после прохождения КПК.

К перевозке по воздуху допускаются опасные грузы, надлежащим образом классифицированные, имеющие сопроводительную документацию с описанием характера груза и сертификатами, упакованные, маркированные знаками опасности и находящиеся в должном состоянии, как этого требуют руководящие документы ИКАО и Минтранса России.

Исключение в перевозке ОГ составляют делящиеся ядерные материалы, отнесенные к классу 7 по классификации ТИ ИКАО.

При внутренних перевозках в Российской Федерации для всей маркировки и перевозочных документов в отношении опасных грузов необходимо использовать русский язык. При международных перевозках, которые начинаются в Российской Федерации, для маркировки перевозочных документов опасных грузов необходимо использовать русский и английский языки дополнительно к языкам, которые требуют государства транзита и назначения.

Пункт 5.2 «Перевозка опасных грузов» Руководство по наземному обслуживанию перевозок главы 5 содержит подробное описание правил перевозок опасных грузов с целью обеспечения следующих требований:

- опасные товары грузы идентифицированы;
- условия, касающиеся пассажиров и опасных грузов, выполнены;
- имеются необходимые разрешения на перевозку опасных грузов;
- процедуры по приему опасных грузов выполнены в соответствии с требованиями ТИ ИКАО;
- инспекционные процедуры в процессе подготовки опасных грузов к перевозке выполнены в соответствии с требованиями ТИ ИКАО;
- предприняты действия в случае обнаружения повреждения или течи в процессе подготовки опасных грузов к перевозке;
- опасные грузы загружены, размещены и закреплены на ВС в соответствии с требованиями ТИ ИКАО;
- сопроводительная перевозочная документация опасным грузам представлена командиру ВС;
- в случае происшествия или инцидента, связанного с перевозкой опасных грузов, отчет представлен соответствующему полномочному органу.

9.2.2. Опасные грузы, перевозимые пассажирами и членами экипажа

(1) Запрещено перевозить на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами в зарегистрированном багаже и в вещах, находящихся при пассажирах, следующие опасные вещества и предметы:

- взрывчатые вещества (пороха всякие, в любой упаковке и в любом количестве; патроны боевые (в том числе малокалиберные); патроны к газовому оружию; капсюли (пистоны) охотничьи; пиротехнические средства: сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные; тротил, динамит, тол, аммонал, пластические и другие взрывчатые вещества; запалы, детонаторы, капсюли-детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводный шнур и т.д.; мины, гранаты и другие взрывные устройства военного назначения; пиротехнику, включая пиротехнические изделия для фейерверков);
- сжатые и сжиженные газы (газы для бытового пользования (бутан-пропан) и другие газы; газовые баллончики с наполнением нервно-паралитического и слезоточивого воздействия; выводящие из строя и парализующие химические вещества; газы и спреи, такие, как газ мейс, перечный спрей, кислотные спреи; спреи, отпугивающие животных и т.д.);
- легковоспламеняющиеся жидкости (ацетон, бензин, пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов, метанол, метилацетат (метилловый эфир), сероуглерод, эфиры, этилцеллозола);
- воспламеняющиеся твердые вещества (вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой: калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфористый и т.д, фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ);

- окисляющие вещества и органические перекиси (нитроцеллюлоза коллоидная, в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25% воды или растворителя; нитроцеллюлоза коллоидная, в кусках, влажная, содержащая менее 25% спирта; нитроцеллюлоза сухая или влажная, содержащая менее 30% растворителя или 20% воды и т.д.);
 - токсичные вещества;
 - радиоактивные материалы;
 - едкие и коррозирующие вещества (сильные неорганические кислоты: соляная, серная, азотная и другие; фтористо-водородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и коррозирующие вещества);
 - ядовитые и отравляющие вещества (любые ядовитые сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару; бруцин; никотин; стрихнин; тетрагидрофурфуроловый спирт; антифриз; тормозная жидкость; этиленгликоль; ртуть; все соли синильной кислоты и цианистые препараты; циклон, цианплав, мышьяковистый ангидрид и т.д.; другие опасные вещества, предметы и грузы, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на пассажиров, экипаж воздушного судна, а также создающие угрозу полета воздушного судна);
 - оружие (пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, сигнальные ракетницы и стартовые пистолеты; составные части стрелкового оружия, электрошоковые устройства, устройства шокового воздействия на животных и устройства умерщвления животных; кортики, стилеты, десантные штык-ножи, за исключением случаев и в порядке, установленном законодательством Российской Федерации).
- (2) Разрешено перевозить на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами с соблюдением требуемых условий следующие предметы и вещества:
- (а) в зарегистрированном багаже в грузовых, багажных отсеках воздушного судна с изолированным доступом пассажиров к багажу во время полета:
- рогатки, пращи, луки, арбалеты, стрелы, гарпунные ружья, ружья для подводной охоты, шашки, мечи, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, ножи: хозяйственно-бытовые с длиной клинка (лезвия) свыше 60 мм (6 см), охотничьи, ножи с выбрасывающимися клинками, с запирающими замками;
 - игрушечные пистолеты, муляжи и имитации любого вида оружия, которые можно принять за настоящее оружие;
 - имитаторы любого вида оружия;
 - пневматические винтовки сжатого воздуха и с баллончиками углекислого газа, включая пистолеты, ружья для стрельбы пулями, винтовки и пистолеты для стрельбы шариками;
 - предметы с заостренным концом или заостренной кромкой, которые можно использовать для нанесения серьезных телесных повреждений, в том числе:
 - ножницы с лезвиями длиной свыше 60 мм (6 см), если мерить от центра шарнира;
 - предметы, предназначенные для рубки, такие, как топоры, резак и тесаки;
 - ледовые топоры и ледорубы;

- бритвенные лезвия и ножи для резки картона;
 - рабочие инструменты, которые можно использовать либо для нанесения серьезных телесных повреждений, либо для создания угрозы безопасности полета воздушного судна, в том числе:
 - монтировки;
 - дрели и сверла, включая аккумуляторные портативные электрические дрели;
 - инструменты с лезвиями или стержнями длиной более 6 см, которые можно использовать в качестве оружия, например, отвертки и стамески;
 - пилы, включая аккумуляторные портативные электрические пилы;
 - паяльные лампы;
 - «пистолеты» для крепежа и забивания гвоздей;
 - предметы с затупленным концом, которыми можно нанести удар и причинить серьезные телесные повреждения, в том числе:
 - бейсбольные биты и биты для игры в софтбол;
 - алкогольные напитки с содержанием более 24 %, но не более 70 % алкоголя по объему в емкостях вместимостью не более 5 л, в таре, предназначенной для розничной торговли – не более 5 л на одного пассажира;
 - жидкости и алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24 %;
 - аэрозоли, предназначенные для использования в спортивных или бытовых целях, выпускные клапаны баллончиков которых защищены колпачками от самопроизвольного выпуска содержимого, в емкостях вместимостью не более 0,5 кг или 500 мл – не более 2 кг или 2 л на одного пассажира;
 - средства передвижения (кресла-каталки), приводимые в действие батареями проливающегося типа (клеммы должны быть отсоединены, батарея и кресло-каталка надежно закреплены);
 - приводимое в действие батареей оборудование (например, подводные фонари высокой интенсивности);
 - рюкзак со спасательным снаряжением, содержащий баллон со сжатым газом.
- (b) в вещах, находящихся при пассажирах:
- термометр медицинский – один на пассажира;
 - тонометр ртутный в стандартном футляре – один на пассажира;
 - барометр или манометр ртутный, упакованный в герметичный контейнер и опечатанный пломбой отправителя;
 - одноразовые зажигалки, – одна на пассажира;
 - сухой лед для охлаждения скоропортящихся продуктов – не более 2 кг на пассажира;
 - 3-процентная перекись водорода – не более 100 мл на пассажира;
 - жидкости, гели и аэрозоли, относящиеся к неопасным, в емкостях вместимостью не более 100 мл (или эквивалентной емкостью в других единицах измерения объема), упакованные в надежно закрывающийся

прозрачный пластиковый пакет, объемом не более 1 л – один пакет на пассажира;

- стимуляторы сердечной мышцы или другие медицинские устройства на радиоактивных изотопах, включая устройства с питанием от литиевых батарей, радиоактивные фармацевтические препараты, содержащиеся в теле человека;
- портативные электронные курительные устройства, приводимые в действие батареями (например, электронные сигареты, электронные тонкие сигары, электронные сигары, электронные трубки, персональные парогенераторы, электронные системы подачи никотина);
- портативные медицинские электронные устройства, содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи;
- портативные электронные устройства, содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи, запасные батареи для портативных электронных устройств, содержащих литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи.

(3) Жидкости в контейнерах емкостью более 100 мл к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично.

Примечание: Исключение по перевозке имеют лекарства, детское питание и специальные диетические потребности.

Жидкости, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в аэропорту или на борту воздушного судна, должны быть упакованы в надежно запечатанный (опломбированный) пластиковый пакет, обеспечивающий идентификацию доступа к содержимому пакета в течение полета, на котором имеется достоверное подтверждение того, что эта покупка произведена в аэропортовых магазинах беспошлинной торговли или на борту воздушного судна в день (дни) поездки.

Примечание: Подробный перечень опасных веществ и предметов, запрещенных и разрешенных к перевозке на борту воздушного судна членами экипажа и пассажирами, содержится в ТИ ИКАО глава 8 «Положения, касающиеся пассажиров и членов экипажа».

(4) Администрация аэропорта, авиапредприятия, эксплуатанта вправе принимать решение о введении дополнительных мер по обеспечению авиационной безопасности на рейсах с повышенной опасностью, вследствие чего запрещать перевозку в салоне воздушного судна следующих предметов:

- штопоры;
- иглы для подкожных инъекций (если не будет представлено медицинское обоснование);
- вязальные спицы;
- ножницы с длиной лезвия менее 60 мм;
- складные (без фиксатора) дорожные, перочинные ножи с длиной лезвия менее 60 мм.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 9. Опасные грузы (вещества)**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 09

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

9.3. ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРИЕМУ, МАРКИРОВКЕ, ОБСЛУЖИВАНИЮ, РАЗМЕЩЕНИЮ И РАЗГРУЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

9.3.1. Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах

Любое вещество, которое будучи представленным для перевозки, способно взрываться, вступать в опасные реакции, возгораться, либо выделять в опасном количестве тепло или токсические, коррозионные или легковоспламеняющиеся газы или пары в обычных условиях, возникающих в ходе перевозки, не должно перевозиться на воздушных судах ни при каких обстоятельствах.

Некоторые опасные грузы, которые отвечают приведенному выше описанию, включены в Перечень опасных грузов (таблица 3-1 ТИ ИКАО) с указанием в колонках 2 и 3 слова «Запрещено».

Опасные грузы, приводимые ниже, не должны перевозиться на воздушных судах при отсутствии освобождения заинтересованными государствами:

- (a) изделия и вещества (включая изделия и вещества, которые определены как неуказанные конкретно), приводимые в колонках 9 и 10 или 11 и 12 в Перечне опасных грузов (таблица 3-1 ТИ ИКАО) как запрещенные к перевозке, если это не оговорено иначе;
- (b) радиоактивные вещества, которые являются также взрывчатыми веществами;
- (c) зараженные животные.

9.3.2. Освобождения для опасных грузов эксплуатанта

Положения, содержащиеся в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху не распространяются на следующие грузы:

- (a) изделия и вещества, классифицируемые обычно как опасные грузы, но которые необходимы на борту воздушного судна в соответствии с действующими требованиями летной годности и правилами эксплуатации, или которые разрешаются к перевозке государством эксплуатанта для удовлетворения специальных требований;
- (b) аэрозоли, алкогольные напитки, духи, одеколоны, зажигалки с сжиженным газом и портативные электронные устройства, содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи, при условии, что эти батареи соответствуют положения пункта 1.1.2 19) части 8 Doc 9284 AN/905, перевозимые на борту воздушного судна эксплуатантом для использования или продажи на данном воздушном судне во время одного или нескольких рейсов, но исключая не подлежащие перезарядке газовые зажигалки и зажигалки, подверженные утечке в условиях пониженного давления;
- (c) сухой лед, предназначенный для охлаждения пищевых продуктов и напитков при обслуживании на борту воздушного судна;
- (d) электронные устройства, такие как электронные полетные планшеты, персональные развлекательные устройства и считыватели кредитных карт, содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы

или батареи, а также запасные литиевые батареи для таких устройств, перевозимые эксплуатантом на борту воздушного судна для использования в ходе полета или серии полетов, при условии, что эти батареи соответствуют положениям пункта 1.1.2 19) части 8 Doc 9284 AN/905. Запасные литиевые батареи должны отдельно защищаться таким образом, чтобы предотвратить короткое замыкание в тех случаях, когда они не используются.

Если государством эксплуатанта не оговорено иначе, изделия и вещества, являющиеся запасными частями изделий или веществ, о которых говорится в подпункте (а), или изделия и вещества, указанные в подпункте (а), которые были сняты для замены, должны перевозиться в соответствии с требованиями Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху, за исключением случаев их перевозки эксплуатантом, когда они могут перевозиться в контейнерах, специально сконструированных для перевозки запасных частей и припасов для воздушных судов, если подобные контейнеры по крайней мере отвечают требованиям, предъявленным упаковочным комплектам, которые определены в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху для изделий и веществ, упакованных в данных контейнерах.

Если государством эксплуатанта не оговорено иначе, изделия и вещества, являющиеся запасными частями изделий или веществ, о которых говорится в п.п 9.3.2 (b) и (с), должны перевозиться в соответствии с положениями Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905.

Если государством эксплуатанта не санкционировано иное, то приводимые в действие батареи устройства с установленными в них батареями и запасные батареи, предназначенные для замены тех батарей, которые указываются в п. 9.3.2 (d), должны перевозиться в соответствии с положениями Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905.

9.3.3. Опасные грузы в освобожденных количествах

Опасные грузы в освобожденных количествах оформляются и перевозятся, согласно требованиям Главы 5 части 3 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905.

Опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах, определены в главе 4 части 3 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905.

9.3.4. Классификация и перечень опасных грузов

Грузы считаются опасными, если они соответствуют приводимым критериям в отношении различных классов предметов или веществ. Грузы подразделяются на классы с учетом удобства пользования в зависимости от вида связанной с ними опасности, а порядок их расположения определен без учета относительной степени опасности груза. В некоторых классах опасные грузы дополнительно подразделяются на категории.

9.3.4.1. Класс 1 - взрывчатые вещества

Класс 1 включает:

- (а) взрывчатые вещества (взрывчатое вещество, которое само по себе не является взрывчатым, но которое может образовывать взрывоопасную среду, состоящую из газа, пара или пыли, в класс 1 не включается),

за исключением тех веществ, которые представляют собой большую опасность для перевозки или в соответствии с основным видом опасности относятся к другому классу;

- (b) взрывчатые изделия, кроме устройств, содержащих взрывчатые вещества в таком количестве или такого характера, что их не предполагалось или случайное воспламенение или возникновение инициирующего действия при перевозке никак не проявятся внешне по отношению к устройству в виде разбрасывания огня, дыма, громкого шума или выделения тепла; или
- (c) вещества и изделия, не упомянутые выше в подпунктах (a) и (b), которые изготовлены с целью произведения практического, взрывного или пиротехнического эффекта.

Класс 1 подразделяется на шесть категорий:

| Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода | Знак опасности | Характеристика опасных свойств | Замечания и примеры |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Категория 1.1 REX |  | Изделия и вещества, характеризующиеся опасностью взрыва в массе (мгновенно распространяется на весь груз) | Как правило, эти взрывчатые вещества запрещены к перевозке по воздуху |
| Категория 1.2 REX |  | Изделия и вещества, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе | |
| Категория 1.3 REX RCX RGX |  | Изделия и вещества, которые характеризуются опасностью загорания, а также либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью разбрасывания, либо тем и другим, но не характеризуются опасностью взрыва в массе | |

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Категория 1.4 REX |  | Изделия и вещества, которые не представляют какой-либо значительной опасности | |
| Категория 1.5 REX |  | Вещества очень небольшой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва массой | |
| Категория 1.6 REX |  | Вещества чрезвычайно низкой чувствительности и которые характеризуются незначительной вероятностью случайного возникновения инициирующего действия или эффекта распространения | |
|  | | | Присвоение группы совместимости в соответствии с Таблицей 9.3-2 |
| RXS |  | Изделия и вещества, которые не представляют какой-либо значительной опасности. При случайном срабатывании взрывное действие ограничивается пределами упаковки | |

Грузы не относятся к классу 1 в тех случаях, когда:

- взрывчатое вещество запрещено перевозить вследствие его чрезмерной чувствительности, если на это нет специального разрешения;
- данное вещество или изделие относится к тем взрывчатым веществам, которые конкретно исключаются из класса 1 по определению данного класса;
- данное вещество или изделие не обладает взрывчатыми свойствами.

Кодовые обозначения классификации

Таблица 9.3-1

| Описание вещества или изделия | Группа совместимости | Кодовое обозначение классификации |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| Первичные взрывчатые вещества (ВВ) | A | 1.1A |
| Изделия, содержащие первичные ВВ и не имеющие двух или более эффективных предохранителей. В том числе некоторые изделия, такие, как детонаторы для взрывания, сборки детонаторов для взрывания и средства воспламенения типа капсулей, даже если они не содержат первичных взрывчатых веществ | B | 1.1B 1.2B 1.4B |
| Метательные ВВ и другие дефлагрирующие ВВ или изделия, их содержащие | C | 1.1C 1.2C 1.3C 1.4C |
| Вторичные детонирующие ВВ, дымный порох или изделия, содержащие вторичные детонирующие ВВ, в каждом случае без средств инициирования и метательных зарядов или изделия, содержащие первичные ВВ и имеющие два или более эффективных предохранителя | D | 1.1D 1.2D 1.4D 1.5D |
| Изделия, содержащие вторичные детонирующие ВВ, без средств инициирования, с метательным зарядом (кроме изделий, содержащих легковоспламеняющиеся жидкости или гели или самовоспламеняющиеся жидкости) | E | 1.1E 1.2E 1.4E |
| Изделия, содержащие вторичные детонирующие ВВ с собственными средствами инициирования, с метательным зарядом (кроме изделий, содержащих легковоспламеняющиеся жидкости или гели или самовоспламеняющиеся жидкости) или без метательного заряда | F | 1.1F 1.2F 1.3F 1.4F |
| Пиротехнические вещества или изделия, содержащие пиротехнические вещества или изделия, содержащие как взрывчатые вещества, так и осветительные, зажигательные, слезоточивые или дымообразующие вещества (кроме водоактивируемых изделий или изделий, содержащих белый фосфор, фосфиды, пирофорные вещества, легковоспламеняющиеся жидкости или гели или самовоспламеняющиеся жидкости) | G | 1.1G 1.2G 1.3G 1.4G |

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----------------------|
| Изделия, содержащие как ВВ, так и белый фосфор | H | 1.2H 1.3H |
| Изделия, содержащие как ВВ, так и легковоспламеняющиеся жидкости или гели | J | 1.1J 1.2J 1.3J |
| Изделия, содержащие как ВВ, так и отравляющие химические агенты | K | 1.2K 1.3K |
| Взрывчатые вещества или изделия, содержащие ВВ и представляющие особую опасность (например, вследствие водной активации или наличия самовоспламеняющихся жидкостей, фосфидов или пиррофорных веществ), что требует изоляции каждого вида | L | 1.1L 1.2L 1.3L |
| Изделия, содержащие в основном вещества чрезвычайно низкой чувствительности | N | 1.6N |
| Вещества или изделия, упакованные или сконструированные таким образом, что любые эффекты, возникающие в результате случайного срабатывания, ограничиваются данной упаковкой, а при повреждении упаковки в случае пожара весь эффект взрыва или разбрасывания ограничивается в такой степени, что почти не препятствует принятию противопожарных или других экстренных мер в непосредственной близости от упаковки | S | 1.4S |

Схема классификации взрывчатых веществ, сочетание категории опасности с группой совместимости

Таблица 9.3-2

| Категория опасности | Группа совместимости | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | A | B | C | D | E | F | G | H | J | K | L | N | S | A-S Σ |
| 1.1 | 1.1A | 1.1B | 1.1C | 1.1D | 1.1E | 1.1F | 1.1G | | 1.1J | | 1.1L | | | 9 |
| 1.2 | | 1.2B | 1.2C | 1.2D | 1.2E | 1.2F | 1.2G | 1.2H | 1.2J | 1.2K | 1.2L | | | 10 |
| 1.3 | | | 1.3C | | | 1.3F | 1.3G | 1.3H | 1.3J | 1.3K | 1.3L | | | 7 |
| 1.4 | | 1.4B | 1.4C | 1.4D | 1.4E | 1.4F | 1.4G | | | | | | 1.4S | 7 |
| 1.5 | | | | 1.5D | | | | | | | | | | 1 |
| 1.6 | | | | | | | | | | | | 1.6N | | 1 |
| Σ1.1-1.6 | | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 35 |

9.3.4.2. Класс 2 – газы: сжатые, сжиженные, растворенные под давлением или глубоко охлажденные

Условие перевозки газа определяется с учетом его физического состояния:

- сжатые газы – газ, который будучи загружен под давлением для перевозки, полностью находится в газообразном состоянии при температуре -50°C , эта категория охватывает все газы, критическая температура которых меньше или равна -50°C ;
- сжиженные газы – газ, который будучи загружен под давлением для перевозки, находится частично в жидком состоянии при температуре выше -50°C . Существует сжиженный газ высокого давления с критической температурой между -50°C и $+65^{\circ}\text{C}$ и сжиженный газ под низким давлением с критической температурой выше $+65^{\circ}\text{C}$;
- растворенные газы – газ, который будучи загружен для перевозки, растворен в растворителе, находящемся в жидкой фазе;
- охлажденные сжиженные газы – газ, который будучи загружен для перевозки, частично перешел в жидкое состояние вследствие его низкой температуры;
- адсорбированный газ – газ, который будучи загруженным под давлением для перевозки, адсорбирован в твердый пористый материал, в результате чего внутреннее давление в сосуде составляет меньше 101,2 кПа при температуре 20°C и менее 300 кПа при температуре 50°C ;
- изделия, снаряженные газом и аэрозоли.

Веществам класса 2 присваивается одна из трех категорий:

- Категория 2.1 – легковоспламеняющиеся газы;
- Категория 2.2 – невоспламеняющиеся нетоксические газы;
- Категория 2.3 – токсические газы.

| Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода | Знак опасности | Характеристика опасных свойств | Замечания и примеры |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Категория 2.1 Легковоспламеняющиеся газы RFG |  | Любые газы, которые в смеси с воздухом в определенных пропорциях образуют легковоспламеняющуюся смесь | Пример: бутан, водород, пропан, ацетилен |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Категория 2.2 Невоспламеняющиеся, нетоксичные газы RFG</p> |  | <p>Любой невоспламеняющийся, нетоксичный газ или газ, сжиженный при низкой температуре</p> | <p>Пример: двуокись углерода, неон, огнетушитель, сжиженный водород или гелий</p> |
| <p>Категория 2.3 Токсические газы RPG</p> |  | <p>Газы, которые известны как токсические или коррозионные для человека и могут создать угрозу для его здоровья</p> | <p>Наиболее токсические газы запрещены к перевозке по воздуху, перевозка некоторых газов разрешена. Например: аэрозоли низкой токсичности, устройства для слезоточивых газов</p> |

Примечание: Газы категории 2.2 не попадают под действие Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905, когда они содержатся в продуктах питания, включая газированные напитки (за исключением ООН 1950), мячах, предназначенных для использования в спорте, пневматиках (шинах) или электрических лампочках, при условии, что они упакованы таким образом, что метательный эффект от разрыва лампочки не будет выходить за пределы упаковки.

9.3.4.3. Класс 3 – легковоспламеняющиеся жидкости




Жидкости или смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии, которые выделяют пары, легковоспламеняющиеся в закрытом сосуде при температурах не выше 60°C или в открытом сосуде при температурах не выше 65,6°C, обычно называемых температурой вспышки.

Существуют разрешенные и неразрешенные к перевозке.






Пример: краски, спирты, некоторые клеи, ацетон, бензин и т.д.

9.3.4.4. Класс 4 – легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

| Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода | Знак опасности | Характеристика опасных свойств | Замечания и примеры |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Категория 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества RFS |  | Твердое вещество, которое в условиях перевозки легко загорается или может вызвать пожар, либо способствовать возгоранию (возникновению пожара) в результате трения самореагирующие вещества и полимеризирующиеся, которые подвержены сильной экзотермической реакции; десенсибилизированные взрывчатые вещества, которые могут взрываться, если в них не добавлено достаточное количество десенсибилизирующих веществ | Пример: спички, сера, целлюлоид, нитронафталин |
| Категория 4.2 Вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию RSC |  | Такие вещества подвержены самопроизвольному нагреву или способны при контакте с воздухом нагреваться и затем воспламениться | Пример: Фосфор белый или желтый, магний диамин |
| Категория 4.3 Вещества опасные при соприкосновении с водой RFW |  | Вещества, которые при взаимодействии с водой способны самопроизвольно воспламениться или выделять легковоспламеняющиеся газы в опасных количествах | Пример: кальций углеродистый (карбид кальция), натрий |

9.3.4.5. Класс 5 – окисляющие вещества, органические перекиси

Разрешены к перевозке, за исключением некоторых видов органических перекисей.

| Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода | Знак опасности | Характеристика опасных свойств | Замечания и примеры |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Категория 5.1 Окисляющие вещества ROX |  | Вещество, которое выделяет кислород, способствующий воспламенению других продуктов | Пример: Аммиачно-нитратные удобрения, кальций хлористый, отбеливатели |
| Категория 5.2 Органические перекиси ROP |   | Органическое вещество, способное легко воспламеняться от внешнего источника возгорания и затем начинает гореть с ускоряющейся скоростью, некоторые вещества вступают в опасную реакцию с другими продуктами | Пример: гидроперекись третбутила |

9.3.4.6. Класс 6 –токсические и инфекционные вещества

Разрешены к перевозке, за исключением некоторых видов.

| Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода | Знак опасности | Характеристика опасных свойств | Замечания и примеры |
|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Класс 6.1 Токсические вещества RPB |  | Жидкости или твердые вещества, которые представляют опасность при вдыхании, заглатывании или проникновении внутрь через кожу | Пример: Мышьяк, цианиды, стрихнин. Некоторые вообще запрещены к перевозке например бромацетон |
| Класс 6.2 Инфекционные вещества RIS |  | Вещества, в отношении которых известно или имеется достаточно оснований считать, что они содержат патогенные микроорганизмы и могут вызывать заболевание человека или животного | Пример: Вирусы, бактерии, бешенство, биологические продукты, медицинские и клинические отходы |

9.3.4.7. Класс 7 – радиоактивный материал

- (1) В класс 7 включены вещества с удельной активностью более 74 кБк/кг (0.002 мкКи/г).

Перевозка радиоактивных материалов по воздуху производится на основании документа перевозки опасного груза - декларации грузоотправителя. Декларация грузоотправителя вместе с документами, подтверждающими приводимые в ней сведения (сертификаты компетентного органа и другие необходимые документы), прикладывается к договору на воздушную перевозку – авиагрузовой накладной в которой должна быть запись «Опасный груз в соответствии с прилагаемой декларацией».

Аэропорт посадки и органы ОВД информируются о перевозимых опасных грузах 7 класса путем передачи им телеграфного NOTOC (телеграммы NTM).

На воздушных судах ПАО «Аэрофлот» могут перевозиться радиационные упаковки I, II и III транспортной категории.

В воздушное судно разрешается загружать радиационные упаковки с суммарным транспортным индексом не более величины, обеспечивающей необходимое расстояние между транспортной упаковкой и местами постоянного расположения экипажа и пассажиров. Максимальная сумма транспортных индексов - 10. Запрещается перевозка грузов радиоактивных материалов в багаже пассажиров.

Делящиеся радиоактивные материалы в любых количествах не принимаются в Российской Федерации к перевозке на пассажирских воздушных судах, не перевозятся на территорию Российской Федерации или с ее территории, а также через ее территорию без предварительного разрешения, полученного от Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору (РОСТЕХНАДЗОР).

- (2) Категории упаковок, внешних упаковок и грузовых контейнеров

Упаковка и грузовые контейнеры (как большие, так и малые) должны относиться к одной из указанных ниже, трех категорий.

Категория 1 – белая




Для таких упаковок и грузовых контейнеров необходимы БЕЛЫЕ знаки опасности с одной красной полосой (см. часть 5, глава 3 ТИ ИКАО).

Категория 2 – желтая

Для таких упаковок и грузовых контейнеров необходимы ЖЕЛТЫЕ знаки опасности с двумя красными полосами (см. часть 5, глава 3 ТИ ИКАО).

Категория 3 – желтая

Для таких упаковок и грузовых контейнеров необходимы ЖЕЛТЫЕ знаки опасности с тремя красными полосами (см. часть 5, глава 3 ТИ ИКАО).

| Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода | Знак опасности | Характеристика опасных свойств | Замечания и примеры |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Класс 7 Радиоактивные вещества Категория I – белая RRW |  | Радиоактивные вещества с низким уровнем излучения на поверхности упаковки, транспортный индекс не определяется | Пример: Радионуклиды, изотопы для медицинских целей |
| Класс 7 Радиоактивные вещества Категория II – желтая RRY |  | Уровень радиоактивного излучения выше, чем уровень категории I, а величина транспортного индекса не превышает значения 1 (единицы) | |
| Класс 7 Радиоактивные вещества Категория III – желтая RRY |  | Уровень радиоактивного излучения выше, чем уровень категории II b/bk величина транспортного индекса превышает значения 1 (единицы), но менее 10 | |
| Класс 7 Радиоактивные вещества Делящееся |  | Для обеспечения контроля за числом упаковок, содержащих делящееся вещество, следует использовать знаки индексов безопасности критичности в дополнение к соответствующим знакам радиоактивных веществ | Пример: Уран, плутоний |

9.3.4.8. Класс 8 – коррозионные вещества

К классу 8 относятся вещества, которые в случае утечки могут вызывать серьезное поражение живой ткани при контакте с ней в результате химического действия или могут причинить физический ущерб другим грузам или транспортным средствам, либо даже вызвать их разрушение.

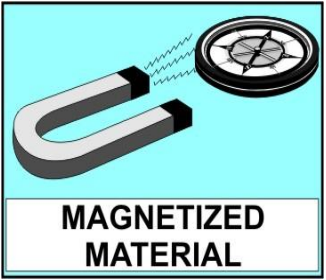


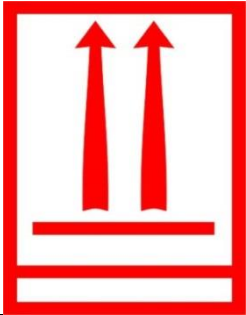
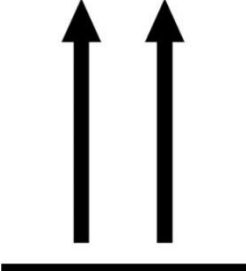
Разрешены к перевозке, за исключением некоторых видов.



Пример: кислоты батарей, ртуть, кислота серная

9.3.4.9. Класс 9 – прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды

| Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода | Знак опасности | Характеристика опасных свойств | Замечания и примеры |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Класс 9 Прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды RMD |  | Любое вещество или материал, которое при перевозке по воздуху представляет опасность, которая не может быть отнесена к другим классам | Примеры: асбест, спасательные средства самонадувающиеся, двигатели внутреннего сгорания, автомобили |
| Гранулы полимера RSB | | Полуфабрикаты продуктов полимеризации, пропитанные легковоспламеняющимся газом или легковоспламеняющейся жидкостью в качестве пенообразующего вещества; такие полуфабрикаты выделяют небольшие количества легковоспламеняющихся газов | |
| Двуокись углерода твердая/сухой лед ICE | | Двуокись углерода, твердая/сухой лед, имеет температуру -79°C | |

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Намагниченные материалы MAG</p> |  | <p>Эти материалы имеют высокую напряженность магнитного поля</p> | <p>Примеры: Магнетроны и незащищенные постоянные магниты без установленного якоря. При наличии знака «Намагниченные материалы» применение знака класса 9 (Прочие опасные грузы) не требуется</p> |
| <p>Криогенная (низкотемпературная) жидкость RCL</p> |  | <p>Манипуляционный знак для криогенных жидкостей</p> | <p>Должен использоваться дополнительно к знаку дополнительной опасности «Невоспламеняющиеся газы» на грузовых местах и внешних упаковках, содержащих криогенные жидкости (охлажденный сжиженный газ)</p> |
| <p>Литиевые элементы и батареи</p> |  | | <p>Элементы и батареи, содержащиеся в оборудовании, или упакованные с оборудованием, содержащие литий в любом виде</p> |
| <p>Размещение грузового места (This Way Up)</p> |  | <p>Стандарт ИСО 780:1985</p> | <p>Должен использоваться на комбинированных упаковочных комплектах и внешних упаковках» содержащих жидкие опасные грузы, не считая исключений (Правила ИАТА, 7.2.4.4)</p> |
| <p>Размещение грузового места (This Way Up) Вариант рисунка знака</p> |  | | |

9.3.5. Обязанности каждого лица, участвующего в перевозке опасных грузов. Инструкции по перевозке

9.3.5.1. Порядок приемки

(1) Приемка опасных грузов эксплуатантами

Эксплуатант не должен принимать к перевозке на воздушных судах грузовое место или внешнюю упаковку с опасным грузом, или грузовой контейнер с радиоактивными материалами, или средства пакетирования грузов, или поддон другого типа, содержащие опасные грузы:

- (a) при отсутствии двух экземпляров документа перевозки опасных грузов; или
- (b) при отсутствии представленной в электронном формате информации, относящейся к этой партии грузов; или
- (c) при отсутствии, если допускается, альтернативных документов.

В случае представления документа перевозки опасных грузов один экземпляр этого документа должен сопровождать данную партию груза до конечного пункта назначения, а другой должен храниться эксплуатантом в определенном месте на земле, где к нему будет обеспечен своевременный доступ. Документ должен оставаться в этом месте до прибытия грузов в конечный пункт назначения, после чего его можно хранить в любом другом месте.

Если информация, относящаяся к данной партии груза, представлена в электронном формате, эта информация должна находиться в распоряжении эксплуатанта в течение всего времени перевозки до конечного пункта назначения в определенном месте на земле, где к ней будет обеспечен своевременный доступ. Должна обеспечиваться возможность немедленного воспроизведения данных в виде бумажного документа. Если распечатывается бумажный документ, данные должны быть представлены в последовательности, требуемой положениями главы 4 части 5 ТИ ИКАО.

(2) Приемочная проверка

Перед тем, как в первый раз принять к перевозке грузовую отправку, представляющую собой грузовое место или внешнюю упаковку, содержащие опасные грузы, или грузовой контейнер, содержащий радиоактивный материал, или средство пакетирования грузов или поддон другого типа, содержащие опасные грузы, должен проверить следующее:

- (a) документация или данные в электронном виде (когда они предоставляются) подготовлены в соответствии с подробными требованиями, изложенными в главе 4 части 5 ТИ ИКАО;
- (b) количество опасных грузов, указанных в документе перевозки опасных грузов, находится в заданных пределах на грузовое место применительно к пассажирскому или грузовому воздушному судну в зависимости от конкретного случая;
- (c) маркировка на грузовом месте, внешней упаковке или грузовом контейнере соответствует информации, указанной в сопроводительном документе перевозки опасных грузов, и четко видна;
- (d) когда это необходимо, буква в маркировке с указанием технических требований к упаковочному комплексу, обозначающая группу упаковывания, применительно к которой данный тип конструкции успешно выдержал испытание, соответствует содержащимся внутри опасным грузам. Это не относится к внешним упаковкам, на которых не видно маркировки с указанием технических требований;

- (e) надлежащие отгрузочные наименования, номера по списку ООН, знаки опасности и инструкции по специальной обработке, указанные на внутреннем грузовом месте(ах), хорошо видны или воспроизведены на наружной стороне внешней упаковки;
- (f) знаки опасности нанесены на грузовое место, внешнюю упаковку или грузовой контейнер в соответствии с требованиями главы 3 части 5 ТИ ИКАО;
- (g) внешний упаковочный комплект, входящий в состав комбинированного упаковочного комплекта, или отдельный упаковочный комплект допускается применимой инструкцией по упаковыванию и при возможности визуального осмотра соответствует типу, указанному в сопроводительном документе перевозки опасных грузов;
- (h) грузовое место или внешняя упаковка не содержат различные опасные грузы, требующие раздельного размещения друг от друга;
- (i) грузовое место, внешняя упаковка, грузовой контейнер или средство пакетирования груза не протекают и имеют никаких признаков нарушения целостности;

Небольшие расхождения, такие как пропуск точек и запятых в надлежащем отгрузочном наименовании, приводимом в документе о перевозке, или маркировке, наносимой на упаковки, или незначительные расхождения в знаках опасности, которые не искажают очевидный смысл знака, не считаются ошибками, если они не представляют угрозу для безопасности полетов, и не должны служить основанием к отказу в перевозке.

В тех случаях, когда грузовые места размещаются во внешней упаковке или в грузовом контейнере в контрольном перечне должно предусматриваться нанесение маркировки и знаков опасности на внешнюю упаковку или поддон другого типа или грузовой контейнер, а не на отдельные размещенные в них грузовые места. В тех случаях, когда грузовые места размещаются в средстве пакетирования грузов в контрольном перечне нет необходимости предусматривать отдельную проверку упаковочных комплектов на предмет соблюдения правильности нанесения маркировки и знаков опасности.

Контрольный перечень не требуется для опасных грузов в освобожденных количествах и для радиоактивного материала в освобожденных упаковках.

Несмотря на то, что приемочная проверка должна обязательно проводиться только в тех случаях, когда отправка, содержащая опасные грузы, в первый раз принимается к перевозке по воздуху, эксплуатанту воздушного судна, на котором осуществляется любой последующий этап перевозки на протяжении одного и того же рейса, следует проверить, что грузовые места, внешние упаковки, грузовые контейнеры и средства пакетирования грузов по-прежнему отвечают требованиям, предъявляемым к маркировке, нанесению знаков опасности и проверке на выявление повреждений.

(3) Приемка грузовых контейнеров и средств пакетирования грузов

Эксплуатант не должен принимать от грузоотправителя грузовой контейнер или средство пакетирования грузов, содержащее опасные грузы, кроме:

- грузового контейнера для радиоактивных материалов (см. п. 7.1 части 6 ТИ ИКАО);
- средства пакетирования грузов, содержащих потребительские товары, упакованные согласно Инструкции по упаковыванию Y963;

- средства пакетирования грузов, содержащего сухой лед в качестве хладагента для других опасных грузов, упакованных согласно Инструкции по упаковке 954, при условии, что данное средство пакетирования груза не содержит опасные грузы, помимо грузов под номером ООН 3373, биологическое вещество, категория В, или ID 8000, потребительские товары; или грузы, не подпадающие под действие настоящих инструкций; или
- средства пакетирования груза, содержащего намагниченный материал.

В том случае, когда эксплуатант принимает средство пакетирования грузов, содержащие потребительские товары или сухой лед, разрешенные к перевозке положениями п. 9.3.5.1 (3), он должен прикрепить к устройству пакетирования грузов идентификационную бирку.

9.3.5.2. Хранение и погрузка

(1) Ограничения при погрузке

За исключением особо оговоренных случаев и перевозки радиоактивных материалов в упаковках, не попадающих под действие п.7.2.4.1.1 ТИ, опасные грузы не должны перевозиться в салоне, занятом пассажирами или в кабине экипажа воздушного судна. Опасные грузы могут перевозиться в грузовом отсеке основной палубы пассажирских воздушных судов при условии, что отсек отвечает всем сертификационным требованиям для грузового отсека воздушных судов класса В или класса С. Опасные грузы, снабженные знаком: «Только на грузовом воздушном судне», не должны перевозиться на пассажирских воздушных судах.

Сухой лед (твердая двуокись углерода ООН 1845), предъявленный к перевозке в качестве груза или для охлаждения других грузов, разрешается размещать в любом грузовом отсеке, включая грузовую кабину ВС, максимальное количество сухого льда на одном ВС должно быть не более 200 кг.

Средства пакетирования, упаковываемые грузоотправителями или экспедиторами, не должны содержать опасных грузов. Единственное исключение из этого правила сделано для сухого льда и некоторых радиоактивных материалов.

(2) Раздельное размещение опасных грузов

Места с опасными грузами, которые могут вступать в опасное взаимодействие друг с другом, не должны размещаться на воздушном судне рядом друг с другом или в таком положении, которое может привести к их взаимодействию в случае утечки. В целях обеспечения приемлемых безопасных расстояний между местами с опасными грузами, характеризующимися различными видами опасности, необходимо соблюдать как минимум требования относительно размещения, указанные в таблице 9.3-3. Такой порядок применяется независимо от того, относится ли данный класс или категория к основной или дополнительной опасности.

Отдельное размещение грузовых мест

Таблица 9.3-3

| Класс или категория | Класс или категория | | | | | | | |
|---------------------|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 1 | 2 | 3 | 4.2 | 4.3 | 5.1 | 5.2 | 8 |
| 1 | Прим.1 | Прим.2 | Прим.2 | Прим.2 | Прим.2 | Прим.2 | Прим.2 | Прим.2 |
| 2 | Прим.2 | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 | Прим.2 | — | — | — | — | X | — | — |
| 4.2 | Прим.2 | — | — | — | — | X | — | — |
| 4.3 | Прим.2 | — | — | — | — | — | — | X |
| 5.1 | Прим.2 | — | X | X | — | — | — | — |
| 5.2 | Прим.2 | — | — | — | — | — | — | — |
| 8 | Прим.2 | — | — | — | X | — | — | — |

«—» – опасные грузы совместимы, то есть места с грузами таких классов могут размещаться рядом друг с другом;

«X» – места с опасными грузами таких классов не могут соприкасаться или размещаться рядом друг с другом или в таком положении, которое может привести к их взаимодействию в случае утечки содержимого;

Примечание 1: совместимые группы C, D и E. Группа S совместима со всеми группами, кроме A и L.

Примечание 2: вещества этого класса или категории не должны размещаться совместно с взрывчатыми веществами, за исключением взрывчатых веществ категории 1.4, группа совместимости S.

Примечание 3: грузовые места, содержащие опасные грузы, характеризующиеся несколькими видами опасности, относящимися к классам или категориям, которые требуют отдельного размещения опасных грузов согласно таблице 9.3-3, нет необходимости размещать отдельно от грузовых мест, на которых нанесен тот же номер ООН.

Группы совместимости указываются в Декларации отправителя опасного груза и на знаках опасности.

(3) Раздельное размещение взрывчатых веществ и изделий

Раздельное размещение взрывчатых веществ и изделий

Таблица 9.3-4

| Категория и группа совместимости | 1.3C | 1.3.G | 1.4B | 1.4C | 1.4D | 1.4E | 1.4G | 1.4S |
|----------------------------------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| 1.3C | | | X | | | | | |
| 1.3G | | | X | | | | | |
| 1.4B | X | X | | X | X | X | X | |
| 1.4C | | | X | | | | | |
| 1.4D | | | X | | | | | |
| 1.4E | | | X | | | | | |
| 1.4G | | | X | | | | | |
| 1.4S | | | | | | | | |

Знак «X» в месте пересечения графы и колонки указывает на то, что взрывчатые вещества этих категорий и групп совместимости должны грузиться на отдельное средство пакетирования грузов и при размещении на борту ВС эти средства пакетирования грузов должны быть отделены друг от друга другими грузами на минимальном расстоянии 2 м в тех случаях, когда эти взрывчатые вещества не грузятся на средство пакетирования грузов, они должны размещаться в различных, не расположенных рядом, местах загрузки и быть разделены другим грузом на минимальном расстоянии 2 м.

(4) Крепление опасных грузов

Когда опасные грузы в соответствии с содержащимися в настоящем документе положениями погружены на борт воздушного судна, эксплуатант должен обеспечить защиту опасных грузов от повреждений.

Эксплуатант должен крепить эти грузы внутри воздушного судна таким образом, чтобы исключить какое-либо их перемещение в полете, которое может изменить расположение грузовых мест. Грузовые места или внешние упаковки с радиоактивными веществами крепятся таким образом, чтобы на протяжении всего времени перевозки обеспечивалось соблюдение требований п. 2.9 ТИ ИКАО о безопасных расстояниях.

Минимальное расстояние от поверхности упаковок, внешних упаковок и грузовых контейнеров с радиоактивными материалами до ближайшей внутренней поверхности перегородок пассажирского салона или кабины экипажа, или до пола (независимо от длительности перевозки)

Таблица 9.3-5

| Общая сумма транспортных индексов | Минимальное расстояние (метры) | Общая сумма транспортных индексов | Минимальное расстояние (метры) |
|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| 0,1-1 | 0,30 | 13,1-14,0 | 2,05 |
| 1,1-2,0 | 0,50 | 14,1-15,0 | 2,15 |
| 2,1-3,0 | 0,70 | 15,1-16,0 | 2,25 |
| 3,1-4,0 | 0,85 | 16,1-17,0 | 2,35 |
| 4,1-5,0 | 1,00 | 17,1-18,0 | 2,45 |
| 5,1-6,0 | 1,15 | 18,1-20,0 | 2,60 |
| 6,1-7,0 | 1,30 | 20,1-25,0 | 2,90 |
| 7,1-8,0 | 1,45 | 25,1-30,0 | 3,20 |
| 8,1-9,0 | 1,55 | 30,1-35,0 | 3,50 |
| 9,1-10,0 | 1,65 | 35,1-40,0 | 3,75 |
| 10,1-11,0 | 1,75 | 40,1-45,0 | 4,00 |
| 11,1-12,0 | 1,85 | 45,1-50,0 | 4,25 |
| 12,1-13,0 | 1,95 | | |

(5) Поврежденные места с опасными грузами

Если оказывается, что какое-либо место с опасным грузом, погруженное на воздушное судно, повреждено или имеет утечку, эксплуатант должен снять такое место с воздушного судна или принять меры к тому, чтобы это место было снято соответствующим полномочным органом или организацией, после чего обеспечить его безопасную передачу. Если оказывается, что какое-либо место имеет утечку, эксплуатант должен обеспечить надлежащее состояние остальной части партии груза для перевозки по воздуху и защиту других грузовых мест от загрязнения. Действия, которые необходимо предпринимать в случае повреждения грузовых мест с инфекционными веществами класса б и радиоактивными веществами класса 7 см. в пунктах 3.1, 3.2 глава 3 ТИ ИКАО.

(6) Ограничение дозы облучения для персонала

Облучение персонала, занятого перевозкой и хранением, должно контролироваться таким образом, чтобы никто не подвергался облучению дозами, превышающими допустимые для населения. В особых случаях может быть достигнута договоренность с компетентным органом об организации радиологического контроля с тем, чтобы такой персонал рассматривался как работники, работающие с радиоактивными веществами, и выполнялись соответствующие требования.

Весь персонал, занятый перевозкой и хранением, должен быть проинструктирован относительно имеющейся опасности и о мерах предосторожности, которые должны соблюдаться.

Следует придерживаться практики ограничения радиоактивного облучения на наиболее низком достижимом уровне, обусловленном целесообразностью. Безопасные расстояния, указанные в таблице 9.3-5 раздела 9.3 данной главы, представляют собой минимальные значения и по возможности следует использовать более значительные расстояния. По возможности упаковки с радиоактивными веществами, хранящиеся в отсеках, расположенных под полом пассажирских воздушных судов, следует размещать на полу грузового отсека.

Увеличение количества радиоактивных материалов, сверхустановленного Федеральными авиационными правилами и ТИ ИКАО, **не допускается.**

(7) Перевозка по воздуху

Упаковки типа В(М) и грузы в условиях исключительного использования не должны перевозиться на борту пассажирских воздушных судов.

Упаковки типа В(М) с вентилированием или сбросом избыточного давления, упаковки, требующие внешнего охлаждения посредством дополнительной системы охлаждения, упаковки, требующие эксплуатационного контроля во время перевозки, и упаковки, содержащие жидкие пирофорные материалы, не должны перевозиться воздушным транспортом.

Упаковки или внешние упаковки, имеющие уровень излучения на поверхности свыше 2 мЗв/ч, не должны перевозиться воздушным транспортом, за исключением случаев перевозки в специальных условиях.

За исключением перевозки в особых условиях, смешивание упаковок, содержащих радиоактивные материалы различного вида, включая делящийся материал, и смешивание различного рода упаковок с различными индексами допускается без специального разрешения компетентного полномочного органа. При перевозке в особых условиях смешивание не допускается, за исключением случаев, специально разрешенных согласно особым условиям.

9.3.6. Особенности перевозки опасных грузов

При перевозке опасных грузов воздушным транспортом на них действуют:

- вибрации широкого диапазона частот и амплитуд;
- значительные перегрузки при взлете, в полете и при посадке;
- большие изменения окружающей температуры и атмосферного давления на земле и в полете;
- из-за ограниченного объема грузовые помещения имеют плохой воздухообмен.

Все эти внешние условия оказывают комплексное (одновременное) воздействие в полете на перевозимый груз.

Вибрации

Вибрации вызывают повышенные напряжения в материале конструкции тары, которые могут привести к:

- образованию трещин (особенно в сварных швах);
- отворачиванию крышек, резьбовых и притертых пробок, что приводит к нарушению герметичности тары и утечке содержимого.

При приемке опасного груза обращать внимание на меры по предотвращению непроизвольного отворачивания резьбовых и притертых пробок тары (применение специальных прокладок, контрольку упаковочных комплектов).

Перегрузки

Перегрузки в отдельных случаях могут достигать довольно больших значений, поэтому прочность швартовки грузов, перевозимых воздушным транспортом, должна рассчитываться на наиболее тяжелые случаи, возникающие, например, при аварийной посадке на неподготовленные площадки с убранными шасси.

При этом груз может выйти из строя, но не должен разрушиться и сорваться с места его швартовки.

Давление

Для уменьшения избыточного давления рекомендуется в летнее время тару с грузом перед погрузкой в летательный аппарат хранить в прохладном месте.

Низкое атмосферное давление в грузовом отсеке увеличивает испарение таких жидкостей, как ацетон, этиловый спирт, метиловый эфир, диэтиловый спирт, хлористый этил и др., поэтому перевозка таких грузов должна осуществляться с соблюдением особой осторожности.

Температура

В грузовых кабинах (отсеках) летательных аппаратов при включенной системе кондиционирования воздуха (обогрева) поддерживается положительная температура от +10 до +25° С. В грузовых кабинах (отсеках) может поддерживаться и более низкая температура, если этого требует перевозка данного груза.

При отключенной системе кондиционирования воздуха (обогрева) температура в грузовых кабинах (отсеках) будет понижаться и в зависимости от высоты и продолжительности полета может достигнуть температуры окружающего воздуха на высоте полета.

В летнее время при стоянке летательного аппарата (при отсутствии средств наземного кондиционирования воздуха) температура в грузовых кабинах (отсеках) может быть выше температуры окружающего воздуха на 5–8° С, до такой же температуры будет нагреваться и упаковка (тара) с перевозимыми грузами. В связи с этим предъявляются особые (повышенные) требования к прочности и герметичности тары и упаковки опасных грузов, перевозимых воздушным транспортом (указанные в технических инструкциях ИКАО как требования к испытаниям упаковочных комплектов).

9.3.7. Процедуры в отношении опасных грузов при аварийных ситуациях

(1) Проверка на выявление повреждений или утечки

Эксплуатант обязан обеспечить, чтобы грузовое место или внешняя упаковка с опасным грузом не грузились на воздушное судно или в средство пакетирования грузов, если непосредственно перед погрузкой не проведена его проверка, устанавливающая отсутствие явных признаков утечки или повреждения.

Средство пакетирования грузов не должно грузиться на воздушное судно, если не проведена его проверка, устанавливающая отсутствие утечки или повреждения находящихся в нем опасных грузов.

Грузовые места и внешние упаковки с опасным грузом подлежат проверке на выявление следов повреждения или утечки во время выгрузки воздушного судна или средства пакетирования грузов. В случае обнаружения признаков утечки или повреждения таких грузовых мест или внешних упаковок и во всех случаях перевозки опасных грузов в средстве пакетирования грузов место, где на воздушном судне располагались опасные грузы или средство пакетирования грузов, подлежит проверке на выявление повреждения или загрязнения, и любое опасное загрязнение должно устраняться. В случае обнаружения признаков утечки или повреждения грузовых мест любое лицо, ответственное за перевозку или вскрытие грузовых мест, содержащих инфекционные вещества, должно:

- (a) не производить обработку данного грузового места или свести ее к минимуму;
- (b) проверить соседние грузовые места или наличие загрязнения и отделить любое грузовое место, которое могло оказаться загрязненным;

- (с) проинформировать соответствующий орган здравоохранения или ветеринарный полномочный орган и представить информацию о других странах транзита, где ВС и находящиеся на нем лица могли подвергаться опасности;
- (d) передать уведомление грузоотправителю и/или грузополучателю.

Если очевидно, что упаковка радиоактивного вещества повреждена или имеет течь, или при наличии подозрения на то, что упаковка протекла или была повреждена, доступ к такой упаковке необходимо ограничить, и квалифицированный сотрудник должен как можно быстрее оценить степень загрязнения и результирующий уровень излучения упаковки. В сферу обследования должны также включаться воздушное судно, его оборудование и все другие материалы, которые перевозились на воздушном судне. В необходимых случаях должны быть приняты дополнительные меры для защиты здоровья людей в соответствии с положениями, утвержденными соответствующим компетентным органом, с целью ликвидации и сведения к минимуму последствий таких утечек или повреждений.

Примечание: Соответствующий полномочный орган должен быть уведомлен в целях обеспечения того, чтобы прилегающие зоны погрузки и разгрузки были также проверены на загрязнение.

Упаковки, имеющие утечку радиоактивного содержимого, превышающую допустимые пределы для нормальных условий перевозки, могут быть удалены только под контролем, и они не должны отправляться по маршруту до тех пор, пока не будут отремонтированы или приведены в надлежащее состояние и дезактивированы.

Воздушные суда или их оборудование, постоянно используемые для перевозки радиоактивных веществ, должны периодически проверяться для определения уровня загрязнения. Частота таких проверок должна определяться вероятностью загрязнения и объемом перевозок радиоактивных веществ.

Воздушное судно, на котором произошла утечка радиоактивного вещества, или любое воздушное судно, или оборудование воздушных судов, которые подверглись загрязнению выше установленных пределов активности, должны немедленно сниматься с эксплуатации и не допускаться к эксплуатации, пока уровень излучения, вызванный фиксированным и/или нефиксированным загрязнением, превышает соответствующие пределы (SCO-I, SCO-II).

(2) Предоставление информации

Инструкции о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами находятся на борту ВС, согласно Перечня документации, хранящейся на борту ВС.

Как можно раньше перед вылетом воздушного судна, но не позднее начала движения воздушного судна под действием собственной тяги, на борту которого должны перевозиться опасные грузы:

- КВС предоставляется в рукописном или печатном виде точная и удобочитаемая информация об опасных грузах, которые необходимо перевезти в качестве груза.
- Аналогичная информация предоставляется инженеру ОКПВС ДКДБА ответственному за осуществление оперативного контроля подготовки воздушного судна к вылету, СЗД ДПиКОД (ОСС) и диспетчеру по обеспечению полетов.

Данная информация должна включать:

- (a) номер авиагрузовой накладной (если она выдается);

- (b) надлежащее отгрузочное наименование, дополненное по необходимости техническим наименованием (см. IATA Dangerous Goods Regulation) и номер по списку ООН. В тех случаях, когда химические генераторы кислорода, содержащиеся в защитных дыхательных аппаратах (РВЕ), перевозятся в рамках специального положения А144, надлежащее отгрузочное наименование «Генератор кислорода химический» должно дополняться заявлением «Защитный дыхательный аппарат экипажа воздушного судна (дымозащитный колпак) в соответствии со специальным положением А144»;
- (c) класс или категорию, а также дополнительную опасность (опасности), соответствующую(ие) нанесенному(ым) знаку (знакам) дополнительной опасности, с указанием численных значений, а в случае класса 1 – группу совместимости;
- (d) группу упаковки, указанную в документе перевозки опасных грузов;
- (e) количество грузовых мест и точное место их расположения после погрузки. Для радиоактивных материалов см. ниже пункт g);
- (f) количество нетто или, если применимо, массу брутто каждого грузового места, за исключением радиоактивных материалов или других опасных грузов, в документе перевозки опасных грузов которых не требуется указывать количество нетто или массу брутто (см. часть 5, п. 4.1.4 ТИ ИКАО). Для партии груза из нескольких грузовых мест, содержащих опасные грузы, которые имеют одинаковое надлежащее отгрузочное наименование и номер по списку ООН или идентификационные (ID) номера, необходимо указывать только общее количество опасных грузов, а также их количество в самом большом и самом малом грузовом месте, в каждом месте их расположения после погрузки. Для потребительских товаров может предоставляться информация либо в виде массы брутто каждого грузового места, либо средней массы брутто грузовых мест;
- (g) для радиоактивных материалов – количество грузовых мест, внешних упаковок или грузовых контейнеров, их категорию, транспортный индекс (если это требуется) и точное место их расположения после погрузки;
- (h) указание о том, должно ли данное грузовое место перевозиться только на грузовом воздушном судне;
- (i) аэродром, на котором данное грузовое место(а) подлежит(ат) выгрузке;
- (j) в соответствующих случаях – указание о том, что эти опасные грузы перевозятся согласно освобождению данного государства; и
- (к) номер телефона, по которому можно получить в ходе полета информацию, аналогичную информации командиру воздушного судна, если эксплуатант считает возможным, чтобы командир воздушного судна сообщил номер телефона вместо подробной информации об опасных грузах на борту воздушного судна, как указывается в п. 4.3 ТИ ИКАО.

Информация командиру воздушного судна также должна включать подписанное подтверждение или какое-либо другое указание лица, ответственного за погрузку, о том, что у грузовых мест или средств пакетирования грузов, погруженных на воздушное судно, не было никаких признаков утечки или повреждения.

Данная информация должна быть легкодоступной для командира воздушного судна во время полета.

Указанная информация командиру ВС предоставляется в виде установленной стандартной формы донесения NOTOC – Dangerous Goods Notification to Captain (приложение 9.1) и прикладывается к отчетной документации о рейсе.

Командир воздушного судна на одной из копий представленного ему документа с такой информацией должен указать, что он получил данную информацию, или подтвердить ее получение каким-либо иным способом.

Удобочитаемая копия документа с информацией, предоставленная командиру воздушного судна, должна храниться на земле. На этой копии или приложении к ней должно быть указано, что командир воздушного судна получил данную информацию. СЗД ДПиКОД (ОСС) и диспетчер по обеспечению полетов должны располагать возможностью без затруднений получать копию этого документа или информацию, содержащуюся в уведомлении командиру воздушного судна, до окончания полета, к которому она относится.

Помимо языков, которые могут требоваться государством эксплуатанта, в информации, предназначенной командиру воздушного судна, следует использовать английский язык.

Если объем информации командиру воздушного судна является таковым, что не позволяет в ходе полета передать ее по радиотелефонной связи в случае возникновения аварийной ситуации, эксплуатант должен также предоставлять краткую информацию, содержащую по крайней мере сведения о количестве, классе или категории опасных грузов в каждом грузовом отсеке.

9.3.8. Действия экипажа ВС по обеспечению безопасности при перевозках опасных грузов

(1) Перед вылетом необходимо:

- (a) Убедиться о выполнении мероприятий по готовности воздушного судна к перевозкам опасных грузов.
- (b) Командиру ВС по сопроводительной перевозочной документации и Информации об опасных грузах ознакомиться со свойствами опасных грузов и мерами предосторожности при перевозке, а также практическими действиями в полете при инцидентах, указанных в таблице Практических действий в аварийной обстановке на борту ВС и аварийной карточке, если она имеется.

Провести инструктаж с кабинным экипажем по действиям в аварийной обстановке, связанной с опасными грузами. При наличии лиц, сопровождающих опасный груз, провести с ними инструктаж о взаимодействиях.

- (c) Бортпроводнику, ответственному за загрузку, не допускать прием опасных грузов на борт воздушного судна с признаками неисправности упаковки и без установленной маркировки.
- (d) Обратит внимание на возможность доступа к местам с опасными грузами, требующим наблюдения за ними во время полета.
- (e) При снаряжении воздушного судна дополнительными противопожарными, индивидуальными средствами защиты и аварийным комплектом проверить удобство их размещения для использования в случаях инцидентов с опасными грузами в полете.

Типовой аварийный комплект должен как минимум содержать длинные резиновые перчатки, большие полиэтиленовые мешки хорошего качества, впитывающий промокательный материал и жгуты для завязки мешков.

(2) В полете:

- (a) проводить периодическое наблюдение за состоянием перевозимых опасных грузов;
- (b) В необходимых случаях информировать органы управления воздушным движением об условиях полета и состоянием находящихся на борту воздушного судна опасных грузов;
- (c) При наличии на борту лиц, сопровождающих опасный груз, поддерживать с ними связь;
- (d) Предусматривать возможность выполнения посадки в максимально короткие сроки;
- (e) Кислородные маски и регуляторы подачи кислорода подключить и установить в положение, обеспечивающее подачу 100-процентного кислорода.

(3) Действия при инциденте с опасными грузами

В случае инцидентов с опасными грузами руководствоваться Инструкцией о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах.

(a) В случае возникновения аварийной обстановки в полете командиру воздушного судна следует:

- действовать в соответствии с РЛЭ воздушного судна, сообщить соответствующему органу обслуживания воздушного движения для передачи администрации аэропорта обо всех опасных грузах на борту воздушного судна. Если позволяет обстановка, в таком сообщении следует указывать надлежащие отгрузочные наименования, класс и дополнительные опасности, предусматривающие использование знаков опасности, группу совместимости для класса 1, а также количество и размещение опасных грузов на борту воздушного судна;
- включить сигнал бедствия;
- приступить, если это необходимо по согласованию с органом ОВД к экстренному снижению до безопасной высоты и предусмотреть посадку в максимально короткие сроки;
- включить световое табло: «Не курить. Пристегнуть привязные ремни»;
- выключить второстепенное электрооборудование;
- установить и поддерживать максимальный расход воздуха в системе кондиционирования;
- при необходимости надеть дымозащитные маски и использовать на питание 100-процентный кислород;
- по информации командиру корабля об опасных грузах определить кодовое обозначение практического действия с данным опасным грузом в аварийной обстановке. Кодовое обозначение практического действия может быть установлено с помощью алфавитного или порядкового перечня опасных грузов с использованием надлежащего отгрузочного наименования или номера опасного груза по списку ООН;
- определить источник и причину инцидента, приступить к его ликвидации;
- для устранения инцидента использовать инструкции, содержащиеся в Таблице фактических действий в аварийной обстановке на борту воздушного судна. Кодовое обозначение практического действия, состоит из числа от 1 до 10 с добавлением одной или нескольких букв.

Номеру практического действия соответствует строка, содержащая информацию относительно опасности, связанной с данным опасным грузом, а также инструктивные указания о соответствующих действиях, которые следует предпринять. Буквенный код указывает на другие возможные виды опасности, связанные с данным опасным грузом. Если к сопроводительной перевозочной документации приложена аварийная карточка о действиях при инцидентах с данным опасным грузом, следует использовать ее рекомендации по ликвидации инцидента;

- при получении от органа ОВД дополнительной информации о действиях при инциденте и его ликвидации с данным опасным грузом использовать эти рекомендации;
- при наличии лиц, сопровождающих опасный груз, использовать их опыт и знания для ликвидации инцидента;
- в случае пожара использовать имеющиеся огнегасящие средства и стандартные правила борьбы с пожаром;
- если позволяет обстановка, информировать орган ОВД о состоянии опасного груза. Если всю информацию передать не представляется возможным, следует сообщить наиболее важные для конкретных обстоятельств данные;
- обеспечить контроль физического состояния пассажиров. Не допускать возникновения паники.

(b) В случае инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирском салоне бортпроводники должны:

- уведомить командира корабля;
- выявить предмет или вещество, являющийся причиной инцидента. В случае пожара использовать стандартные процедуры тушения пожара, но перед этим выяснить возможность использования воды.

В случае просыпки или утечки:

- подготовить аварийный комплект или другие пригодные для сбора, просыпки или утечки предметы;
- надеть на руки резиновые перчатки или полиэтиленовые пакеты, противодымную маску – портативный кислородный прибор и накидку;
- переместить пассажиров из пораженной зоны и раздать им увлажненные полотенца или куски ткани;
- поместить просыпанное или вытекшее опасное вещество в полиэтиленовые мешки;
- убрать полиэтиленовые мешки на временное хранение с загрязненными сидениями кресел, чехлами следует обращаться как с опасным предметом;
- накрыть место просыпки (утечки) подходящим для этого материалом (мешками, пакетами и т.п.);
- периодически осматривать места хранения и загрязнения;
- доложить о принятых мерах командиру корабля.

(c) В случае инцидентов, связанных с опасными грузами в грузовом помещении грузового воздушного судна, специалисты, сопровождающие опасные грузы, выполняют аналогичные процедуры, указанные в пункте (a), и действуют по указанию командира корабля.

- (d) После посадки воздушного судна:
- произвести высадку пассажиров и членов экипажа до открытия каких-либо дверей (люков) грузовых или багажно-грузовых помещений;
 - уведомить наземный персонал, аварийно-спасательные службы о характере опасного груза и месте его нахождения;
 - сделать соответствующую запись в журнале технического обслуживания воздушного судна.

9.3.9. Представление отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами

Отчеты о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, предоставляются соответствующему полномочному органу государства, в котором произошло данное происшествие или инцидент, в соответствии с требованиями этого органа.

Эксплуатант должен представлять отчет о всех случаях обнаружения необъявленных или неправильно объявленных опасных грузов в грузовых местах. Такой отчет должен представляться соответствующим полномочным органам государства эксплуатанта и государства, в котором такой случай имел место. Эксплуатант должен также представлять отчет о всех случаях обнаружения опасных грузов, не разрешенных к провозу в соответствии с п. 1.2.3 части 8 ТИ ИКАО, в багаже пассажиров. Такой отчет должен представляться соответствующему полномочному органу государства, в котором такой случай имел место.

В случае авиационного происшествия или инцидента с воздушным судном, на котором перевозятся опасные грузы, эксплуатант данного воздушного судна как можно скорее передает государству, в котором произошло авиационное происшествие, информацию о перевозимых опасных грузах, включая их надлежащие отгрузочные наименования, класс, дополнительные опасности, предусматривающие использование знаков опасности, группу совместимости для класса 1, а также количество и размещение опасных грузов на борту воздушного судна.

В случае инцидента с воздушным судном, на котором перевозятся опасные грузы, эксплуатанту данного воздушного судна по запросу государства, в котором произошел инцидент, следует предоставлять такому государству информацию, требуемую для сведения к минимуму опасности, созданной в результате любого повреждения перевозимых опасных грузов.

9.3.10. Опасные грузы в авиапочте

- (1) В соответствии с Конвенцией Всемирного почтового союза в почте не разрешается перевозить опасные грузы в том виде, как они определены в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905, за исключением тех, которые перечислены в п. 9.3.11 (2). Соответствующие национальные полномочные органы должны обеспечить выполнение положений, относящихся к перевозке опасных грузов по воздуху.
- (2) Следующие опасные грузы могут приниматься в качестве авиапочтового отправления с учетом положений соответствующих национальных полномочных органов и Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905, которые относятся к подобным веществам:

- (a) образцы, взятые у пациентов, определение которых приводится в части 2 п. 6.3.1.4 Doc 9284 AN/905, при условии, что их классификация, упаковывание и маркировка осуществляется согласно требованиям части 2 п. 6.3.2.3.8 Doc 9284 AN/905;
 - (b) инфекционные вещества, отнесенные исключительно к категории В (ООН 3373), когда они упакованы в соответствии с требованиями Инструкции по упаковыванию 650 и твердая двуокись углерода (сухой лед), если она используется в качестве хладагента для веществ, относящихся к ООН 3373;
 - (c) радиоактивный материал в освобожденной упаковке, только ООН 2910 и ООН 2911, с активностью не более одной десятой значений, приводимых в таблице 2-14 главы 7 части 2 Doc 9284 AN/905, который не соответствует определениям и критериям отнесения к другим классам, кроме класса 7, или категориям, определенным в части 2 ТИ. На эту упаковку должна быть нанесена маркировка с указанием названия грузоотправителя и грузополучателя. Кроме того, на эту упаковку должны быть нанесены: маркировка «радиоактивный материал, количество, разрешенное для перевозки почтой» и знак «радиоактивный материал, освобожденная упаковка»;
 - (d) ионно-литиевые батареи, содержащиеся в оборудовании (ООН 3481), отвечающие положениям раздела II Инструкции по упаковыванию 967. В любом отдельном грузовом месте почтой можно перевозить не более четырех элементов или двух батарей;
 - (e) литий-металлические батареи, содержащиеся в оборудовании (ООН 3091), отвечающие положениям раздела II Инструкции по упаковыванию 970. В любом отдельном грузовом месте почтой можно перевозить не более четырех элементов или двух батарей.
- (3) Процедуры, используемые назначенными почтовыми операторами в целях осуществления контроля за постовыми отправлениями опасных грузов, предназначенными для перевозки по воздуху, подлежат рассмотрению и утверждению полномочным органом гражданской авиации государства, в котором принимается эта почта.
- (4) Перед тем, как назначенный почтовый оператор сможет приступить к приемке литиевых батарей, указанных в п. (d) и (e), он должен получить от полномочного органа гражданской авиации специальное разрешение на их перевозку.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 9. Опасные грузы (вещества)**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 09

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

9.4. ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗКИ ОРУЖИЯ И БОЕПРИПАСОВ

Порядок перевозки оружия и боеприпасов разработан на основе Инструкции о порядке перевозки на воздушных судах ПАО «Аэрофлот» оружия, боеприпасов и специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета.

9.4.1. Общие положения

- (1) Разрешенное к перевозке оружие регистрируется в качестве отдельных мест багажа.

Не допускается перевозка оружия и боеприпасов (патронов) к нему в одной упаковочной таре. Вес боеприпасов (патронов) не должен превышать 5 кг на одного пассажира.

Оружие и боеприпасы к нему расцениваются как одно место багажа и входят в бесплатную норму провоза багажа.

Перевозка оружия и боеприпасов к нему в качестве зарегистрированного багажа производится по предварительному согласованию с авиакомпанией не позднее чем за 36 часов до времени вылета, указанного в расписании.

- (2) Сотрудники Федеральной службы охраны Российской Федерации, Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации, Межправительственной фельдъегерской связи, находящиеся при исполнении служебных обязанностей, а также военнослужащие и сотрудники других государственных военизированных организаций, осуществляющие сопровождение конвоируемых лиц, имеющие командировочные предписания с соответствующими отметками в них о наличии оружия и боеприпасов, оружие для временного хранения на период полета не передают.

В аэропорту Шереметьево оружие для временного хранения на период полета не передается сотрудниками: Федеральной службы охраны Российской Федерации, Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации, Межправительственной фельдъегерской связи, находящимися при исполнении служебных обязанностей, имеющими соответствующие командировочный предписания с отметками в них о наличии оружия и боеприпасов.

Военнослужащие и сотрудники государственных военизированных организаций, находящиеся при исполнении своих служебных обязанностей, но не имеющие командировочного предписания и/или не осуществляющие сопровождение конвоируемых лиц, на период полета сдают оружие для временного хранения на период полета в аэропорту вылета.

Информация о нахождении на борту ВС вышеуказанных пассажиров с оружием должна сообщаться командиру воздушного судна.

При перевозке оружия воинских караулов стрелковое оружие и боеприпасы, упакованные в специальный металлический ящик (далее – ящик), предъявляются начальником караула в пункте досмотра. Личному составу караула в период нахождения на борту ВС в качестве пассажиров запрещено иметь при себе оружие и боеприпасы.

В аэропорту Шереметьево информация о наличии и количестве на борту ВС пассажиров с оружием доводится КВС, СБ уполномоченным АО «АэроМАШ – АБ» с вручением письменного уведомления командиру воздушного судна (приложение 9.5.1) под роспись.

Во внебазовых аэропортах информация о пассажирах с оружием и конвоируемых сообщается КВС представителем ПАО «Аэрофлот» или представителем обслуживающей компании (в аэропортах, где отсутствует представитель ПАО «Аэрофлот»).

СБ после посадки и размещения пассажиров с оружием в пассажирском салоне ВС информирует КВС о количестве пассажиров с оружием и конвоируемых лиц, а также о занимаемых ими местах. Во время полета в случае пересадки данных пассажиров на другие места СБ также информирует об этом КВС.

- (3) Имитаторы оружия (пистолеты, револьверы, винтовки, карабины, автоматы, электрошоковые устройства и т.п.) перевозить в салонах ВС запрещается. Перевозка имитаторов оружия допускается только в зарегистрированном багаже.
- (4) Оформление, доставку на борт/с борта ВС, прием-передачу и выдачу оружия владельцу осуществляют:
 - в аэропортах Российской Федерации уполномоченные сотрудники служб авиационной безопасности аэропортов;
 - в зарубежных аэропортах представители структур, уполномоченных законодательными актами данных государств.
- (5) В аэропорту Шереметьево оформление, доставку к/от ВС, прием-передачу и выдачу оружия владельцу осуществляют уполномоченные работники АО «АэроМАШ – АБ» (далее – уполномоченный АО «АэроМАШ – АБ»).

9.4.2. Порядок перевозки оружия на борту ВС

- (1) Для перевозки оружия, боеприпасов и спецсредств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета, на борту ВС должен быть размещен исправный, запираемый на замок металлический ящик размером 1100x500x300 мм с толщиной стенок не менее 1,2 мм и окрашенный в красный цвет.
- (2) Металлический ящик для перевозки оружия (далее – оружейный ящик) должен постоянно находиться на борту ВС и должен быть внесен в опись бортового имущества воздушных судов.

Место размещения оружейного ящика на ВС:

- B737-800 – в заднем багажном отсеке;
- B777-300 – в заднем багажном отсеке перевозки бестарного груза (BULK);
- A320/A321 – в заднем багажном отсеке перевозки бестарного груза (BULK);
- A-330-200, A-330-300 – в заднем багажном отсеке перевозки бестарного груза (BULK);
- RRJ-95 – в переднем багажном отсеке.

Оружейный ящик на ВС: A320\A321 и A330-200, A330-300, RRJ-95, B737-800, B777-300 крепится стяжными ремнями.

Помещать в оружейный ящик какие-либо иные предметы, не относящиеся к оружию, запрещается.

- (3) Ответственность за наличие, исправность оружейного ящика на борту ВС и его сохранность в период выполнения всех форм ТО ВС в базовом аэропорту возлагается на ДТО ВС.

Контроль наличия, исправности, правильности размещения оружейного ящика и крепления для него на борту ВС при предполетном обслуживании ВС в аэропорту Шереметьево осуществляет работник ООБ ДНОП, обслуживающий рейс. При выявлении неисправностей работник ООБ ДНОП информирует об этом инженера по организации управления производством ГООВСикЗ ООУиКЗ ДНОП (далее – инженер ГООВСикЗ), который через инженера ОКОВС ДКДБА передает информацию в СОТО ДТО ВС для устранения неисправностей.

- (4) Ответственность за сохранность оружейного ящика на борту ВС во внебазовом аэропорту возлагается на представителя ПАО «Аэрофлот» или обслуживающей компании (при отсутствии представительства).

Ответственность за сохранность оружейного ящика с размещенным в нем оружием в период выполнения рейса возлагается на члена кабинного экипажа, назначенного ответственным за сохранность и перевозку оружия (далее – бортпроводник).

- (5) Ключ с замком (ключ на ВС, оборудованных оружейным ящиком со встроенным замком) от оружейного ящика должен находиться в установленном месте в кабине пилотов.

Ответственность за формирование резервного фонда замков и ключей к ним, за комплектование на ВС (размещение в установленном месте в кабине пилотов) замка с ключом или ключа (на ВС, оборудованных оружейным ящиком со встроенным замком) возлагается на отдел аэронавигационной информации (далее - ОАИ) ДПП (группа комплектования аэронавигационной информации ОАИ ДПП, телефоны: 8-(499)500-66-51, NEC: 29-93, 29-98, группа доставки документов аэронавигационной информации на борт ВС ОАИ ДПП, телефоны: 8-(495) 753-82-57, NEC: 69-46, 69-74, 29-96).

Ответственность за выдачу на борту ВС ответственному бортпроводнику и обратное размещение (после возвращения ответственным бортпроводником) замка с ключом (или ключа на ВС, оборудованных оружейным ящиком со встроенным замком) в установленном месте в кабине пилотов возлагается на члена летного экипажа (второго пилота).

По прибытии на ВС перед выполнением рейса член летного экипажа (второй пилот) проверяет наличие замка с ключом в установленном месте согласно чек-листу проверки бортовой документации (ON BOARD DOCUMENTATION CHECKLIST). В случае отсутствия или неисправности замка с ключом член летного экипажа сообщает об этом инженеру ГООВСиКЗ, обслуживающему рейс, инженеру ОКОВС ДКДБА («Аэрофлот-Контроль») на радиочастоте 131.675 МГц для информирования ответственного работника группы доставки документов аэронавигационной полетной информации на борт ВС ОАПИ ДПП с целью принятия необходимых мер по обеспечению борта ВС замком с ключом из резервного фонда.

- (6) Перед началом коммерческой загрузки (выгрузки) оружейный ящик снимается с борта ВС и загружается на борт по окончании загрузки (выгрузки).

При наличии оружия (кроме оружия безвизовых трансферных пассажиров) на рейсах ПАО «Аэрофлот» в аэропорту Шереметьево загрузку/выгрузку оружейного ящика, а также его крепление в багажном отсеке осуществляют уполномоченные АО «АэроМАШ – АБ», при этом за доставку и установку стремянки и ленточного транспортера к борту ВС для доступа уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ» в багажно-грузовой отсек к оружейному ящику отвечают работники ДНОП.

- (7) Во внебазовом аэропорту загрузку/выгрузку и крепление в багажном отсеке оружейного ящика организует в соответствии с Соглашением о наземном обслуживании представитель ПАО «Аэрофлот» или обслуживающая компания (при отсутствии представительства).

- (8) Оружие, не вмещающееся в металлический ящик по своим габаритам и объему, допускается к перевозке в изолированном багажном отсеке рядом с оружейным ящиком в упаковке, отвечающей требованиям авиационной безопасности и сохранности оружия.

При большом количестве оружия (организованных групп охотников, спортсменов) допускается перевозка оружия в отдельном опломбированном контейнере.

- (9) По всем выявленным нарушениям правил перевозки оружия и боеприпасов на рейсах ПАО «Аэрофлот» СЗД по АБ АО «АэроМАШ - АБ» незамедлительно информирует СЗД ДУАБ (тел. 8-499-664-12-47, моб. 8-(495)-968-03-88 или 8-(903)-968-03-88, факс 8-499-500-65-74, E-mail: sznsab@aeroflot.ru).

9.4.3. Порядок передачи информации о наличии оружия на борту ВС

При отправлении из аэропорта Шереметьево информация о наличии на борту ВС оружия передается:

До отправления рейса:

- диспетчером ГРПП при регистрации пассажира путем внесения ремарки WEAP в АСУ отправками Sabre SSCI с указанием количества мест багажа с оружием, его веса, номеров багажных бирок для автоматического формирования телеграммы PSM;
- диспетчером ГРПП после регистрации пассажира для поступления информации о наличии оружия на рейсе в ЦД ООУиКЗ диспетчер ГРПП вносит в свободную информационную строку экрана FD рейса информацию об оружии с указанием количества мест с оружием, общего веса оружия пассажира и номеров багажных бирок в соответствующем формате;
- диспетчером ООБ в ГЦ ООУиКЗ посредством внесения данных в модуль КЗ программы «IPG AERO» после поступления данных об оружии в систему Bag Manager (при сканировании багажной(-ных) бирки(-ок) на оружии с помощью прибора ТСД);
- диспетчером ГЦ ООУиКЗ не позднее чем за 40 минут до вылета инженеру ГООВСиКЗ, обслуживающему рейс на стоянке ВС;
- ответственным бортпроводником – СБ и КВС;
- уполномоченным АО «АэроМАШ – АБ» после загрузки мест багажа с оружием на борт ВС – инженеру ГООВСиКЗ, обслуживающему рейс на стоянке ВС (информация о месте размещения оружия на борту ВС).

После отправления рейса:

- телеграммой PSM через систему АСУ отправками Sabre SSCI в автоматическом режиме в адрес представительств ПАО «Аэрофлот» или в обслуживающие компании (при отсутствии представительств) аэропортов трансфера и назначения;
- инженером ГООВСиКЗ, обслуживающим рейс на стоянке ВС, – диспетчеру по центровке ГЦ ООУиКЗ (информация о месте размещения загруженного оружия на борту ВС для внесения в телеграммы LDM, СРМ);
- телеграммой LDM, СРМ в адрес представительств ПАО «Аэрофлот» или в обслуживающие компании (при отсутствии представительства) аэропортов трансфера и назначения о месте размещения оружия на борту ВС (в телеграмме должны быть указаны номер рейса, дата, место размещения оружия на борту ВС, номер багажно-грузового авиационного контейнера, если оружие загружено в данный контейнер);
- КВС (по указанию КВС – членом летного экипажа) не позднее чем за 20 минут до посадки – по установленному каналу связи в аэропорт назначения;
- представителем ПАО «Аэрофлот» или обслуживающей компании (при отсутствии представительства) – уполномоченным органам в аэропорту назначения.

При отправлении из внебазовых аэропортов информация о наличии на борту ВС оружия передается:

- телеграммой PSM, в которой должны быть отражены следующие сведения: адреса аэропортов трансфера и назначения, адрес SVODISU (для ДУАБ) и SVOKESU, SVOZGSU (для ЦД и ГЦ ООУиКЗ), кодовое слово WEAP, номер рейса, дата, фамилия и имя пассажира, номера багажных бирок на оружии, количество единиц оружия, количество боеприпасов, общий вес оружия и боеприпасов;
- телеграммой LDM, CPM (о месте размещения оружия на борту ВС), в телеграмме должны быть указаны: номер рейса, дата, место размещения оружия на борту ВС, номер контейнера, если оружие загружено в контейнер;
- диспетчером ЦД ООУиКЗ после получения информации о наличии оружия на борту ВС (телеграмма PSM) инженеру по АБ (старшему инспектору по АБ) АО «АэроМАШ-АБ» (телефоны: терминал D 8 (495) 578-83-54, моб. 8 (966) 039-51-75; терминал E, терминал F 8 (495) 578-83-08, моб. 8 (966) 039-51-76; терминал A, терминал C 8 (968) 894-25-46) с отметкой в журнале времени передачи, должности и фамилии, имени, отчества лица, принявшего информацию, в случае получения телеграммы PSM с опозданием в журнале также делается соответствующая отметка с указанием причины (поздняя отправка телеграммы представителем и т.п.);
- ответственным бортпроводником – СБ и КВС;
- КВС (по указанию КВС членом летного экипажа) за 25–30 минут до посадки ВС в аэропорту Шереметьево по радиосвязи на частоте 131.675 МГц (голосовое сообщение или через автоматизированную систему) в ОКОВС ДКДБА с использованием цифрового кода в соответствии с Регламентом взаимодействия структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» при получении информации от КВС о событиях на борту ВС (РИ-01-212Х);
- инженером по организации управления производством ОКОВС инженеру по АБ (старшему инспектору по АБ) АО «АэроМАШ-АБ» (телефоны: для терминала D 8 (495) 578-83-54, моб. 8 (966) 039-51-75; для терминала E и терминала F 8 (495) 578-83-08, моб. 8(966)039-51-76) с отметкой в журнале времени передачи, должности и фамилии, имени, отчества лица, принявшего информацию.

Отправку информации о наличии оружия на борту ВС из внебазовых аэропортов обеспечивает представитель ПАО «Аэрофлот» или обслуживающая компания (при отсутствии представительства).

9.4.4. Порядок приема/передачи оружия в аэропорту Шереметьево

- (1) Прием мест багажа с оружием (от уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ» – при оформлении и принятии оружия к перевозке в аэропорту Шереметьево или при дооформлении оружия пассажиров, следующих трансфером через аэропорт Шереметьево по территории Российской Федерации; от грузчиков ООБ ДНОП под контролем уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ» – оружия безвизовых трансферных пассажиров) осуществляется ответственным бортпроводником под бортом ВС на месте стоянки.
- (2) Уполномоченное лицо установленным порядком доставляет оружие к борту ВС и передает его члену кабинного экипажа. Трансферное оружие рейсов МВЛ доставляется грузчиками (в терминале D грузчики ООБ ДНОП ПАО «Аэрофлот», в других терминалах грузчики СПО ДОПП ОАО «МАШ») под контролем уполномоченного лица.

При приеме оружия ответственный бортпроводник обязан: проверить соответствие номера рейса, направления и даты, указанные в Акте, состояние упаковки, наличие багажной и специальной бирок, сверить по багажным биркам фактическое количество мест оружия с количеством, указанным в Акте или Уведомлении. При выявлении факта повреждения упаковки, не отмеченного в Акте или Уведомлении, несоответствия номера рейса, направления или даты, указанным в Акте, фактического количества мест оружия, количеству, указанному в Акте или Уведомлении, прием оружия приостанавливается до устранения уполномоченным АО «АэроМАШ – АБ» всех несоответствий.

- (3) Под бортом ВС ответственный бортпроводник в присутствии уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ» и начальника караула сверяет реквизиты печати на ящике с реквизитами, указанными в Акте, и расписывается в соответствующей графе.

Ответственный бортпроводник в данном случае несет ответственность только за сохранность и соответствие реквизитов печати на ящике и указанным в Акте. Ответственность за содержимое ящика с оружием воинских караулов возлагается на начальника караула и уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ», присутствовавшего при проверке оружия воинского караула.

По окончании коммерческой загрузки ящик с оружием воинских караулов помещается в изолированный багажный отсек (т.е. не имеющий доступа пассажирам) рядом с бортовым оружейным ящиком. До загрузки на борт ВС ящик с оружием воинских караулов находится под контролем уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ».

При выявлении факта повреждения упаковки, не отмеченного в актах или уведомлении, несоответствия фактического количества мест оружия количеству, указанному в акте или уведомлении, прием оружия приостанавливается до устранения уполномоченным лицом данных несоответствий. После принятия оружия член кабинного экипажа расписывается в двух экземплярах акта приемки оружия на период полета воздушного судна (приложение 9.5.2) или в уведомлении.

- (4) Уполномоченное лицо в присутствии члена кабинного экипажа помещает оружие в упакованном виде в металлический ящик. При наличии нескольких единиц оружия уполномоченный составляет внутреннюю опись содержимого и вкладывает ее в оружейный ящик.
- (5) Член кабинного экипажа запирает ящик на замок. Замок с ключом от ящика с оружием он получает у члена летного экипажа до начала коммерческой загрузки.
- (6) Уполномоченное лицо опечатывает (пломбирует) металлический ящик номерной одноразовой пломбой АО «АэроМАШ-АБ» и записывает номер пломбы в экземпляры акта или уведомления, вручает один экземпляр акта или уведомления (два экземпляра) члену кабинного экипажа.
- (7) Оружейный ящик с оружием и оружие, не вмещающееся по габаритам и объему в оружейный ящик, в присутствии ответственного бортпроводника загружается уполномоченным АО «АэроМАШ – АБ» на борт ВС.

Багажно-грузовой авиационный контейнер с оружием загружается на борт ВС и закрепляется грузчиками ООБ ДНОП или СПО ДОПП АО «МАШ» (в зависимости от того, в каком терминале обслуживается данный рейс).

- (8) После закрытия багажных отсеков член кабинного экипажа бортпроводник докладывает СБ и КВС о наличии на борту ВС оружия, его количестве, месте размещения на борту ВС и возвращает ключ от замка члену летного экипажа для вложения в соответствующее место в кабине пилотов.

- (9) По прилету ВС в аэропорт Шереметьево (перед высадкой пассажиров или в процессе высадки пассажиров) СБ вручает, предъявившему соответствующее удостоверение, встречающему уполномоченному лицу экземпляр акта приемки оружия на период полета (акта приема/передачи багажа с оружием на рейсах ПАО «Аэрофлот», или уведомления командиру воздушного судна) и информирует его о месте нахождения оружия на борту ВС.

В случае отсутствия уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ» СБ информирует инженера ГООВСиКЗ, обслуживающего данный рейс, о месте размещения оружия без передачи документов по оружию.

Уполномоченный АО «АэроМАШ – АБ» снимает с борта ВС оружейный ящик с оружием, оружие, не вместившееся по габаритам или объему в оружейный ящик (кроме оружия трансферных пассажиров рейсов МВЛ).

Оружейный ящик с оружием (не вместившееся по габаритам или объему в оружейный ящик оружие) трансферных пассажиров рейсов МВЛ, отдельный багажно-грузовой авиационный контейнер с оружием выгружаются с борта ВС грузчиками ООБ ДНОП или СПО ДОПП АО «МАШ» (в зависимости от того, в каком терминале обслуживается данный рейс).

До прибытия ответственного бортпроводника оружие, выгруженное с борта ВС, находится под контролем уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ».

После выполнения обязанностей по высадке пассажиров ответственный бортпроводник получает ключ от замка у второго пилота, незамедлительно спускается под борт ВС для выполнения процедуры передачи мест оружия (или передачи под контроль мест трансферного оружия пассажиров рейсов МВЛ) уполномоченному АО «АэроМАШ – АБ». После передачи оружия экземпляр Акта или Акта приема/передачи багажа с оружием или Уведомления с росписью уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ» приобщается ответственным бортпроводником к заданию на полет кабинного экипажа и хранится вместе с ним.

После передачи оружия ответственный бортпроводник возвращает ключ с замком от оружейного ящика члену летного экипажа (второму пилоту) для размещения в установленном месте в кабине пилотов.

- (10) В случае обнаружения в процессе приема-передачи повреждения упаковки оружия, несоответствия номера рейса, направления и даты, указанным в актах или в Уведомлении, выявления несоответствия фактического количества мест оружия количеству, указанному в актах или Уведомлении, уполномоченный АО «АэроМАШ – АБ» приостанавливает прием оружия и вызывает на место стоянки ВС представителей ЛУ МВД и ДУАБ.

После прибытия представителей указанных структур в их присутствии и присутствии бортпроводника уполномоченное лицо завершает прием оружия с составлением акта обнаружения поврежденной упаковки или недостачи оружия.

Копия данного акта вручается представителю ДУАБ и передается им СЗД ДУАБ. СЗД ДУАБ организует информирование представителя ПАО «Аэрофлот» или представителя обслуживающей компании (в аэропортах, где отсутствует представитель ПАО «Аэрофлот») в аэропорту отправления о выявленных несоответствиях.

- (11) В случае обнаружения повреждения упаковки оружия или несоответствия фактического количества мест оружия, указанному в актах, уполномоченный приостанавливает прием оружия до прибытия сотрудника ЛУ МВД, сотрудника Шереметьевской таможни (для международных рейсов).

После прибытия представителей указанных подразделений в их присутствии и присутствии члена кабинного экипажа уполномоченный завершает прием оружия с составлением акта обнаружения поврежденной упаковки или недостачи оружия.

Копия данного акта вручается СЗД ДУАБ.

- (12) В аэропорту Шереметьево невостребованное оружие, прибывшее из аэропортов Российской Федерации, передается в ЛУ МВД, из зарубежных аэропортов – в ООД СВХ.

О наличии невостребованного оружия, о сдаче невостребованного оружия из аэропортов Российской Федерации в ЛУ МВД, о необходимости передачи в ООД СВХ невостребованного оружия из зарубежных аэропортов уполномоченный АО «АэроМАШ – АБ» информирует СЗД ДУАБ.

При получении информации от уполномоченного АО «АэроМАШ – АБ» о необходимости передачи оружия в ООД СВХ СЗД ДУАБ направляет в качестве представителя авиакомпании работника ООУ ДУАБ, который заключает с ООД СВХ договор хранения невостребованного оружия и специальных средств (в соответствии с требованиями Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации»). Договором является складская квитанция.

Об оружии, не востребованном владельцем и переданном в ЛУ МВД или ООД СВХ, уполномоченные АО «АэроМАШ – АБ» информируют розыск багажа (старшего диспетчера ГОБП ООБ ДНОП, моб. 8-966-035-88-49).

- (13) Если оформленное оружие не было отправлено по каким-либо причинам на одном рейсе с его владельцем, то такое оружие отправляется как досылочный багаж, при этом для передачи оружия ответственному бортпроводнику дополнительно оформляется уведомление (приложение 9.5.3).

Информация об этом в обязательном порядке должна передаваться в аэропорт назначения.

- (14) В случае неприбытия уполномоченного (к открытию багажно-грузовых отсеков ВС) для снятия оружия с борта ВС ответственный бортпроводник информирует:

- в аэропорту Шереметьево – КВС и инженера ГООВСиКЗ, обслуживающего рейс, который в свою очередь информирует СЗД ДУАБ (телефоны: 8-499-664-12-47; NEC: 10-68 (в терминале D), 32-34 (в НСС терминала F); моб. 8-495-968-03-88 или 8-903-968-03-88) или ООУ ДУАБ (телефоны: 8-499-664-12-34, NEC: 10-81, 48-82). СЗД ДУАБ, получив данную информацию, доводит ее до СЗД по ТАБ АО «АэроМАШ – АБ» (телефоны: 8-495-578-94-89, моб. 8-903-795-90-29) или инженеру по АБ АО «АэроМАШ – АБ» (телефоны: 8-495-578-83-54, моб. 8-903-724-34-41) для принятия соответствующих мер;
- во внебазовом аэропорту – КВС и представителя ПАО «Аэрофлот» или обслуживающей компании (при отсутствии представительства).

9.4.5. Порядок оформления и приема/передачи оружия в аэропортах назначения

- (1) Обязанности по организации и контролю приема-передачи оружия, контролю за отправленными телеграммами PSM, LDM, CPM с информацией об оружии, контролю за соблюдением формата отправляемых телеграмм PSM возлагаются на представителя ПАО «Аэрофлот» или представителя обслуживающей компании (в аэропортах, где отсутствует представитель ПАО «Аэрофлот»).
- (2) Прием-передача оружия во внебазовом аэропорту от ответственного бортпроводника уполномоченному (по прибытию) и от уполномоченного ответственному бортпроводнику (при отправлении) осуществляется непосредственно на стоянке.

(3) Оружие от уполномоченного лица аэропорта отправления член кабинного экипажа, ответственный за перевозку оружия, принимает на стоянке возле грузового люка ВС. О приеме оружия член кабинного экипажа информирует представителя ПАО «Аэрофлот» и КВС.

(4) Член кабинного экипажа получает у члена летного экипажа ключ от замка ящика с оружием, проверяет целостность печати (пломбы), в присутствии уполномоченного лица аэропорта назначения снимает замок с ящика под бортом ВС и передает оружие уполномоченному лицу аэропорта под роспись в акте. Акт по прибытии в базовый аэропорт член кабинного экипажа приобщает к заданию на полет кабинного экипажа.

По прибытии ВС в зарубежный аэропорт член кабинного экипажа передает уполномоченному представителю службы данного аэропорта:

- оружие под роспись в акте, если оно принято к перевозке и оформлено в аэропорту Шереметьево;
- трансферное оружие под роспись в Уведомлении.

После подписания уполномоченным лицом акта или уведомления данные документы приобщаются членом кабинного экипажа к «Заданию на полет кабинного экипажа» и хранятся вместе с ним.

(5) В случае неприбытия уполномоченного для снятия оружия с борта ВС ответственный бортпроводник немедленно информирует:

- в аэропорту Шереметьево - КВС и инженера по организации управления производством ОКПВС ДКДБА, обслуживающего рейс, который в свою очередь информирует СЗД ДУАБ (телефоны: 8-499-664-12-47; NEC: 10-68 (в терминале D), 32-34 (в НСС терминала F); моб. 8-(495)-968-03-88 или 8-(903)-968-03-88) или ООК ДУАБ (телефоны: 8-499-664-12-34, NEC: 10-81, 48-82). СЗД ДУАБ, получив данную информацию, сообщает об этом СЗД по АБ АО «АэроМАШ - АБ» (телефоны: 8-(495)-578-94-89, моб. 8 (903) 795-90-29) или инженеру по АБ АО «АэроМАШ - АБ» (телефоны: 8-(495)-578-83-54, моб. 8-903-724-34-41) для принятия соответствующих мер;
- во внебазовом аэропорту - КВС и представителя ПАО «Аэрофлот» или обслуживающей компании (при отсутствии представительства).

(6) Невостребованное оружие в аэропортах Российской Федерации передается уполномоченным лицом аэропорта назначения в органы внутренних дел.

В зарубежных аэропортах, действия по оформлению, перемещению и хранению невостребованного оружия осуществляются в соответствии с правилами данных аэропортов.

(7) При отправлении ВС член кабинного экипажа принимает оружие по акту (приложение 9.5.2), акту приема/передачи багажа с оружием на рейсах ПАО «Аэрофлот» (приложение 9.5.4) или уведомлению (приложение 9.5.3), проверяет состояние упаковки, наличие багажной и специальной бирок, сверяет фактическое количество мест оружия с количеством, указанным в данных документах.

При выявлении факта повреждения упаковки не отмеченного в актах или уведомлении, несоответствия фактического количества мест оружия количеству, указанному в акте или уведомлении, прием оружия приостанавливается до устранения представителем ПАО «Аэрофлот» или представителем обслуживающей компании (в аэропортах, где отсутствует представитель ПАО «Аэрофлот») данных несоответствий.

Ответственный бортпроводник производит действия аналогично действиям при отправлении оружия из аэропорта Шереметьево и докладывает СБ и КВС о наличии на борту ВС оружия, его количестве, месте размещения на борту ВС и возвращает ключ от замка члену летного экипажа (второму пилоту) для размещения в соответствующем месте в кабине пилотов.

В случае выдачи оружия в промежуточных пунктах посадки (транзитных аэропортах) опечатывание (пломбирование) оружейного ящика с размещенным в нем оружием производится номерной одноразовой пломбой.

После размещения оружия член кабинного экипажа запирает металлический ящик на замок (замок с ключом от металлического ящика он получает у члена летного экипажа до начала коммерческой загрузки).

- (8) После закрытия багажных отсеков член кабинного экипажа бортпроводник докладывает СБ и КВС о наличии на борту ВС оружия, его количестве, месте размещения на борту ВС и возвращает ключ от замка члену летного экипажа для вложения в соответствующее место в кабине пилотов.

9.5. ПРИЛОЖЕНИЯ

9.5.1. Информация командиру корабля по опасным грузам (NOTOC – Dangerous Goods Notification to Captain)

Dangerous Goods Notification to Captain Информация командиру корабля по опасным грузам

| | | | | |
|-----------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------|
| Station of Loading Аэропорт загрузки | 1-st Flight 1-ый Рейс | Registration Бортовой номер | Date Дата | Prepared by Подпись лица, подготовившего документ |
|-----------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------|

| | | | |
|-----------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------|
| Station of Loading Аэропорт загрузки | 1-st Flight 1-ый Рейс | Registration Бортовой номер | Date Дата |
|-----------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------|

| Station of Unloading (destination) | Air Waybill Number | Proper Shipping Name | Class or Division For Class 1: Compat. Стр. | UN or ID Number | Sub Risk | Number of Packages | Net Quantity per Package (kg/litre) | Transport Indices per Package (T.I.) | Radioakt. Material Categorie | Package Group | Code (see reverse) | CAO (X) | Loading Position 1. Flight 2. Flight | ULD IATA - ID Code | Drill code | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------------------|----------------------------|---------------|----|
| Аэропорт разгрузки | Номер грузовой авианакладной | Отправительское наименование груза | Класс или категория груза | Номер по списку ООН | Дополнит. Опасность | Количество мест | Нетто на упаковку (кг/литр) | Гранс-портный индекс на упаковку | Категория радиакт. вещества | Группа упаковки | Код | Только грузовым самолетом | Загрузка на рейс (состояние за-рейс) | Код средства пакетирования | Аварийный код | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| Remarks: <input type="checkbox"/> DRI ICE COOLING MATERIAL There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft. Loaded as shown above. Нет данных о загрузке на борт опасного груза в несоответствующей упаковке. Загрузка произведена, как показано выше | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Loading Position(s)ULD ID - Code(s) Примечания: Сухой лед, как охлаждающий материал Средства пакетирования Signature of Ramp Agent Подпись ответств. лица, отвечающего за загрузку Notified accordingly Сообщено: Signature of Captain Подпись командира корабля | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Emergency response telephone number: Номера телефонов для экстренной связи: (095) 726-29-98, 763-37-68 | | | | | | | | | | | | | | | | |



9.5.2. Бланк акта приемки оружия на период полета воздушного судна

Акт № _____

приемки оружия на период полета воздушного судна

Blank of arms reception for an aircraft flying time

1. Аэропорт вылета _____ « _____ » _____ 20 ____ г.

Airport of departure

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer (должность, фамилия, инициалы) (post, surname)

на основании разрешения на право хранения и ношения; ввоза на территорию Российской Федерации или вывоза из Российской Федерации оружия (необходимое подчеркнуть) on the grounds of the permission for keeping, keeping and carrying arms into the territory of Russian Federation or for removal arms from the Russian Federation (underline what is necessary)

(указать номер разрешения, дату выдачи, кем выдано) (point out the number of the permission, when & by whom it is signed)

принял (а) от пассажира _____

has taken over from the passenger (указать Ф.И.О., серию и номер документа, удостоверяющего личность, кем и когда выдан)

(indicate the surname, given names, the series and number of the identification document, when & by whom it is signed)

Вылетающего рейсом № _____ по маршруту _____ бортовой номер _____

Departing by flight № along the route board number

оружие: _____

the arms (указать тип, модель, регистрационный номер оружия, количество боеприпасов, общий вес оружия и боеприпасов)

(point out the type, mode and registration number of the arms, ammunition quantity, total weight of arms and ammunition)

багажная бирка № _____

baggage tag number

Оружие и документы проверил _____

The arms and documents are checked by (должность, звание, Ф.И.О. сотрудника органов внутренних дел) (подпись)

(post, rank, surname, given names of the transport police officer) (signature)

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer (фамилия, инициалы) (surname, initials) (подпись) (signature)

Пассажир _____

Passenger (фамилия, инициалы) (surname, initials) (подпись) (signature)

Член экипажа/представитель _____

Crew member /representative/ (фамилия, инициалы) (surname, initials) (подпись) (signature)

Оружие помещено в металлический ящик/контейнер № _____ /и опечатано печатью № _____

The arms is put into the metal box / container number/ / and sealed by the seal number

2. Аэропорт назначения _____

Airport of destination

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer (должность, фамилия, инициалы) (post, surname, initials)

получил по акту № _____ от члена экипажа _____

by Blank № received from the crew member (фамилия, инициалы) (surname, initials)

оружие, боеприпасы _____

the arms, ammunition

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer (фамилия, инициалы) (surname, initials) (подпись) (signature)

3. Выдано пассажиру _____ рейса № _____

Returned the passenger (фамилия, инициалы) (surname, initials) of flight № (тип оружия, его регистрационный номер и характерные признаки, количество боеприпасов) (type of the arms, its registration number and typical sings, ammunition quantity)

Сотрудник службы авиационной безопасности _____
Aviation security officer (фамилия, инициалы) (surname, initials) (подпись) (signature)

Пассажир _____
Passenger (фамилия, инициалы) (surname, initials) (подпись) (signature)

9.5.3. Бланк уведомления

УВЕДОМЛЕНИЕ NOTIFICATION

О наличии на борту воздушного судна трансфертного багажа с оружием Of transfer luggage presence, involving weapons, on board aircraft

Сообщаем Вам
We notify you that

На рейсе № _____, дата _____ ; бортовой № _____,
On flight No _____ Date _____ aircraft No _____

маршрут следования _____
flight route _____

размещено _____, мест трансфертного багажа с оруж _____
there is _____ (количество) pieces of luggage involving weapons _____ (№№ багажных бирок)
(number of pieces) (NoNo luggage labels)

Место размещения на борту ВС _____
Location of accommodation on board aircraft _____

Уведомление передал _____
Notification is _____ (должность) (position) _____ (подпись) (signature) _____ (Ф.И.О.) (Full name)
transferred by

Член экипажа _____
Crew member _____ (должность) (position) _____ (подпись) (signature) _____ (Ф.И.О.) (Full name)

Уведомление принял _____
Notification is accepted by _____ (должность) (position) _____ (подпись) (Signature) _____ (Ф.И.О.) (Full name)

« _____ » _____ 20__ г.

9.5.4. Бланк Акта приема/передачи багажа с оружием на рейсах ПАО «Аэрофлот» из зарубежных аэропортов

**Acceptance/delivery acts of luggage, involving weapons
JSC «Aeroflot» flights from foreign destination**

**Акт приема/передачи багажа
с оружием на рейсах ПАО «Аэрофлот» из зарубежных аэропортов**

от « » _____ 20 г.

Airport of Departure

Аэропорт вылета _____

Security arms and documents are checked

Проверено на безопасность и наличие

разрешающих документов _____

(The name of division; название структуры, подразделения)

Accepted for transportation

Принято к перевозке _____

(How many pieces of luggage involve weapons, weight, № of luggage labels;
количество мест багажа с оружием, вес, номера багажных бирок)

Flight №

Рейс № _____

Aircraft №

Бортовой № ВС _____

Flight route

Маршрут следования _____

Accommodated on board

Размещение на борту ВС _____

(№ container, № of seal on a weapon box; № контейнера, № пломбы на оружейном ящике)

Dispatch was checked by

Проконтролировал отправление _____

(Full name and the signature of the representative or the agent; Ф.И.О. и подпись представителя или агента)

Accepted by

Принял _____

(Full name and the signature of flight attendant; Ф.И.О. и подпись бортпроводника)

Accepted at destination airport

Принял в аэропорту назначения _____

(Full name and the signature of the representative; Ф.И.О. и подпись уполномоченного)

Weapons holder signature

Оружие получил _____

(Full name and the signature of the weapons' owner; Ф.И.О. и подпись владельца оружия)



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 9. Опасные грузы (вещества)**

РД-ГД-001

Изд. 4



Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 10.1. Политика ПАО «Аэрофлот» в области безопасности и ее организационные аспекты..... | 10.1.1 |
| 10.1.1. Программа обеспечения авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот»..... | 10.1.1 |
| 10.1.2. Международные обязательства..... | 10.1.3 |
| 10.1.3. Распределение в ПАО «Аэрофлот» функций и обязанностей в области АБ..... | 10.1.4 |
| 10.1.4. Информация и связь..... | 10.1.12 |
| ✈ 10.2. Безопасность воздушных судов..... | 10.2.1 |
| 10.2.1. Меры обеспечения безопасности воздушных судов..... | 10.2.1 |
| 10.2.2. Защита воздушных судов на земле..... | 10.2.3 |
| 10.2.3. Защита кабины пилотов в полете..... | 10.2.3 |
| 10.2.4. Режимы доступа в кабину пилотов..... | 10.2.4 |
| 10.2.5. Патрулирование в целях безопасности..... | 10.2.5 |
| 10.2.6. Предполетные меры предосторожности..... | 10.2.5 |
| ✈ 10.3. Безопасность пассажиров и ручной клади..... | 10.3.1 |
| 10.3.1. Предназначение досмотра пассажиров и ручной клади..... | 10.3.1 |
| 10.3.2. Досмотр пассажиров и ручной клади..... | 10.3.2 |
| 10.3.3. Разделение прошедших и не прошедших досмотр пассажиров..... | 10.3.7 |
| 10.3.4. Дипломатические вализы и правительственные курьеры..... | 10.3.8 |
| 10.3.5. Пассажиры особых категорий..... | 10.3.8 |
| ✈ 10.4. Политика ПАО «Аэрофлот» в отношении недисциплинированных пассажиров..... | 10.4.1 |
| 10.4.1. Общие положения..... | 10.4.1 |
| 10.4.2. Порядок действий на земле..... | 10.4.1 |
| 10.4.3. Порядок действий в полете..... | 10.4.2 |
| 10.4.4. Полномочия на применение мер сдерживания..... | 10.4.2 |
| 10.4.5. Порядок представления донесений..... | 10.4.3 |
| ✈ 10.5. Безопасность багажа, перевозимого в грузовом отсеке..... | 10.5.1 |
| 10.5.1. Зарегистрированный багаж..... | 10.5.1 |
| 10.5.2. Досмотр багажа пассажиров..... | 10.5.1 |
| 10.5.3. Пункты досмотра багажа..... | 10.5.2 |
| 10.5.4. Проверка личности пассажира..... | 10.5.5 |
| 10.5.5. Подробные данные об оборудовании для досмотра..... | 10.5.6 |
| 10.5.6. Охрана перевозимого в грузовом отсеке багажа..... | 10.5.7 |
| 10.5.7. Порядок регистрации перевозимого в грузовом отсеке багажа в пунктах, расположенных за пределами аэропорта..... | 10.5.7 |
| 10.5.8. Порядок провоза огнестрельного и другого оружия..... | 10.5.8 |
| 10.5.9. Порядок действий в случае обнаружения подозрительных сумок/чемоданов..... | 10.5.10 |

| | | |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 10.5.10. | Опознавание несопровождаемого багажа | 10.5.11 |
| 10.5.11. | Установление принадлежности багажа пассажирам | 10.5.12 |
| 10.5.12. | Засланный багаж..... | 10.5.14 |
| ✈ | 10.6. Безопасность борТПитания, сопутствующих средств и борТПазпасов..... | 10.6.1 |
| 10.6.1. | Предполетный досмотр | 10.6.1 |
| 10.6.2. | Безопасность борТПитания и борТПрипасов | 10.6.2 |
| 10.6.3. | Корпоративные припасы/принадлежности | 10.6.4 |
| | 10.7. Меры безопасности при уборке в салоне ВС | 10.7.1 |
| | 10.8. Груз и почта..... | 10.8.1 |
| 10.8.1. | Предполетный досмотр груза и почты | 10.8.1 |
| 10.8.2. | Процедура предполетного досмотра груза и почты..... | 10.8.1 |
| 10.8.3. | Меры безопасности в отношении груза и почты, включая курьерские и срочные отправления | 10.8.2 |
| ✈ | 10.9. Грузоотправители и/или отправители..... | 10.9.1 |
| 10.9.1 | Известные грузоотправители и/или отправители | 10.9.1 |
| 10.9.2. | Неизвестные грузоотправители..... | 10.9.3 |
| ✈ | 10.10.Безопасность груза, курьерских и срочных отправлений и почты..... | 10.10.1 |
| 10.10.1. | Перевалочные грузы | 10.10.1 |
| 10.10.2. | Ценный груз..... | 10.10.1 |
| 10.10.3. | Несопровождаемый багаж и/или личные вещи | 10.10.2 |
| 10.10.4. | Дипломатическая почта..... | 10.10.2 |
| ✈ | 10.11.Подготовка персонала в области авиационной безопасности | 10.11.1 |
| 10.11.1. | Общие положения..... | 10.11.1 |
| 10.11.2. | Профессиональная подготовка персонала авиакомпании..... | 10.11.2 |
| 10.11.3. | Подготовка членов экипажей ВС..... | 10.11.3 |
| ✈ | 10.12.План на случай непредвиденных обстоятельств | 10.12.1 |
| ✈ | 10.13.Представление уведомления об инцидентах..... | 10.13.1 |
| | 10.14.система контроля за осуществлением мер безопасности и контроля качества..... | 10.14.1 |
| 10.14.1. | Применение стандарта ISO 9001 | 10.14.1 |
| 10.14.2. | Регулирование работ по обеспечению АБ | 10.14.1 |
| 10.14.3 | Анализ системы со стороны руководства..... | 10.14.2 |
| ✈ | 10.15.Процедуры, применяемые в местном аэропорту | 10.15.1 |
| 10.15.1. | Обеспечение АБ при обслуживании рейсов ПАО «Аэрофлот» в аэропортах по сети маршрутов | 10.15.1 |
| 10.15.2. | Меры безопасности в отношении членов экипажей | 10.15.3 |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
|  | 10.16.Процедуры, применяемые в базовом аэропорту..... | 10.16.1 |
| 10.16.1. | Пропускной и внутриобъектовый режим..... | 10.16.1 |
| 10.16.2. | Удостоверение государственного инспектора в области ГА..... | 10.16.2 |
| 10.16.3. | Методы защиты деятельности авиакомпании от АНВ | 10.16.2 |
| 10.16.4. | Применение служебных животных..... | 10.16.2 |
| 10.16.5. | Паспортно-визовый контроль..... | 10.16.3 |
| 10.16.6. | Контроль пассажирских перевозочных документов | 10.16.4 |
|  | 10.17.Приложения..... | 10.17.1 |
| 10.17.1. | Требования по безопасности кабины летного экипажа | 10.17.1 |
| 10.17.2. | Права и обязанности пассажиров по соблюдению правил поведения | 10.17.2 |
| 10.17.3. | Права работников ПАО «Аэрофлот» по обеспечению соблюдения пассажирами правил поведения | 10.17.3 |
| 10.17.4. | Права членов экипажа в отношении употребления пассажирами алкогольных напитков..... | 10.17.4 |
| 10.17.5. | Санкции, применяемые к нарушителям правил поведения | 10.17.4 |
| 10.17.6. | Действия персонала ПАО «Аэрофлот» по пресечению нарушений пассажирами правил поведения | 10.17.4 |
| 10.17.7. | Бланки рапортов, образцы заполнения и информационный лист | 10.17.11 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 09

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.1. ПОЛИТИКА ПАО «АЭРОФЛОТ» В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЕЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

10.1.1. Программа обеспечения авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот»

Программа авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот» (далее – Программа) представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на защиту ПАО «Аэрофлот» от актов незаконного вмешательства (далее – АНВ) в его производственную деятельность.

Программа разработана, реализуется и выполняется в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации в области авиационной безопасности и составлена в соответствии со структурой, изложенной в Добавлении 24 Руководства по авиационной безопасности ИКАО (DOC 8973, 2011/8).

Все экземпляры Программы имеют ограничительную пометку «Конфиденциально». Держатели Программы обеспечивают хранение документа в месте ограниченного доступа, исключая случаи копирования и тиражирования.

При издании новой редакции документа держатели Программы уведомляются о необходимости уничтожения утратившей силу редакции с отправкой в адрес ДУАБ письма, подтверждающего факт утилизации.

Программа регулярно пересматривается, в нее вносятся поправки, которые соответствуют действующим и вновь издаваемым нормативным международным и российским актам в области АБ ГА. ДУАБ уведомляет сторонние организации, работающие на договорной основе с ПАО «Аэрофлот» по обеспечению АБ (агенты по АБ), а также структурные подразделения ПАО «Аэрофлот» об изменениях в существующих требованиях, касающихся их деятельности.

Ответственность за своевременное внесение изменений и дополнений возлагается на директора ДУАБ. Изменения и дополнения направляются держателям Программы в соответствии с перечнем держателей Программы. Держатель Программы обеспечивает своевременное внесение поправок в свой экземпляр.

Программа предоставляется по требованию органов федеральной исполнительной власти, осуществляющих надзор и контроль обеспечения авиационной безопасности, иных видов государственного контроля (по их запросу), главным операторам аэропорта базирования и полетов, а также операторам аэропортов, иным юридическим лицам (по их письменному запросу с указанием причин для ознакомления).

Ознакомление лиц с Программой, а также с документами, являющимися приложениями к Программе, включая работников Эксплуатанта, относящихся и не относящихся к авиационному персоналу, проводится в соответствии с документами Эксплуатанта в области защиты информации.

Программа до ее ввода в действие в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 13.02.2012 № 34 согласовывается с МТУ ВТ ЦР Росавиации.

Процедуры утверждения Программы в принимающих государствах осуществляются в соответствии с порядком, установленным в соответствующих НПБГА.

Поправки и изменения в Программу, за исключением незначительных изменений или поправок, представляются в МТУ ВТ ЦР Росавиации для согласования.

Программа пересматривается, обновляется и представляется в МТУ ВТ ЦР Росавиации для согласования не реже чем раз в 24 месяца.

Программа содержит в себе следующие разделы:

- термины и их определения, используемые для целей применения Программы;
- описание цели Программы, подчеркивающей необходимость соблюдения требований Приложения 17 «Безопасность. Защита международной авиации от актов незаконного вмешательства», законодательных и нормативных правовых актов воздушного законодательства Российской Федерации в области авиационной безопасности, а также иных национальных государств и/или региональных нормативных требований при осуществлении международных воздушных перевозок;
- перечень законодательных и нормативных актов воздушного законодательства Российской Федерации в области авиационной безопасности, международных конвенций и договоров в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;
- описание организации деятельности Эксплуатанта, включая его организационную структуру, полномочия органов федеральной исполнительной власти в области обеспечения авиационной безопасности, службы авиационной безопасности аэропортов базирования, правоохранительных органов, органов пограничного, таможенного и иных видов контроля, а также операторов аэропортов, являющихся поставщиками бортового питания (бортпитания) и бортовых запасов (бортприпасов);
- описание передачи информации о совершении или попытке совершения акта незаконного вмешательства в деятельность Эксплуатанта;
- описание мер авиационной безопасности для защиты воздушных судов, членов экипажей, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, груза, почты, бортпитания, сопутствующих средств и бортприпасов, огнестрельного и других видов оружия, а также в отношении категорий лиц или предметов, подлежащих досмотру;
- описание требований к подготовке работников Эксплуатанта в области авиационной безопасности;

Программа также содержит такие разделы, как:

- содержание;
- сокращения;
- описание порядка представления и согласования поправок (добавлений, изменений или отмены) к Программе;
- лист регистрации изменений и дополнений с указанием дат и основания их внесения (изменения, связанные с нормативным правовым регулированием, организацией деятельности Эксплуатанта, введения новых типов воздушных судов или исключение воздушных судов, изменения аэропорта базирования, аэропортов, включенных в производственную деятельность, в том числе принимающих государств, руководства по качеству в части, касающейся авиационной безопасности, принятия дополнительных мер авиационной безопасности;
- служебные отметки об ограничении доступа к информации;
- срочные поправки, вносимые в Программу в целях реализации директивных указаний федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации относительно введения дополнительных мер авиационной безопасности, вносятся в течение 6 часов после их официального получения Эксплуатантом. Вышеуказанные поправки заносятся в лист изменений и дополнений, затем данные поправки согласовываются установленным порядком.

Программа утверждается генеральным директором Эксплуатанта.

Директор департамента управления авиационной безопасностью авиакомпании контролирует состояние и выполнение Программы (экземпляр № 1), а также один раз в год пересматривает действующую редакцию Программы и сообщает об этом в МТУ ВТ ЦР Росавиации.

Программа составлена с соблюдением требований воздушного законодательства Российской Федерации в области авиационной безопасности.

В случае если принимающие государства устанавливают условия предоставления Программы, отличные от требований Российской Федерации, данные программы авиационной безопасности являются приложением к настоящей Программе.

Для целей настоящей Программы описания, указанные в пункте 4, относятся к аэропорту базирования воздушных судов Эксплуатанта с учетом того, что в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации об авиационной безопасности в аэропортах Российской Федерации выполняются идентичные меры авиационной безопасности.

В случае если в аэропортах полетов осуществляются иные меры авиационной безопасности, то они описываются в соответствующих пунктах Программы.

Главная цель настоящей Программы состоит в обеспечении безопасности пассажиров, членов экипажей воздушных судов и лиц, находящихся или осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта, путем предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Для достижения этой цели Программа:

- содержит комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности применительно к особенностям условий базирования, географии полетов воздушных судов, типов эксплуатируемых воздушных судов, объема пассажирских и грузовых перевозок и другим факторам;
- соответствует требованиям Приложения 17 «Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» и НПБГА тех государств, в которые Эксплуатант выполняет полеты или превосходит их;
- предусматривает требования (стандартизированные меры авиационной безопасности) для экипажей воздушных судов, работников Эксплуатанта, включая сотрудников, нанятых по договорам подряда;
- предусматривает дополнительные меры авиационной безопасности при первом и втором уровнях безопасности (в периоды повышенной угрозы безопасности);
- определяет порядок организации, включая ведение учетной документации, и проведения начальной подготовки, текущей учебы и повышения (подтверждения) квалификации авиационного персонала и работников Эксплуатанта.

10.1.2. Международные обязательства

ПАО «Аэрофлот» ставит своей задачей в области международных обязательств выполнение требований в сфере безопасности международной гражданской авиации, вытекающих из рекомендаций, стандартов, правил в данной сфере международных организаций (ИКАО, ЕКГА), заключенных конвенций, договоров, для защиты от актов незаконного вмешательства, совершаемых на земле или в полете.

10.1.3. Распределение в ПАО «Аэрофлот» функций и обязанностей в области АБ

В систему обеспечения авиационной безопасности Эксплуатанта включены:

- первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности, директор департамента управления авиационной безопасностью (описание полномочий указано в пункте 18 Программы);
- экипажи воздушных судов (летный и каabinный экипажи);
- работники Эксплуатанта, в том числе представители в аэропортах (описание полномочий указано в пункте 8 Программы);
- должностные лица аэропорта базирования и аэропортов, включенных в производственную деятельность;
- зарегистрированные агенты, грузоотправители и отправители;
- арендаторы, в том числе магазины беспошлинной торговли;
- прочие арендаторы аэропорта (физические и юридические лица, которым предоставлено право на ведение коммерческой деятельности в аэропорту, в том числе киоскеры, предприятия общественного питания, агенты по обслуживанию);
- сотрудники территориальных органов полиции в аэропорту базирования;
- федеральные органы исполнительной власти (Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России), Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор);
- органы таможенного контроля в пунктах пропуска;
- служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропорта базирования.

Авиакомпания имеет собственный департамент управления авиационной безопасностью (ДУАБ), основная задача которого – обеспечение комплексной защиты объектов авиакомпании и предотвращение совместно со службами авиационной безопасности (САБ) аэропортов, правоохранительными органами, федеральными органами исполнительной власти, структурными подразделениями авиакомпании от актов незаконного вмешательства в деятельность авиакомпании.

ДУАБ авиакомпании в процессе работы организует взаимодействие с ЛУ МВД России в аэропорту Шереметьево, с другими структурными подразделениями авиакомпании, организациями и эксплуатантами воздушных судов, с подразделениями авиационной безопасности агентов авиакомпании, с которыми имеется технологическое взаимодействие.

Требования к агенту, предоставляющему услуги по АБ:

- наличие у агента (организации) сертификата соответствия на выполняемые виды деятельности;
- наличие у агента необходимого количества специалистов, подготовленных по специальным программам;
- основанием для проведения работ по предполетному досмотру пассажиров и вещей, находящихся при них на рейсах авиакомпании, является действующий договор о предоставлении услуг по авиационной безопасности или Соглашение о наземном обслуживании ИАТА (АНМ-810).

Непосредственную деятельность по обеспечению авиационной безопасности на основании заключенных договоров осуществляют Дирекция авиационной безопасности Международного аэропорта Шереметьево и АО «АэроМАШ – Авиационная Безопасность» (ДАБ ОАО «МАШ» и АО «АэроМАШ-АБ»).

ДАБ АО «МАШ» (подразделение АБ, сертификат соответствия № ФАВТ А.07.00529 выдан Управлением транспортной безопасности Росавиации), штатная численность подразделения – 1289 человек. Директор Дирекции по авиационной безопасности – Кунашев Василий Борисович.

Специализированное предприятие по авиационной безопасности АО «АэроМАШ-АБ» (сертификат соответствия № ФАВТ А.07.00611 выдан Управлением транспортной безопасности Росавиации, штатная численность – 2378 человек) осуществляет деятельность в области обеспечения АБ в соответствии со своей Программой обеспечения авиационной безопасности, на основании договоров, заключенных с авиакомпанией. Генеральный директор – Невзоров Александр Алексеевич.

Руководители и специально назначенные для организации АБ должностные лица структурных подразделений авиакомпании (ДПП, ДОБ, ДТО ВС, ДНОП, филиалы, представительства авиакомпании) организуют и осуществляют контроль за надлежащим исполнением норм, правил и процедур по АБ на своих участках производственной деятельности.

КВС организует и контролирует выполнение норм, правил и процедур по АБ на всех этапах подготовки и выполнения полетов. При возникновении угроз или при совершении АНВ принимает решения и адекватные меры, направленные на сохранение жизни и здоровья пассажиров, членов экипажа и сохранность ВС.

Обеспечение норм, правил и процедур по АБ рейсов авиакомпании в аэропортах, включенных в производственную деятельность, осуществляется авиационными администрациями государств пребывания и на договорной основе аэропортовыми властями или их агентами.

Ответственность за организацию и состояние АБ авиакомпании несут генеральный директор и первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности.

10.1.3.1. Главный сотрудник по авиационной безопасности

Первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности:

- организует осуществление мероприятий по предотвращению актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры Эксплуатанта силами ДУАБ Эксплуатанта, подразделений по охране периметра аэропорта и САБ аэропорта совместно с правоохранительными органами;
- организует взаимодействие с САБ аэропортов, в которых Эксплуатант осуществляет производственную деятельность, правоохранительными органами, федеральными органами исполнительной власти, подразделениями по охране периметров аэропортов и информирование их об изменении оперативной обстановки на определенных к защите объектах и прилегающих территориях;
- организует проведение регулярных проверок оценки состояния авиационной безопасности;

- организует разработку планов мероприятий по обеспечению авиационной безопасности Эксплуатанта в период повышенной угрозы или при чрезвычайных обстоятельствах;
- организует разработку и контроль выполнения Программы и других локальных нормативных актов Эксплуатанта по вопросам обеспечения авиационной безопасности;
- руководит рабочей группой оперативного штаба при возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в деятельность Эксплуатанта;
- обеспечивает принятие дополнительных мер авиационной безопасности в период повышенной угрозы или при чрезвычайных обстоятельствах;
- осуществляет контроль выполнения условий договоров по обеспечению авиационной безопасности;
- организует своевременное предоставление доклада в федеральный орган в области гражданской авиации, а также в правоохранительные и другие компетентные органы обо всех случаях угроз в адрес Эксплуатанта.

Директор ДУАБ Эксплуатанта:

- принимается на должность и увольняется с должности приказом генерального директора авиакомпании по представлению первого заместителя генерального директора по авиационной безопасности;
- непосредственно подчиняется первому заместителю генерального директора по авиационной безопасности и несет ответственность за состояние и организацию работы по АБ;
- разрабатывает Программу авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот», другие документы Эксплуатанта по вопросам обеспечения авиационной безопасности, а также мероприятия по устранению недостатков в обеспечении авиационной безопасности Эксплуатанта;
- осуществляет контроль за выполнением Программы, своевременно вносит утвержденные поправки, регистрирует их в листе поправок, организует проведение регулярных проверок и оценки состояния авиационной безопасности;
- принимает меры, предусмотренные законодательством Российской Федерации, по предупреждению актов незаконного вмешательства в деятельность Эксплуатанта;
- готовит план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность Эксплуатанта;
- проводит анализ эффективности системы мер по обеспечению авиационной безопасности авиакомпании, разрабатывает и вносит на рассмотрение руководству авиакомпании предложения по ее совершенствованию, внедрению международных стандартов и передовой мировой практики обеспечения безопасности;
- руководит выполнением возложенных на департамент задач по оценке наличия угроз и рисков осуществления АНВ в деятельность авиакомпании с целью определения необходимых мер по обеспечению АБ воздушных перевозок авиакомпании;
- организует проведение комплекса мероприятий по контролю обеспечения АБ и принятию дополнительных мер по обеспечению АБ в период повышенной угрозы или в чрезвычайной обстановке;

- разрабатывает программы подготовки в области авиационной безопасности для всех категорий работников Эксплуатанта;
- разрабатывает программу контроля качества авиационной безопасности Эксплуатанта и обеспечивает ее реализацию;
- осуществляет в рамках своих полномочий взаимодействие с территориальными органами федеральной исполнительной власти, с главным оператором аэропорта, САБ аэропорта базирования и аэропортов, включенных в производственную деятельность, и с подразделениями по охране периметра аэропортов в вопросах обеспечения авиационной безопасности воздушных судов и членов экипажей (работников) Эксплуатанта, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта базирования (аэропортов, включенных в производственную деятельность);
- организует и осуществляет контроль за проведением САБ аэропорта (в соответствии с условиями договора на наземное и аэропортовое обслуживание) предполетного досмотра пассажиров, перевозимых на воздушных судах Эксплуатанта, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, грузов, почты, бортзапасов, включая бортпитание, в аэропорту базирования и аэропортах, включенных в производственную деятельность;
- проводит профилактические мероприятия с целью обеспечения авиационной безопасности Эксплуатанта;
- осуществляет анализ эффективности системы мер по обеспечению авиационной безопасности Эксплуатанта и разрабатывает предложения по ее совершенствованию;
- разрабатывает предложения по повышению уровня авиационной безопасности, в том числе по процедурам предполетного, дополнительного досмотра воздушного судна, досмотра в полете, предотвращению несанкционированного доступа к воздушным судам Эксплуатанта на стоянках и перроне, установлению принадлежности багажа пассажиров, защите багажа, перевозимого в грузовом отсеке, почты и бортзапасов воздушного судна, мерам обеспечения безопасности бортпитания, при уборке и чистке воздушного судна и его наземного обслуживания;
- готовит предложения и вносит их для разработки эффективных технологий досмотра пассажиров, обработки багажа;
- разрабатывает порядок действия членов экипажей воздушных судов и персонала Эксплуатанта при возникновении угрозы, попытки или совершении акта незаконного вмешательства в деятельность Эксплуатанта;
- организует инструктаж членов экипажа воздушного судна при наличии на борту вооруженных конвоиров и лиц, имеющих право на ношение оружия, в том числе и находящихся на борту сотрудников службы безопасности;
- проводит инструктаж по оперативной обстановке в аэропортах Российской Федерации и принимающих государств по обеспечению авиационной безопасности;
- организует принятие и/или проведение дополнительных мер авиационной безопасности при повышении уровня безопасности;
- осуществляет организацию ответных действий со стороны Эксплуатанта в случае любой угрозы АНВ;

- осуществляет набор и подготовку работников по обеспечению авиационной безопасности;
- организует проведение начальной подготовки, текущей учебы и повышения квалификации (переподготовки) авиаперсонала Эксплуатанта по вопросам авиационной безопасности;
- организует представление уведомлений об инцидентах в отношении воздушных судов Эксплуатанта;
- докладывает установленным порядком первому заместителю генерального директора по авиационной безопасности обо всех имевших место или предполагаемых актах незаконного вмешательства в отношении воздушных судов Эксплуатанта;
- принимает непосредственное участие в подготовке приказов, распоряжений, технологий, инструкций и иных документов Эксплуатанта по вопросам авиационной безопасности;
- обеспечивает взаимодействие по вопросам совершенствования мер по авиационной безопасности с другими подразделениями Эксплуатанта;
- готовит предложения и заявки по материально-техническому обеспечению мероприятий по авиационной безопасности;
- согласовывает и контролирует выдачу удостоверений членов экипажей, пропусков для допуска в КЗА;
- проводит служебное расследование по фактам нарушения мер авиационной безопасности;
- проводит регулярные проверки служебной деятельности персонала Эксплуатанта в части, касающейся обеспечения авиационной безопасности;
- проводит обследование производственных помещений, оборудования и деятельности Эксплуатанта в целях определения потребностей в сфере безопасности и оценки вероятных угроз;
- информирует установленным порядком соответствующие полномочные органы Российской Федерации по авиационной безопасности – УТБ Ространснадзора и УТБ Росавиации о фактических или потенциальных актах незаконного вмешательства в деятельность авиакомпании;
- готовит предложения по совершенствованию работы систем безопасности, применяемых в аэропорту базирования и/или аэропортах, включенных в производственную деятельность.

10.1.3.2. Подразделение авиационной безопасности

Департамент управления авиационной безопасностью (далее – ДУАБ) является исполнительным органом и обеспечивает выполнение норм, правил и процедур по АБ своими силами и во взаимодействии с другими подразделениями авиакомпании, а также с организациями и ведомствами на договорной основе.

Состав подразделений ДУАБ, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением авиационной безопасности:

- 1) Сменный заместитель директора ДУАБ.
- 2) Отдел оперативного контроля (ООК).
- 3) Отдел оперативного обеспечения авиационной безопасности (ОООАБ).
- 4) Кинологический отдел (КО).
- 5) Отдел контроля проездных и перевозочных документов (ОКППД).

6) Отдел эксплуатации комплексной системы безопасности (ОЭКСБ ДУАБ).

Комплекс услуг по наземному обслуживанию ВС включает в себя в том числе обеспечение авиационной безопасности, а именно:

- осуществление пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту;
- охрану контролируемой территории аэропорта, включая охрану ВС на стоянках и объектов жизнеобеспечения аэропорта;
- досмотр членов экипажа ВС;
- досмотр пассажиров и ручной клади;
- досмотр багажа;
- досмотр грузов и почты;
- досмотр ВС и его бортовых запасов;
- поддержание готовности сил и средств аэропорта к действиям по пресечению АНВ.

По сети маршрутов авиакомпании меры авиационной безопасности осуществляются:

- в аэропортах Российской Федерации в соответствии с требованиями законодательства в области ГА – Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ с изменениями и добавлениями, приказ Минтранса России от 28.11.2005 № 142 с изменениями и добавлениями «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам»;
- в аэропортах за пределами Российской Федерации агентами авиакомпании на основании договоров (соглашений), заключенными в соответствии с требованиями «Стандартные соглашения ИАТА (SGHA) о наземном обслуживании» Руководства ИАТА по наземному обслуживанию в аэропортах (Соглашение о наземном обслуживании, раздел 7 «Охрана и безопасность»).

В соответствии с пунктами 5.102–5.105 ФАП-128 Эксплуатант:

- обеспечивает на всех воздушных судах, где установлена дверь кабины летного экипажа воздушного судна, нахождение двери в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением случаев покидания рабочего места, предусмотренных пунктом 3.10 ФАП-128;
- обеспечивает наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке воздушного судна на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации;
- устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа воздушного судна по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и включающую в себя следующие элементы:
 - (а) оценку уровня опасности события;
 - (б) связь и координацию между членами экипажа;
 - (в) соответствующие меры самообороны;

- (d) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;
- (e) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;
- (f) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;
- (g) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;
- (h) правила досмотра воздушного судна и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления своих работников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на воздушном судне, с тем, чтобы его работники способствовали предотвращению актов терроризма или других форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

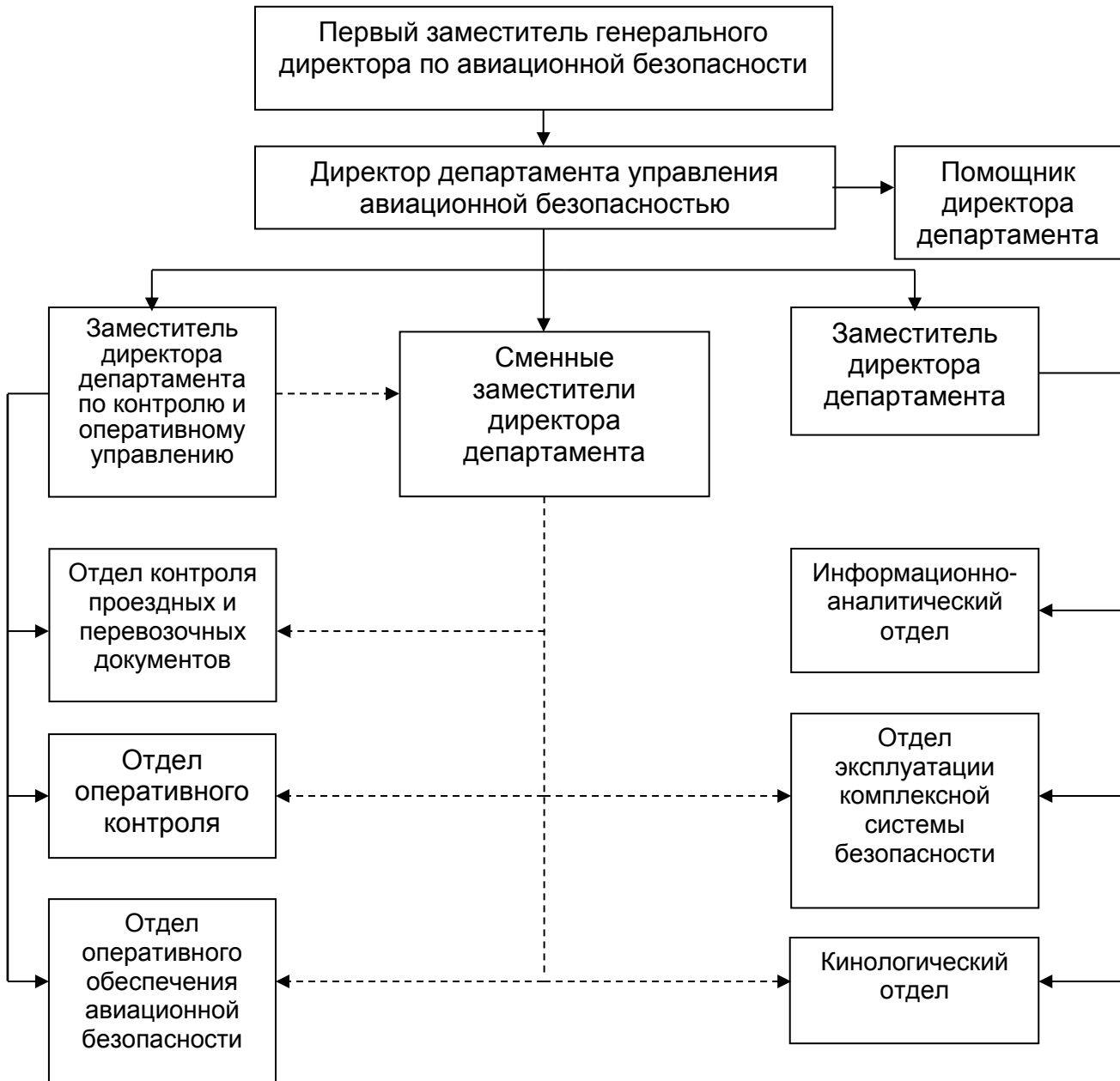
В соответствии с пунктами 8.27–8.30 ФАП-128 обеспечение авиационной безопасности, которое является составной частью обеспечения полетов воздушных судов, включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Эксплуатант принимает меры авиационной безопасности в соответствии с ФАП-142:

- к участию в предполетном досмотре воздушных судов могут привлекаться члены летных экипажей;
- в аэропортах иностранных государств представитель Эксплуатанта совместно с командиром воздушного судна принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в соответствии с законами и правилами государства пребывания;
- на аэродромах, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, командир воздушного судна организует обеспечение мер авиационной безопасности с привлечением членов экипажа воздушного судна.

10.1.3.3. Принципы деятельности и подчиненность структурных единиц ДУАБ

Структурная схема



Примечание: —————> функциональное подчинение;
 - - - - -> оперативное подчинение.

10.1.4. Информация и связь

Руководители структурных подразделений и должностные лица авиакомпании обязаны использовать все имеющиеся в их распоряжении каналы связи для получения и передачи информации об угрозах совершения АНВ в деятельность авиакомпании или иной информации, которая может способствовать урегулированию ЧС, связанных с незаконным вмешательством в деятельность авиакомпании.

Оперативная информация в случае угрозы или совершения АНВ немедленно докладывается лицом, получившим информацию, и дублируется первым заместителем генерального директора по авиационной безопасности генеральному директору авиакомпании лично.

Передача срочной оперативной информации относительно АНВ осуществляется:

- в дежурно-диспетчерскую службу (далее – ДДС) УТБ Ространснадзора, являющийся координационным центром ИКАО по АБ в Российской Федерации (тел.: (499) 231-57-07, (495) 262-50-68, моб. (985) 923-82-60; факс: (499) 231-55-34; электронный адрес: DDS@rostransnadzor.ru);
- в оперативно-координационный центр (далее – ОКЦ) Росавиации (тел.: (499) 231-52-92, моб. 8-916-224-68-24; электронный адрес: ocs@scaa.ru);
- в УГАН НОТБ ЦФО Ространснадзора по тел. 8 (495) 503-10-66, моб. тел. + 7 (916) 720-27-06, эл. почта E-mail UGAN DDO@MAIL.RU;
- в администрацию аэропорта следования ВС в Российской Федерации и в представительства авиакомпании за границей по маршруту полета ВС.

В течение полета и по мере изменения обстановки на борту информация дополняется.

Для оперативного сбора информации о ВС, которое в полете стало объектом АНВ, организуется взаимодействие между службами безопасности и соответствующими органами управления воздушным движением по предполагаемому маршруту полета.

При осложнении политической ситуации или криминогенной обстановки в странах, куда совершают полеты ВС авиакомпании, или при получении данных о возможных АНВ в деятельность авиакомпании в представительства авиакомпании передается информация о принятии дополнительных мер безопасности по защите пассажиров, членов экипажей, работников и объектов представительств, охране ВС.

Противодействие АНВ в деятельность авиакомпании, организация связи и взаимодействия различных ведомств осуществляются по отдельным планам.

Защите информации по АБ подлежат:

- информация, содержащая сведения, отнесенные к государственной тайне;
- служебная информация, искажение, уничтожение или несанкционированное распространение которой могут нанести ущерб деятельности авиакомпании.

Производится обмен информацией с авиакомпаниями – партнерами по альянсу SkyTeam по оценке угроз и управлению рисками совершения АНВ в деятельность авиакомпании.

10.2. БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

10.2.1. Меры обеспечения безопасности воздушных судов

В соответствии с частью 2 статьи 84 Воздушного кодекса Российской Федерации авиационная безопасность в отношении воздушных судов Эксплуатанта обеспечивается посредством:

- предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в КЗА;
- охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;
- исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».

В соответствии с пунктом 3.2 Перечня и правил формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241, главные операторы аэропортов обеспечивают Эксплуатанту:

- осуществление пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту;
- охрану КЗА, включая охрану воздушных судов на стоянках и объектов жизнеобеспечения аэропорта;
- досмотр членов экипажей воздушных судов;
- досмотр пассажиров, в том числе вещей, находящихся при них;
- досмотр багажа;
- досмотр грузов и почты;
- досмотр воздушного судна и его бортовых запасов;
- поддержание готовности сил и средств аэропорта к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства;
- координацию деятельности служб авиационной безопасности эксплуатантов в зоне аэропорта;
- предоставление персонала и технических средств для оформления и доставки оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств на/с борт/а воздушного судна в соответствии с требованиями и правилами, принятыми в гражданской авиации, и установленным порядком их перевозки воздушными судами.

В целях предотвращения и исключения несанкционированного доступа на борт ВС авиакомпании, воздушные суда, находящиеся на стоянках АО «МАШ» (вне сектора ДТО ВС) продолжительностью по времени более 2 часов, передаются под охрану работниками ДТО ВС сотрудникам Режимно-охранной службы ДАБ АО «МАШ» (далее – РОС ДАБ АО «МАШ»). Решение о сдаче ВС под охрану РОС ДАБ АО «МАШ» принимают должностные лица ДТО ВС.

Охрана воздушных судов в аэропорту Шереметьево осуществляется РОС ДАБ АО «МАШ».

Воздушные суда, размещенные в производственной зоне ДТО ВС, не сданные под охрану РОС ДАБ АО «МАШ», как во время, так и по окончании технического обслуживания, находятся под контролем работников ООАБ ДУАБ авиакомпании.

Комплексом мероприятий, проводимых РОС ДАБ АО «МАШ», в отношении обеспечения надежной охраны ВС предусмотрено:

- ограждение аэродрома и объектов, исключающее свободный доступ на их территорию посторонних лиц, транспорта и животных; установка по периметру ограждения предупредительных аншлагов, запрещающих проникновение в контролируруемую зону аэропорта Шереметьево; содержание ограждений в исправном состоянии;
- осуществление пропускного и внутриобъектового режима и прохода (проезда) в контролируруемую зону аэропорта Шереметьево работников, посетителей и транспорта; пропуск пассажиров и обслуживающего персонала на перрон, к стоянкам ВС;
- осуществление патрульно-дозорной службы на специально оборудованных транспортных средствах по периметру ограждения аэродрома аэропорта Шереметьево, стоянкам ВС и охраняемым объектам с целью выявления и предупреждения нарушений установленного порядка охраны, пропускного режима, а также пресечения попыток хищения материальных ценностей;
- внедрение и поддержания в рабочем состоянии инженерно-технических средств охраны: периметровой, объектовой, охранной сигнализации и видеонаблюдения, связи, освещения, тревожно-вызывной сигнализации и инженерно-технического оборудования на контрольно-пропускных пунктах;
- высокий уровень организованности, дисциплины, бдительности и профессиональной подготовки работников охраны, организацию постоянного контроля состояния охраны и несения караульной службы.

Охрана ВС и объектов сотрудниками РОС ДАБ АО «МАШ» в аэропорту Шереметьево осуществляется:

- патрулированием пешими нарядами или на транспортных средствах по утвержденным директором ДАБ АО «МАШ» маршрутам;
- выставлением стационарных постов;
- с помощью инженерно-технических средств охраны.

Ответственность за содержание и оборудование мест стоянок несет аэродромная служба АО «МАШ».

Места стоянок с находящимся на них ВС авиакомпании, переданных под охрану РОС ДАБ АО «МАШ», оборудованы стойками для ограждения периметра места стоянки, мягким ограждением (специальной лентой), трафаретом красного цвета 50 x 35 см с текстом «Воздушное судно находится под охраной».

Порядок приема-передачи под охрану ВС авиакомпании регламентирован Инструкцией о порядке приема-передачи под охрану (из-под охраны) воздушных судов авиакомпании в Международном аэропорту Шереметьево (РИ-01-091) и Инструкцией по охране воздушных судов и объектов в АО «МАШ» (И-5.1-03-09).

Обязательства по охране ВС на стоянках и объектов жизнеобеспечения аэропорта Шереметьево, координации деятельности служб авиационной безопасности в зоне аэропорта Шереметьево, своевременному информированию авиакомпании об угрозе или попытке совершения незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и других инцидентах в аэропорту Шереметьево отражены в договоре о взаимодействии в области обеспечения авиационной безопасности перевозок ПАО «Аэрофлот» в международном аэропорту Шереметьево.

Контроль безопасности воздушных судов (в аэропорту Шереметьево) после проведения предполетного досмотра до момента закрытия всех дверей и отгона трапа осуществляют работники АО «АэроМАШ-АБ».

Охрана, прием-передача воздушных судов в аэропортах принимающих государств обеспечивается выполнением работниками представительств Эксплуатанта, экипажами и сотрудниками САБ требований законодательства принимающего государства и нормативных правовых документов Минтранса России.

При возникновении чрезвычайных ситуаций на территории принимающих государств командир воздушного судна принимает решение, согласуя его (по возможности) с местными полномочными органами по авиационной безопасности и с представительствами Российской Федерации за границей.

10.2.2. Защита воздушных судов на земле

Контроль доступа на ВС в период подготовки к вылету на стоянке ВС.

В период подготовки ВС к вылету на стоянке (в том числе в транзитном аэропорту) поддерживается режим, обеспечивающий предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств, контроль за работой обслуживающего персонала, транспортных средств и загрузкой на борт ВС груза и почты.

Лица и транспортные средства, не связанные с оформлением данного рейса, удаляются со стоянки ВС.

В аэропорту Шереметьево допуск в зону обслуживания и салон ВС обслуживающего персонала осуществляется по пропускам, при наличии задания на выполнение работ на данном ВС и после проведения досмотра ручным (контактным) методом с применением ручных металлодетекторов.

Работники ДАБ АО «МАШ», работники ДУАБ и отдела координации подготовки воздушных судов ДКДБА (НСС) имеют право доступа на борт ВС для выполнения своих служебных обязанностей на основании пропуска установленного в АО «МАШ» образца.

Контроль доступа в аэропорту Шереметьево после проведения предполетного досмотра до момента закрытия всех дверей и отгона трапа осуществляют работники АО «АэроМАШ-АБ».

Контроль доступа в помещение пребывания летных экипажей в терминале D аэропорта Шереметьево.

Помещение для пребывания летных и кабинных экипажей авиакомпании (брифинг) расположено в правом крыле терминала D. Помещение оборудовано отдельным входом/выходом со стороны привокзальной площади и отдельными входами/выходами со стороны перрона. Вход в помещение со стороны привокзальной площади осуществляется через КПП, который оборудован интроскопом и стационарным металлодетектором. Допуск членов экипажа в помещение осуществляется по специальным удостоверениям (идентификационным картам) установленного образца.

10.2.3. Защита кабины пилотов в полете

Кабина пилотов является зоной особой ответственности. Возможности обеспечения доступа в кабину пилотов, а также особенности выполнения процедур зависят от конструктивной особенности двери.

Дверь кабины пилотов на всех ВС авиакомпании отвечает требованиям FAA и ICAO в отношении интрузивного сопротивления и баллистической прочности, а также требованиям безопасности в случае быстрой декомпрессии.

Конструкция двери:

- обеспечивает возможность доступа персонала в кабину пилотов в аварийной ситуации, когда один или более членов летного экипажа (ЛЭ) выведены из строя;
- способна исключить прецеденты незаконного вмешательства в полете, при условии соблюдения мер по обеспечению безопасности во время доступа в кабину пилотов.

Дверь оборудована оптическим глазком, обеспечивающим обзор из кабины пилотов, механическим и электромагнитным замками. При подключении электропитания к бортовой сети электромагнитный замок включается автоматически.

При обесточивании ВС или декомпрессии в кабине электромагнитный замок автоматически открывается. Управление электромагнитным замком со стороны кабины пилотов осуществляется при помощи тумблера. Управление электромагнитным замком со стороны пассажирского салона производится при помощи кодовой панели.

Большинство ВС авиакомпании оборудованы системой видеонаблюдения, позволяющей контролировать пространство перед дверью кабины пилотов. Камеры видеонаблюдения установлены в потолочных панелях пассажирской кабины, что позволяет наблюдать за обстановкой непосредственно перед входом в кабину пилотов и в переднем вестибюле. Изображение с камер видеонаблюдения передается на монитор, который находится в кабине пилотов. Монитор может транслировать изображение с одной или двух камер одновременно.

10.2.4. Режимы доступа в кабину пилотов

Режим свободного доступа – дверь кабины пилотов открыта или закрыта на защелку и открывается снаружи без ключа.

Режим ограниченного доступа – дверь кабины пилотов закрыта на замок и может быть открыта снаружи ключом или с помощью аварийного кода.

Режим блокировки – невозможно открытие двери со стороны пассажирской кабины.

Процедура доступа в кабину пилотов.

Запрос на вход в кабину пилотов могут осуществлять старший бортпроводник, резервный бортпроводник и бортпроводник, обслуживающий экипаж питанием. При обращении к КВС по СГУ любой член кабинного экипажа должен назвать свое имя и рабочее место. При проведении совместного брифинга старший бортпроводник представляет КВС этих членов кабинного экипажа и определяет сигналы опасности, которые будут использованы в случае акта незаконного вмешательства. В случае осуществления запроса на вход в кабину пилотов другими членами кабинного экипажа это расценивается как чрезвычайная ситуация и дверь переводится в режим блокировки с использованием механического замка.

В авиакомпании действует Инструкция доступа в пилотскую кабину (РИ-ГД-291).

При выполнении полетов на территории иностранных государств командир воздушного судна организует контроль доступа к воздушному судну.

10.2.5. Патрулирование в целях безопасности

В аэропорту Шереметьево патрулирование в целях обеспечения безопасности воздушных судов Эксплуатанта осуществляется сотрудниками РОС ДАБ АО «МАШ» составом пеших нарядов или на транспортных средствах по утвержденным директором ДАБ АО «МАШ» маршрутам. Патрулирование терминалов аэропорта осуществляется с привлечением работников кинологического отдела ДУАБ со специально обученными собаками.

При осуществлении патрулирования воздушных судов, находящихся на стоянках, патрульный наряд:

- проводит осмотр воздушных судов и объектов, принятых под охрану караулом, а также контролирует состояние охраны воздушных судов, находящихся под ответственностью экипажей, АТБ (ИАС) и других служб;
- при обнаружении оставленных без присмотра воздушных судов с открытыми входными дверями, грузовыми, аварийными люками, форточками кабин, без специальных замков на системах управления или незаземленных принимает меры через соответствующих должностных лиц к устранению этих недостатков;
- задерживает нарушителей пропускного и внутриобъектового режимов, оказавшихся на территории аэродрома и охраняемых объектов, и доставляет их в караульное помещение;
- задерживает на территории аэродрома транспортные средства, не имеющие соответствующих пропусков;
- устанавливает через руководителя полетов или диспетчеров службы движения принадлежность и правомерность нахождения лиц и транспортных средств на летной полосе или в непосредственной близости от нее. Люди и транспортные средства, не имеющие разрешения на производство работ, подлежат удалению с этих участков с последующим сообщением руководителям соответствующих служб для принятия мер;
- осматривает уязвимые места, скрытые от наблюдения, а также зоны, расположенные под коридорами захода на посадку и взлета;
- осуществляет контроль за состоянием ограждения и охранного освещения, выезжает на объекты при срабатывании технических средств охраны;
- принимает меры к задержанию людей и удалению животных, находящихся на ВПП и прилегающей к ней территории.

Для обеспечения охраны воздушных судов в аэропорту применяются стационарные посты, периферийные системы защитной сигнализации и системы видеонаблюдения.

10.2.6. Предполетные меры предосторожности

Предполетными мерами предосторожности применительно к воздушным судам является проведение предполетного досмотра ВС.

Перед полетом на всех ВС авиакомпании производится предполетный досмотр.

При поступлении информации об угрозе совершения АНВ после проведения досмотра воздушного судна проводится его повторный досмотр.

Если досмотр не выявил взрывного устройства, а угроза взрыва продолжает существовать, то данное воздушное судно остается на специально выделенной стоянке на срок, соответствующий планируемому времени выполнения рейса этого воздушного судна до пункта назначения.

Повторный досмотр воздушного судна проводится сотрудниками АО «АэроМАШ-АБ» при участии сотрудников органов внутренних дел.

10.2.6.1. Обыск и осмотр воздушных судов (досмотр воздушного судна)

К участию в досмотре ВС допускаются прошедшие специальную подготовку:

- работники агента по АБ;
- члены экипажа ВС, назначенные КВС;
- специалисты ИТП (в аэропорту Шереметьево – работники ИТП ДТО ВС).

Предполетный и дополнительный досмотр ВС авиакомпании в аэропорту Шереметьево производят работники АО «АэроМАШ-АБ».

При необходимости могут привлекаться и другие специалисты.

В досмотре воздушных судов, выполняющих международные полеты, принимают участие представители органов пограничного и таможенного контроля.

Эксплуатант обеспечивает наличие на каждом воздушном судне схемы с указанием контрольных мест предполетного и дополнительного досмотров и информацией о наименее опасных местах возможного размещения взрывного устройства.

Не допускается упрощение процедур досмотра воздушных судов.

Результаты предполетного или дополнительного досмотров воздушных судов оформляются документально.

Досмотр воздушного судна проводится до посадки пассажиров, погрузки груза, багажа, почты, бортового питания. Пассажиры, находящиеся на стоянке, находятся под постоянным наблюдением сотрудников САБ.

Право доступа к месту стоянки и на воздушное судно во время досмотра имеет только персонал аэропорта (Эксплуатанта) для выполнения служебных обязанностей по техническому обслуживанию и эксплуатации данного воздушного судна.

При выполнении международного рейса на воздушное судно допускаются представители органов пограничного и таможенного контроля.

Досмотр воздушного судна осуществляется в соответствии с Перечнем мест досмотра воздушного в целях безопасности, отработанным и утвержденным для данного типа воздушного судна и его модификации.

Для обеспечения доступа ко всем подлежащим проверке отсекам открываются все входные двери, люки, каналы отбора и перепуска воздуха, крышки, съемные панели для обслуживания и доступа к оборудованию и т.д.

Досматриваются все помещения (отсеки) воздушного судна, двери (панели, люки), которые можно открыть. Осматриваются места установки оборудования, внутри которого за ним или под ним (в более труднодоступных местах) может быть помещено взрывное устройство, а также могут укрываться посторонние лица.

Если дверь, отсек или прибор надлежащим образом опечатаны и отсутствуют признаки попыток их вскрытия, решение по досмотру принимается в зависимости от обстановки.

После проведения сотрудниками САБ досмотра воздушного судна специалисты службы инженерно-технического обеспечения убеждаются, что все двери, люки и панели закрыты, все снятые, сдвинутые и переставленные предметы и оборудование установлены на свои места.

При обнаружении предполагаемых взрывных устройств в зданиях (аэровокзале) или на борту воздушного судна, находящегося на земле, САБ обеспечивается выполнение следующих мероприятий:

- проведение осмотра здания и досмотра воздушного судна персоналом, знакомым со строением здания или воздушного судна;
- досмотр (осмотр) систематизируется, досмотренные (осмотренные) зоны соответственным образом маркированы;
- установление контроля доступа в воздушное судно или здание в течение всего периода досмотра;
- информирование и инструктаж сотрудников группы досмотра о незамедлительном извещении руководителя группы о найденном предмете (прикосаться к предмету или перемещать его запрещено);
- обнаруженное взрывное устройство маркируется, проход в зону вокруг него заблокирован.

Действия, которые необходимо предпринять при обнаружении предполагаемых взрывных устройств.

При обнаружении в ходе предполетного досмотра ВС подозрительного (постороннего) предмета (вещества), способного содержать ВУ (ВВ), досмотр прекращается, принимаются меры по локализации и обследованию данного предмета специалистами агента по АБ.

В случае если подозрительный (посторонний) предмет (вещество) не представляет опасности, он удаляется (перемещается) с ВС специалистами агента по АБ.

В случае если предмет (вещество) будет признан опасным, ВС буксируется на специальную изолированную стоянку. Обезвреживание опасного предмета (вещества) производится специалистами по обезвреживанию ВУ (ВВ) ФСБ России.

После того как подозрительный предмет (вещество) будет признан безопасным или обезврежен, досмотр ВС должен быть продолжен (завершен).

В случае поступления информации об угрозе совершения АНВ ВС подлежит дополнительному (специальному) досмотру специалистами агента по АБ на специально выделенной стоянке. С начала досмотра и до его окончания на безопасном удалении от места стоянки ВС находятся пожарно-спасательные расчеты.

Места, досматриваемые при проведении дополнительного (специального) досмотра, указаны в Перечне мест предполетного и дополнительного досмотра ВС (по типам ВС), размещенном на каждом борту ВС авиакомпании в папках справочного материала, которая находится в соответствующем месте в кабине пилотов.

Если досмотр окажется безрезультатным, а угроза инцидента продолжает существовать, ВС остается на указанной стоянке на срок, соответствующий времени выполнения планируемого рейса ВС до пункта назначения.

Досмотр ВС в полете при поступлении информации об угрозе взрыва.

Досмотр воздушного судна в полете производится в соответствии с Перечнем мест досмотра ВС в полете (отдельный для каждого типа ВС). Результаты досмотра оформляются в бланке Контрольного листа досмотра ВС в полете (отдельный для каждого типа ВС).

Экземпляр Перечня мест досмотра ВС в полете (по типу ВС), экземпляр Инструкции по производству досмотра воздушных судов ПАО «Аэрофлот» в полете (РИ-01-158Х), экземпляр бланка Контрольного листа досмотра ВС в полете находятся в папке со справочным материалом, которая размещена в установленном месте в кабине летного экипажа.

Досмотр воздушного судна в полете производится силами членов экипажа.

Если на борту ВС присутствуют сотрудники ДУАБ или специалисты ДТО ВС, следующие по служебным обязанностям, то решением КВС они могут привлекаться к проведению досмотра.

О факте получения угрозы и о результатах проведенной оценки обстановки на борту КВС информирует ОВД и сменного заместителя директора (СЗД) ДПиКОД (ОСС) ПАО «Аэрофлот». Если ВС находится вне зоны аэропорта Шереметьево, КВС передает информацию СЗД ДПиКОД (ОСС) посредством систем SATCOM и ACARS.

При поступлении информации об угрозе взрыва (от других диспетчерских пунктов ОВД или от пассажиров) КВС докладывает диспетчеру УВД, в зоне ответственности которого находится ВС.

КВС переводит режим работы приемопередатчика ВОРЛ в режим А, код 7700.

Члены летного экипажа осматривают свои рабочие места и кабину ВС. КВС вызывает старшего бортпроводника (СБ) и сообщает ему о полученной угрозе, дает ему команду досмотреть ВС в соответствии с Перечнем мест досмотра ВС в полете согласно Контрольному листу досмотра в полете ВС.

На грузовых типах ВС досмотр грузовой кабины, отсеков производится членом летного экипажа.

Если в составе летного экипажа на борту ВС присутствует дополнительный член экипажа из лиц летного состава (проверяющий, пилот-инструктор), то досмотр и дальнейшие действия при обнаружении ВУ осуществляются под его руководством согласно решениям КВС.

Общая схема досмотра в полете предусматривает досмотр кабины экипажа, вестибюлей, салонов, кухни, гардеробов, туалетов, служебных помещений и багажных отсеков в последовательности от носа ВС к хвосту, а также досмотр вещей, находящихся при пассажирах.

Бортпроводники производят досмотр салона, служебных помещений доступных отсеков ВС с целью обнаружения подозрительного предмета (ПП) – любого предмета, не имеющего отношения к пассажирам, членам экипажа, оборудованию и имуществу ВС. Перед началом и в процессе досмотра бортпроводники предпринимают меры, чтобы пассажиры были спокойны и оставались на своих местах. Просят пассажиров, чтобы каждый из них опознал принадлежащие ему вещи.

Для досмотра ВС в полете требуется 60-90 минут в зависимости от типа ВС и количества пассажиров (при условии, что пассажиры участвуют в опознании и проверке своей ручной клади и личных вещей).

Досмотр каждого участка должен начинаться с уровня пола, затем осматриваются стены борта фюзеляжа до потолка, потолок, при этом необходимо досмотреть все места, указанные в Перечне мест досмотра ВС в полете. В первую очередь досматриваются места, легкодоступные для пассажиров.

При досмотре особое внимание следует обращать:

- в кабине экипажа – на ниши, легко открываемые ящики, лючки и панели, карманы кресел, пространство под креслами и за педалями;
- в салонах – на содержимое карманов на спинках кресел и межсалонных перегородках, пространство под креслами, багажные полки, открывающиеся короба, детские люльки;
- в туалетах – на места вокруг унитазов, мусоросборники, ниши (боксы) для салфеток и бумажных полотенец, шкафчик под раковиной с санитарно-техническим оборудованием, пространство за зеркалом (на ВС где это возможно);
- в вестибюлях – на все полки, шкафчики, ниши и сидения бортпроводников;
- в гардеробе – на пол и находящиеся на нем вещи, огнетушители и кислородные баллоны, а также места их установки, занавески и их направляющие, легко открываемые шкафчики и их содержимое;
- в кухне – на все контейнеры и их содержимое, легко открываемые ящики, духовые шкафы, стеллажи, мусоросборники.

Для досмотра темных мест (отсеков) рекомендуется использовать имеющиеся на борту ВС аварийные фонарики.

О результатах досмотра КВС докладывает диспетчеру УВД.

В случае если местонахождения ВУ обнаружить в ходе досмотра не удалось, КВС необходимо обеспечить экстренную посадку на ближайшем пригодном аэродроме с последующей срочной эвакуацией пассажиров из ВС.

10.2.6.2. Действия экипажа при обнаружении подозрительного предмета

Обнаруженный в результате досмотра на борту ВС подозрительный предмет (посторонний предмет, не относящийся к членам экипажа имуществу и оборудованию ВС и не принадлежащий пассажирам) следует считать потенциально опасным и проявлять крайнюю осторожность.

При обнаружении на борту ВС подозрительного предмета (далее – ПП) КВС передает диспетчеру УВД его описание и место обнаружения и запрашивает рекомендации специалистов по обезвреживанию ВУ.

Бортпроводникам необходимо пересадить пассажиров как можно дальше от места обнаружения ПП. Убрать находящиеся в непосредственной близости от ПП переносные баллоны с кислородом и аптечки первой помощи.

КВС необходимо при возможности произвести срочную посадку на ближайший аэродром. Заход на посадку выполнить по кратчайшему маршруту. После посадки ВС бортпроводникам необходимо организовать эвакуацию пассажиров, избегая при этом использование выходов вблизи места расположения ПП.

Если невозможно произвести срочную посадку ВС на ближайший аэродром, а ПП находится в уязвимом месте ВС, КВС требуется решить вопрос о целесообразности переноса ПП в более безопасное место. Прежде чем предпринять какие-либо действия, следует запросить совета через диспетчера УВД у специалистов по взрывным устройствам.

Получив рекомендации специалистов по взрывным устройствам и приняв решение о переносе ПП в наименее опасное место на ВС, летному экипажу необходимо выполнить следующие действия:

- скорректировать (во взаимодействии с диспетчером УВД) высоту полета для уравновешения давления внутри ВС с атмосферным;

- если ВС находится от подходящего аэродрома на расстоянии, позволяющем совершить там посадку, следует уменьшить скорость и подготовить ВС к посадке, выпустив шасси и закрылки, это снизит нагрузку на конструкцию планера в случае взрыва устройства;
- по возможности следует отключить источники электропитания на участках рядом с ПП или по пути предполагаемого переноса.

Перед переносом проверить, не поднимая и не передвигая ПП, не скрыт ли под ним спусковой механизм взрывателя. Проверка производится путем пропускания тонкого шнура или листа картона между ПП и поверхностью, на которой он находится.

Если ощущается какое-либо сопротивление, ПП можно перемещать только с поверхностью, на которой он находится, как единое целое.

Если становится известным или в результате досмотра возникают подозрения, что ВУ имеет барометрический взрыватель, необходимо предпринять меры для поддержания давления в салоне неизменным во время транспортировки в целях предотвращения срабатывания барометрического взрывателя.

Соблюдая при переносе предельную осторожность, не допускать падение ПП, изменение его ориентации (повороты, наклоны).

В целях защиты пассажиров от последствий возможного взрыва бортпроводникам необходимо:

- обеспечить, чтобы на всем пути перемещения ПП пассажиры находились, как можно дальше от него;
- установить спинки кресел и откидные столики соответственно в вертикальное и закрытое положение;
- попросить пассажиров, чтобы они наклонили головы как можно ниже.

Рекомендуемые места и порядок размещения на воздушном судне обнаруженного взрывного устройства.

Наименее опасным местом для размещения ПП, рассматриваемого как взрывное устройство (ВУ) на борту, является:

B777-300 – район задней правой (служебной) двери (5R);

B737-800 – район задней правой (служебной) двери;

A320 – район правой задней пассажирской двери (3R);

A321 – район правой задней пассажирской двери (4R);

A330 – район четвертой правой двери (4R);

RRJ-95 – район правой задней двери (2R).

Перед размещением ВУ в районе двери перевести селектор двери в положение «Ручное» (DISARMED) на тех типах ВС, где это предусмотрено.

Обнаруженное ВУ следует устанавливать вплотную к обшивке двери на высоте 0,4 – 0,5 м от пола.

Для уменьшения действия опасных факторов взрыва на конструкцию ВС и пассажиров необходимо экранировать ВУ. Наиболее эффективными для этой цели штатными материалами на борту ВС являются поролон подушек кресел и ковровые дорожки, пледы, а также мягкая ручная кладь пассажиров.

Запрещается применять в качестве экрана металлические изделия и другие твердые предметы.

Установку ВУ необходимо производить в следующем порядке:

- положить на пол вплотную к двери пять поролоновых подушек и несколько слоев (от пяти до десяти) ковровой дорожки (при невозможности использования ковровой дорожки, использовать подручные средства пледы и т.п.);
- сделанную подложку (платформу) из ковровой дорожки (или пледов) пропитать водой и накрыть целлофановой прокладкой;
- разместить на целлофановой прокладке ВУ (вплотную к двери, посередине проема) и покрыть еще одной целлофановой прокладкой (в целях избегания попадания влаги на ВУ);
- экранировать (обложить) ВУ поролоновыми подушками, ковровой дорожкой (по возможности), предметами одежды и другими подручными абсорбирующими материалами. Минимальная толщина экранирующего слоя должна превышать размер ВУ не менее чем в десять раз.

Для исключения загорания экранирующей оболочки при взрыве необходимо пропитать ее водой, при этом не рекомендуется применение избыточного количества воды, чтобы исключить ее попадание на электрические контакты ВУ.

10.2.6.3. Проездные документы

Эксплуатант при выполнении воздушных перевозок (внутренние воздушные перевозки, международные воздушные перевозки) соблюдает требования ФАП-182 в части регистрации пассажиров и вещей, находящихся при пассажирах (ручной клади).

Эксплуатантом приняты Правила воздушных перевозок, разработанные с учетом требований ФАП-128.

Для перевозки пассажиров, багажа Эксплуатант (перевозчик) обеспечивает проведение регистрации пассажиров и оформления багажа. Пассажир допускается к перевозке при наличии билета, оформленного должным образом.

Главным оператором аэропорта в местах продажи авиабилетов, в зонах регистрации пассажиров, перед пунктами досмотра, в местах заполнения таможенных деклараций и оформления багажа вывешены плакаты со специальной информацией по авиационной безопасности, в которых указаны перечни опасных веществ и предметов, запрещенных к воздушной перевозке;

правила перевозки на воздушных судах оружия, боеприпасов, специальных средств, радио-, фото- и видеоаппаратуры, электронно-вычислительной и телевизионной техники, а также допустимые нормы провоза ручной клади, соответствующие извлечения из Воздушного кодекса Российской Федерации и других нормативных правовых актов по обеспечению авиационной безопасности, соответствующие положения из Уголовного кодекса Российской Федерации и Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях об ответственности пассажиров за нарушение мер авиационной безопасности.

Регистрация пассажиров и оформление багажа производятся на основании билета и документа, удостоверяющего личность пассажира, а также иных документов, предусмотренных законодательством Российской Федерации. К таким документам относятся:

- общегражданский паспорт;
- общегражданский загранпаспорт;
- дипломатический паспорт;
- служебный паспорт;
- паспорт моряка (удостоверение личности моряка);
- свидетельство о рождении – для лиц, не достигших 14-летнего возраста;

- удостоверение депутата Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации или депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации;
- удостоверение личности военнослужащего Российской Федерации (для офицеров, прапорщиков и мичманов);
- военный билет для солдат, матросов, сержантов и старшин, проходящих военную службу по призыву или контракту;
- справка об освобождении из мест лишения свободы для лиц, освободившихся из мест лишения свободы;
- удостоверение, выдаваемое осуждённому, получившему разрешение на длительный или краткосрочный выезд за пределы мест лишения свободы;
- временное удостоверение личности, выдаваемое гражданину Российской Федерации органами внутренних дел Российской Федерации при утрате или замене паспорта;
- национальный паспорт;
- вид на жительство.

При выполнении международных воздушных перевозок на территории иностранных государств командир воздушного судна организует в пределах требований законодательства государства пребывания наличие на каждом пункте регистрации, сдачи зарегистрированного багажа и досмотра пассажиров, информации на русском, английском и местном языках о принятых мерах обеспечения авиационной безопасности.

У Эксплуатанта имеется методика проверки паспорта, визы и других документов, удостоверяющих личность пассажира, в местах регистрации в случае необходимости.

Пассажиру, опоздавшему ко времени окончания регистрации пассажиров и оформления багажа или посадки в воздушное судно, может быть отказано в перевозке данным рейсом. Багаж зарегистрированного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, подлежит снятию с воздушного судна и обязательному досмотру.

При международных перевозках пассажир должен иметь оформленные в установленном порядке выездные, въездные и другие документы, требуемые в соответствии с законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой будет осуществляться перевозка.

Эксплуатант информирует трансферного пассажира о предполетных формальностях и требованиях, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации, которые он должен выполнить в аэропорту трансфера для дальнейшей перевозки по маршруту, а также о требованиях государственных органов в пунктах трансфера при международной перевозке.

С целью исключения контакта с пассажирами, не прошедшими предполетный досмотр в аэропорту, оборудуются залы прибытия/вылета для размещения транзитных и трансферных пассажиров с вещами, находящимися при пассажирах. Транзитные и трансферные пассажиры не допускаются к своему зарегистрированному багажу.

В остальных случаях транзитные и трансферные пассажиры, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, подлежат повторному предполетному досмотру на общих основаниях.

Багаж трансферных пассажиров в промежуточных аэропортах подлежит обязательному предполетному досмотру до смешивания с досмотренным багажом пассажиров, для которых данный пункт перевозки является начальным.

Багаж трансферных и транзитных пассажиров при изменении маршрутов по их инициативе повторно досматривается и отправляется тем же рейсом, что и пассажиры.

Контроль за трансферными и транзитными пассажирами, а также за зонами хранения и сортировки принадлежащего им трансферного багажа обеспечивает САБ агента.

В случае если при осуществлении международных воздушных перевозок процесс валидации (соглашение о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута), гарантирующий проведение в пункте вылета досмотра пассажиров и вещей, находящихся при них, на соответствующем уровне не осуществляется, все трансферные и транзитные пассажиры и вещи, находящиеся при них, должны до посадки на борт воздушного судна пройти досмотр.

Сотрудники Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации, сопровождающие корреспонденцию, имеют право оставаться на борту воздушного судна в пунктах промежуточных посадок и производить обмен корреспонденцией в салонах ВС во время их стоянок, лично присутствовать при выгрузке (загрузке) корреспонденции из багажного отсека от момента вскрытия багажного отсека до его закрытия.

В соответствии с пунктом 84 ФАП-182 при регистрации пассажиру выдается посадочный талон, в котором указываются инициалы и фамилия пассажира, номер рейса, дата отправления, время окончания посадки на рейс, номер выхода на посадку и номер посадочного места на борту воздушного судна. При необходимости в посадочном талоне дополнительно может указываться другая информация.

В соответствии с пунктом 87 ФАП-182 при оформлении багажа пассажиру выдается часть (отрывной талон) номерной багажной бирки, а другая часть прикрепляется к каждому месту багажа, принятого перевозчиком к перевозке под ответственность перевозчика за сохранность этих вещей с момента их сдачи пассажиром до момента выдачи пассажиру (зарегистрированный багаж). Номерная багажная бирка служит для опознавания каждого места зарегистрированного багажа.

Эксплуатантом применяются электронные перевозочные документы (билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров). Электронный билет, как и бумажный бланк, является документом, который удостоверяет заключение договора о воздушной перевозке.

При использовании бумажной или электронной технологии оформления перевозочных документов на регистрации в аэропорту пассажиру выдаются посадочный талон и багажные бирки (при сдаче багажа под ответственность перевозчика). Дубликаты посадочных талонов не выдаются.

Эксплуатантом установлена система защиты от несанкционированного использования невыданных посадочных талонов и багажных бирок, как для бланков строгой отчетности. В этих целях работнику, ответственному за приемку, хранение и выдачу бланков строгой отчетности, созданы условия, обеспечивающие сохранность бланков.

Меры для пассажиров группы риска в аэропорту базирования.

При появлении на линии регистрации пассажиров группы риска к ним применяются дополнительные меры проверки, изложенные в технологии взаимодействия подразделений авиакомпании.

К группе риска с точки зрения поддельных документов относятся граждане:

- всех стран Африки;
- Палестины, Иордании, Ливана, Сирии, Ирака, Турции;
- Афганистана, Пакистана, Ирана;
- Индии, Бангладеш, Шри-Ланки;
- Монголии, КНР;
- Молдовы, Армении, Грузии;
- стран Средней Азии;
- Российской Федерации – выходцы из Дагестана, Чечни и др. республик Северного Кавказа.

Особому вниманию подлежат лица группы риска, приобретающие авиабилеты непосредственно в день вылета или предшествующий ему, а также использующие средства самостоятельной регистрации.

Правила защиты билетов.

В связи с широким использованием электронных методов оформления перевозок бумажные перевозочные документы используются в основном при возникновении нестандартных ситуаций, когда оформление электронных перевозочных документов невозможно.

В авиакомпании бумажные перевозочные документы могут выписываться, помимо экстренных ситуаций, в следующих случаях:

- оформление авиабилета по желанию пассажира за отдельную плату;
- оформление корпоративного авиабилета на другие авиакомпании;
- оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа;
- оформление ордера разных сборов (МСО) для оплаты различных услуг.

Структура и правила защиты перевозочных документов строгой отчетности определяются международными и российскими нормативными документами в области воздушного транспорта.

К основным методам защиты бланков перевозочных документов строгой отчетности относятся:

- использование 13-значной системы нумерации бланков (рекомендованная практика IATA 1720a, PSCRM). Согласно этой системе номер перевозочного документа имеет строго регламентированный состав;
- регламентация размеров, структуры, состава и размещения информационных полей, цвета элементов бланков;
- использование специальных методов защиты бланков от фальсификации (ультрафиолетовая реакция, микропринт, качество и фактура бумаги, фоновый рисунок и т.д.);
- валидация бланков при оформлении перевозки, предусматривающая обязательное указание в авиабилете названия агента, оформившего перевозку, присвоенного ему цифрового кода IATA, даты продажи перевозки в соответствующем формате, города и страны аккредитации агента, адреса офиса, оформившего перевозку (факультативно).

В аэропорту базирования проверка наличия у пассажиров необходимых для въезда в пункт назначения документов, их действительности по срокам действия и кратности разрешенных въездов проводится персоналом подразделения департамента наземного обеспечения перевозок в процессе регистрации

пассажиров. Проверка осуществляется на стойках регистрации первоначальных пассажиров, стойках транзита, а также в залах официальных лиц и делегаций и залах ожидания для пассажиров высокого класса обслуживания.

При входе пассажиров (вылетающих, трансферных и транзитных пассажиров) в пункт досмотра сотрудник САБ агента проверяет билеты, оформленные в установленном порядке, посадочные талоны, сверяет документы, удостоверяющие личность, с личностью пассажира, при необходимости более тщательной проверки документов и принадлежности их данному пассажиру сообщает об этом старшему пункта досмотра и сотруднику органа внутренних дел на транспорте, проставляет отметку в билете (за исключением случаев оформления билетов в электронном виде) и (или) посадочном талоне о прохождении предполетного досмотра, а также аннулирует ее, если пассажир покидает зону контроля.

Сотрудники органов внутренних дел на транспорте имеют право проверять у пассажиров соответствие билетов, оформленных в установленном порядке, и паспортных данных, устанавливая их подлинность, дополнительно осуществлять проверку подозрительных лиц по информационно-поисковым базам данных МВД России.

Детальная проверка действительности и подлинности проездных документов осуществляется персоналом специализированного подразделения ДУАБ при посадке в ВС в соответствии с перечнем рейсов, подлежащих обязательному контролю. Данный перечень корректируется с вводом каждого сезонного расписания, а также при выявлении новых тенденций в организации нелегальной миграции.

В зарубежных аэропортах проверка документов вылетающих пассажиров осуществляется персоналом обслуживающих компаний в рамках действующих договоров о наземном обслуживании.

Порядок регистрации перевозимого в грузовом отсеке багажа в пунктах, расположенных за пределами аэропорта.

При регистрации вне аэропорта меры контроля обеспечивают тот же уровень контроля багажа в целях безопасности (в том числе на этапе перевозки от пункта регистрации и до загрузки на борт ВС), что и при регистрации багажа в аэропорту.

Для этого:

- создается охраняемая зона для обработки багажа, где он после получения находится до погрузки на транспортное средство, используемое для доставки его в аэропорт;
- обеспечивается безопасность багажа в транспортном средстве по пути в аэропорт и в пункте его приема для загрузки;
- устанавливается принадлежность багажа пассажирам во время загрузки.

Пассажиры, предъявившие оружие и боеприпасы для перевозки в качестве пассажирского багажа, в пунктах, расположенных за пределами аэропорта, не регистрируются.

Зарегистрированный за пределами аэропорта багаж пассажиров подлежит обязательному предполетному досмотру после его доставки в аэропорт.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ И РУЧНОЙ КЛАДИ

10.3.1. Предназначение досмотра пассажиров и ручной клади

Ответственность за проведение предполетного досмотра пассажиров и вещей, находящихся при пассажирах по условиям договора на наземное и аэропортовое обслуживание, несет главный оператор аэропорта.

Невыполнение или нарушение норм, правил и процедур по авиационной безопасности, в том числе при предполетном досмотре пассажиров и вещей, находящихся при них (ручная кладь), может повлечь лишение лицензии (разрешения) компании, на которую возложено выполнение данной процедуры (в соответствии с пунктом 5 постановления Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 № 897).

Предполетный досмотр пассажиров и вещей, находящихся при них, на рейсах авиакомпании организует и проводит АО «АэроМАШ-АБ».

Правовой основой проведения предполетного досмотра пассажиров и вещей, находящихся при пассажирах, являются требования пункта 2 статьи 84 главы XII Воздушного кодекса Российской Федерации, пункта 3 главы II Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28.11.2005 № 142, и Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденных приказом Минтранса России от 25.07.2007 № 104 с дополнениями и изменениями.

В соответствии с частью 3 статьи 85 Воздушного кодекса Российской Федерации при отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

Предполетный досмотр пассажиров и вещей, находящихся при них, является одной из превентивных мер обеспечения авиационной безопасности и предотвращения попадания на борт воздушного судна устройств, предметов или веществ, представляющих угрозу авиационной безопасности.

Перевозка воздушными судами багажа пассажиров, прошедших досмотр, но не явившихся на посадку или отстраненных от полета по иным причинам, категорически запрещается.

В соответствии с пунктом 2 статьи 85 главы XII Воздушного кодекса Российской Федерации к участию в предполетном досмотре могут привлекаться сотрудники органов внутренних дел на транспорте.

Сотрудники органов внутренних дел на транспорте должны:

- обладать необходимыми навыками по выявлению у пассажиров опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту ВС, в том числе сокрытых ухищренным способом, и по обращению с этими веществами и предметами;
- проявлять бдительность, не допускать в стерильную зону через пункт досмотра не прошедших предполетный досмотр пассажиров и авиационный персонал;
- поддерживать общественный порядок в зонах контроля, пресекать попытки совершения противоправных действий;

имеют право:

- проверять у пассажиров соответствие билетов, оформленных в установленном порядке, и паспортных данных, устанавливая их подлинность, дополнительно осуществлять проверку подозрительных лиц;

- принимать решение о проведении личного (индивидуального) досмотра пассажиров при обнаружении предметов и веществ за изготовление, ношение и хранение которых предусмотрена уголовная или административная ответственность и проводить его;
- проводить в соответствии с законодательством Российской Федерации изъятие и документирование обнаруженных в ходе досмотра пассажиров предметов и веществ, свободный оборот которых на территории Российской Федерации запрещен, ограничен либо имеет криминальный характер;
- представлять в установленном порядке материалы для принятия к нарушителям требований авиационной безопасности мер воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации.

10.3.2. Досмотр пассажиров и ручной клади

- (1) Предполетный досмотр пассажиров и вещей, находящихся при них, проводится в целях охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и авиационного персонала ГА, предотвращения возможных попыток захвата (угона) ВС и других АНВ в деятельность ГА, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям АБ.

Основной задачей проведения предполетного досмотра является своевременное выявление, предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт ВС лиц с оружием, боеприпасами, взрывчатыми веществами, легковоспламеняющимися, отравляющими, радиоактивными и другими опасными предметами и веществами, которые могут быть использованы для нанесения ущерба здоровью пассажиров, членов экипажа ВС, создания угрозы безопасности полета ВС или могут явиться причиной иного чрезвычайного (авиационного) происшествия, а также предотвращение незаконного провоза опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям АБ, и иных предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к свободному обороту на территории Российской Федерации.

- (2) Предполетный досмотр проводится на всех внутренних и международных рейсах авиакомпании. Предполетный досмотр осуществляется после регистрации пассажиров, санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного контроля, а при выполнении международных полетов, кроме того, после осуществления пограничного, таможенного, иммиграционного и иного контроля.

Досмотр осуществляется в специальных помещениях (пунктах досмотра), оборудованных стационарными техническими средствами досмотра, системами видеонаблюдения и видеозаписи, информация которой сохраняется в течение месяца, аварийным освещением и электроснабжением, тревожной сигнализацией, телефонной связью, а также в помещениях (кабинах) для проведения личного (индивидуального) досмотра.

Предполетный досмотр пассажиров проводится с применением технических и специальных средств и (или) ручным (контактным) методом.

При проведении предполетного досмотра может проводиться личный (индивидуальный) досмотр пассажиров.

Предполетный досмотр пассажира с использованием технических и специальных средств проводится в следующем порядке:

- производится проверка билета, посадочного талона, сверка документа с личностью пассажира при входе в пункт досмотра;

- предлагается заявить об имеющихся у пассажира предметах и веществах, запрещенных к перевозке на борту ВС, а также вещах, принятых от посторонних лиц (посылки, свертки и т.п.) для перевозки;
- предлагается выложить имеющиеся у пассажира металлические предметы, мобильные телефоны, фото-, кино-, радиоаппаратуру, снять обувь (за исключением обуви с высотой каблука менее 2,5 см и с подошвой, толщиной менее 1,0 см), верхнюю одежду, головные уборы, ремни (пояса) шириной более 4,0 см или толщиной более 0,5 см, уложить их в пластмассовые контейнеры и поставить вместе с другими вещами на ленту транспортера интроскопа;
- предлагается пассажиру пройти через рамку стационарного металлоискателя;
- проводится досмотр верхней одежды пассажиров, головного убора, ремня, обуви;
- при срабатывании сигнализации стационарного металлоискателя:
 - уточняются места расположения металлических предметов в одежде пассажира с помощью ручного металлоискателя;
 - предлагается пассажиру повторно пройти через рамку стационарного металлоискателя после извлечения и проверки металлических предметов;
 - производится досмотр пассажира с помощью ручного металлоискателя и ручным (контактным) методом досмотра при повторном срабатывании сигнализации.

В случае наличия в зоне контроля (пункте досмотра) радиолокационного сканирующего портала (далее – РСП) после прохода через рамку стационарного металлоискателя пассажир в одежде, скрывающей очертания тела, направляется в зону контроля РСП. Пассажир по команде сотрудника агента по АБ разводит руки в стороны, поднимает их на уровень плеч и сгибает в локтях. После принятия пассажиром указанного положения в течение 1,5–2 секунд проводится автоматическое сканирование тела пассажира для определения посторонних предметов и веществ на теле или в одежде пассажира. В случаях, когда пассажир покинул сканер РСП без соответствующей разрешающей команды сотрудника агента по АБ (при появлении на экране монитора расплывчатых, смазанных (плохого качества) трехмерных изображений пассажира), он направляется на повторный досмотр с использованием РСП. После выхода из РСП пассажир забирает свои вещи, досмотренные с помощью интроскопа, после чего одевается и следует в стерильную зону. При обнаружении опасных предметов и веществ на теле или в одежде пассажира сотрудник агента по АБ (оператор у экрана монитора) немедленно сообщает об этом сотрудникам полиции и своему руководству. В случае отказа пассажира от проведения досмотра с использованием РСП его досмотр осуществляется ручным (контактным) методом.

При проведении предполетного досмотра пассажиров наряду с использованием технических и специальных средств может применяться ручной (контактный) метод досмотра.

Ручной (контактный) метод досмотра проводится при поступлении сообщения о готовящемся захвате либо угоне ВС, выполняющего конкретный рейс или следующего в определенном направлении.

Ручной (контактный) метод применяется при досмотре:

- пассажира в просторной одежде, скрывающей очертания его тела;
- вещей, внутреннее содержание которых нельзя определить с помощью технических и специальных средств;
- вещей пассажира, определенного, как потенциально опасного;

- всех пассажиров во время повышенной угрозы совершения АНВ в отношении ВС определенного рейса;
- пассажира в случае его отказа от проведения досмотра с использованием РСП.

Досмотр вещей, находящихся при пассажирах, связанный с их вскрытием, производится в присутствии пассажира.

Негабаритные предметы, а также вещи, находящиеся при пассажире, внутреннее содержание которых нельзя определить с использованием интроскопа, досматриваются ручным (контактным) методом.

Трансферные пассажиры проходят досмотр на общих основаниях.

Доступ к багажу трансферных пассажиров исключен.

В аэропорту Шереметьево поставщиком услуг по предполетному досмотру пассажиров и вещей, находящихся при них, является АО «АэроМАШ-АБ».

- (3) Лица, освобождаемые от досмотра с использованием технических средств и ручного досмотра.

Допускается освобождение от досмотра прибывающих с визитом глав государств и сопровождающих их лиц, а также глав дипломатических миссий. Для принятия специальных мер в таких случаях заблаговременно уведомляются эксплуатант и САБ аэропорта.

В числе таких мер предусматривается сопровождение указанных лиц через пассажирское здание аэровокзала до ВС. Во всех случаях меры обеспечения безопасности главы государства и его багажа перед прибытием в аэропорт должны быть достаточными с точки зрения требований в отношении досмотра пассажиров.

Сотрудники Федеральной службы охраны Российской Федерации (далее – ФСО России), находящиеся при исполнении служебных обязанностей (имеющие служебные заграничные паспорта, служебные и командировочные удостоверения установленного образца), при сопровождении объектов государственной охраны и сопровождаемые ими объекты государственной охраны, а также их вещи досмотру не подлежат.

- (4) Порядок оформления вызывающих подозрение пассажиров или ручной клади.

В ходе проведения предполетного досмотра в целях выявления признаков, указывающих на потенциальную угрозу, обращается внимание на такие особенности поведения пассажиров, как повышенная нервозность, обеспокоенность, суетливость.

В случае выявления этих признаков проводится психологический опрос (профайлинг) пассажира для определения степени его потенциальной опасности.

В случае выявления путем наблюдения и психологического опроса признаков подозрительного поведения пассажира, свидетельствующих о его преступных намерениях или вызывающих подозрение о наличии у него оружия, боеприпасов, опасных предметов или веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, поступления сообщения о наличии у пассажира оружия, боеприпасов, ВУ, ВВ или иных опасных предметов и веществ, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на экипаж ВС, проводится его личный (индивидуальный) досмотр, а также ручной (контактный) досмотр его ручной клади и багажа.

При подозрении на нахождение в вещах пассажира, оружия, боеприпасов, ВУ, ВВ и иных опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, вызываются специалисты отдела специального назначения (ОСН) АО «АэроМАШ-АБ» и сотрудник полиции.

При обнаружении у пассажира признаков или элементов ВУ вызываются специалисты-взрывотехники правоохранительных органов.

Перекрывается доступ в пункт досмотра других пассажиров, изолируется пассажир – владелец вещей, в которых обнаружены опасные предметы и вещества, в целях предотвращения каких-либо действий с его стороны.

Для дальнейшего разбирательства пассажир и его вещи, в которых были обнаружены опасные предметы и вещества, передаются прибывшим специалистам и представителям соответствующих правоохранительных органов.

(5) Меры контролирования пассажиропотока

Контроль за пассажирами в стерильной зоне, а также проверка отметок на билетах (за исключением случаев оформления билетов в электронном виде) и (или) посадочных талонах о прохождении досмотра пассажирами, в том числе и транзитными, у трапа воздушного судна осуществляется работниками службы организации пассажирских перевозок.

Контроль за пассажирами во время следования от стерильной зоны до посадки в ВС осуществляется работниками ДНОП в целях исключения контактов прошедших досмотр пассажиров с лицами, не занятыми обслуживанием пассажиров данного рейса.

В целях предотвращения доступа неуполномоченных лиц в ВС и контактов досмотренных пассажиров с пассажирами, не прошедшими досмотр, сотрудниками САБ агента обеспечивается наблюдение за пассажирами на участке от стерильной зоны до посадки в ВС.

Обеспечивается исключение доступа пассажиров после регистрации к зарегистрированному багажу.

Перед перевозкой пассажиров производится досмотр транспортных средств с целью своевременного выявления посторонних предметов.

Перед посадкой пассажиров (за 10 минут до ее начала) из салона ВС удаляется весь обслуживающий персонал, кроме членов экипажа и инженерно-технического персонала, обеспечивающих подготовку ВС к вылету, производится осмотр телетрапа (трапа) с целью выявления лиц, не задействованных в посадке, посторонних вещей и предметов. Боковые двери телетрапа и проходы в смежные помещения блокируются.

При посадке не допускается пересечение вылетающих и прилетевших пассажиров.

Во время посадки пассажиров вход обслуживающего персонала на телетрап (трап) и в салон ВС не разрешается, за исключением работников, сопровождающих больных пассажиров/инвалидов. Выход пассажиров на перрон не допускается. По окончании посадки пассажиров сверяется их количество с данными центральной диспетчерской.

(6) Меры в отношении пассажиров особых категорий.

Сотрудники Федеральной службы охраны Российской Федерации, находящиеся при исполнении служебных обязанностей (имеющие служебные и командировочные удостоверения установленного образца), при сопровождении объектов государственной охраны и сопровождаемые ими объекты государственной охраны, а также их вещи, досмотру не подлежат.

Предполетный досмотр сотрудников Федерального государственного унитарного предприятия «Главный центр специальной связи» Федерального агентства связи (далее – ФГУП ГЦСС), вещей, находящихся при них, за исключением сопровождаемой корреспонденции, проводится на общих основаниях.

Предполетный досмотр сотрудников Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации, Межправительственной фельдъегерской связи, вещей, находящиеся при них, и багажа (за исключением мест сопровождаемой корреспонденции) проводится в пунктах досмотра членов экипажа ВС и авиационного персонала.

Предполетный досмотр членов бригады инкассаторов и вещей, находящихся при них, проводится на общих основаниях.

Предполетный досмотр личного состава маршрутного караула Федеральной службы исполнения наказаний, осуществляющего сопровождение конвоируемых лиц, и обыск осужденных перед посадкой на борт ВС проводится в соответствии с Инструкцией по служебной деятельности специальных подразделений уголовно-исполнительной системы по конвоированию, утвержденной совместным приказом Министерства юстиции Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации от 24.05.2006 № 199ДСП/ 369ДСП.

Предполетный досмотр пассажиров с дипломатическим статусом, багажа и вещей, находящихся при них, проводится на общих основаниях. Имеющиеся у них опечатанные дипломатические чемоданы не подвергаются досмотру вручную. Исключение дипломатического чемодана из числа предметов, подлежащих досмотру вручную в соответствии с п. 3 ст. 27 Венской конвенции, не препятствует согласно положениям этой конвенции проведению досмотра таких предметов с помощью рентгеновских устройств или других методов.

Предполетный досмотр пассажиров, требующих особого внимания, а именно:

- младенцы в складных детских колясках и маленькие дети (при обслуживании данной категории необходимо получить согласие родителей);
- беременные женщины;
- инвалиды;
- пассажиры в инвалидных колясках;
- пассажиры с нарушениями здоровья (например, с конечностями в гипсовой шине);
- пассажиры, ручной досмотр которых и их багажа не представляется возможным в связи с их религиозными убеждениями;
- другие категории пассажиров, исходя из местных условий. При осуществлении предполетного досмотра указанной категории пассажиров необходимо руководствоваться рекомендациями главы 11 раздела 11.3.6 «Пассажиры, требующие особого внимания» Руководства по авиационной безопасности, Doc 8973/8 2011.

(7) Меры досмотра экипажей воздушных судов

Досмотр членов экипажей ВС проводится на всех вылетающих рейсах на общих основаниях в специально выделенных пунктах досмотра при предъявлении полетного задания и загранпаспорта.

(8) Политика в отношении безбилетных пассажиров, включая превентивные меры и действия при обнаружении безбилетного пассажира.

Порядок действий в подобных случаях нормативными документами не предусмотрен.

(9) Порядок действий в отношении лиц, отказывающихся пройти ручной досмотр.

В соответствии с пунктом 3 статьи 85 главы XII Воздушного кодекса Российской Федерации при отказе пассажира от досмотра, в том числе и ручным способом, он предупреждается, что авиакомпания вправе расторгнуть договор перевозки.

При отказе от досмотра после предупреждения договор перевозки с пассажиром расторгается.

- (10) Порядок действий при обнаружении ограниченного к перевозке или запрещенного предмета.

Обнаруженные у пассажира, в том числе в вещах находящиеся при нем опасные предметы и вещества, находящиеся в свободном обороте на территории Российской Федерации, но запрещенные к перевозке на борту ВС (баллоны с газом, газовые баллончики, легковоспламеняющиеся жидкости и вещества и т.п.), через зону контроля (пункт досмотра) не пропускаются и изымаются с составлением Акта обнаружения и изъятия у пассажира и члена экипажа воздушного судна при производстве досмотра запрещенных к перевозке опасных грузов, предметов или веществ в двух экземплярах.

- (11) Порядок обращения с конфискованными предметами.

Акт регистрируется в Журнале учета актов обнаружения и изъятия у пассажиров и членов экипажа воздушного судна запрещенных к перевозке опасных грузов, предметов или веществ. Первый экземпляр остается для хранения у агента, осуществлявшего досмотр, второй экземпляр акта передается пассажиру.

В Журнале учета актов изъятия у пассажиров и членов экипажа воздушного судна запрещенных к перевозке опасных грузов, предметов или веществ, переданных на склад временного хранения записывается дата и номер акта, фамилия, имя и отчество пассажира, номер рейса, предметы.

- (12) Порядок действий при обнаружении незадекларированных опасных грузов. При обнаружении у пассажира или в вещах, находящихся при нем, не заявленных опасных веществ и предметов, производятся действия в порядке, изложенном в подпунктах 11 и 12.

При этом производится дополнительный досмотр пассажира и вещей, находящихся при нем, а при необходимости – и багажа ручным способом.

- (13) Меры в отношении электронной и электрической аппаратуры.

В соответствии с политикой авиакомпании по использованию электронной аппаратуры на борту ВС пассажирам, в зависимости от типа электронных устройств и этапов полета, электронные устройства разрешается использовать без ограничений, с ограничениями или запрещается их применение на всех этапах полета.

10.3.3. Разделение прошедших и не прошедших досмотр пассажиров

Для предотвращения контактов прошедших досмотр пассажиров с лицами, не прошедшими досмотр, а также с обслуживающим персоналом, не имеющим отношения к обслуживанию пассажиров, в зонах контроля аэропорта созданы специальные (стерильные) залы ожидания.

Планировка пунктов досмотра осуществлена с учетом исключения смешивания или контакта пассажиров, прошедших предполетный досмотр, с лицами, не прошедшими такой досмотр.

В зоны контроля и пункты досмотра допускаются только пассажиры очередных рейсов при наличии билета, оформленного в установленном порядке, и документа, удостоверяющего личность пассажира.

Нахождение лиц, не связанных с обслуживанием пассажиров и организацией пассажирских перевозок, в зонах контроля и пунктах досмотра категорически запрещается.

Смешение прошедших и не прошедших досмотр пассажиров категорически запрещается. Ответственность за исключение подобных ситуаций возложена на ООПП ДНОП.

В случае неординарной ситуации, в результате которой произошло смешение прошедших и не прошедших досмотр пассажиров, производится повторный досмотр вылетающих пассажиров.

10.3.4. Дипломатические вализы и правительственные курьеры

Отправления ФГУП ГЦСС досмотру и вскрытию не подлежат. Досмотр отправок осуществляется отправителем – ФГУП ГЦСС. Гарантия отсутствия в отправлениях ФГУП ГЦСС опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, подтверждается письменной декларацией безопасности, передаваемой ответственным лицом ФГУП ГЦСС в ДАБ АО «МАШ».

Корреспонденция, перевозимая сотрудниками Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации, Межправительственной фельдъегерской связи, является неприкосновенной и не подлежит досмотру и задержанию.

Досмотр ценностей Центрального банка Российской Федерации (Банка России) не допускается. Ценности упаковываются в короба или брезентовые мешки, опломбируются и размещаются в контейнерах или непосредственно в грузовых отсеках, салонах ВС.

Дипломатическая почта, консульские вализы, а также приравненная к ним на основании международных договоров Российской Федерации иная корреспонденция иностранных учреждений и международных организаций, досмотру вручную и задержанию не подлежат. Все места, составляющие дипломатическую почту, обязательно имеют видимые внешние знаки, указывающие на их характер (замки, сургучные печати, опечатанные бирки с указанием пункта назначения и отправки дипломатической почты). Лица, доставляющие дипломатическую почту, обязательно имеют при себе официальный документ с указанием статуса дипломатического курьера и числа мест, составляющих дипломатическую почту. Документ подписывается представителем министерства иностранных дел страны отправителя или руководством заграничного представительства этой страны.

10.3.5. Пассажиры особых категорий

10.3.5.1. Дипломаты и другие привилегированные лица

Пассажиры, обладающие дипломатическим иммунитетом, предоставленным им государством, согласно Венской конвенции, перед посадкой на борт ВС подлежат обычному досмотру на общих основаниях. Имеющиеся у них опечатанные дипломатические вализы не должны подвергаться досмотру вручную. Все остальные виды ручной клади проходят обычный досмотр.

Исключение дипломатической вализы из числа предметов, подлежащих досмотру вручную в соответствии с п. 3 ст. 27 Венской конвенции о дипломатических сношениях от 18.04.1967, не препятствует, согласно положениям этой конвенции проведению досмотра таких предметов с помощью рентгеновских устройств или других методов.

Допускается освобождение от досмотра прибывающих с визитом глав государств и сопровождающих их лиц, а также глав дипломатических миссий. Для принятия специальных мер в таких случаях заблаговременно уведомляются эксплуатант и САБ аэропорта.

В числе таких мер предусматривается сопровождение этих лиц через пассажирское здание аэровокзала до ВС. Во всех случаях меры обеспечения безопасности главы государства и его багажа перед прибытием в аэропорт должны быть достаточными с точки зрения требований в отношении досмотра пассажиров.

Во время полетов высокопоставленных должностных лиц может сопровождать специальный вооруженный эскорт при условии удовлетворения требований, установленных принимающим государством.

В отношении каждого такого полета соответствующими государственными учреждениями совместно с осуществляющей перевозку авиакомпанией и любыми другими государствами и эксплуатантами, имеющими отношение к данной перевозке, принимаются меры по предварительному согласованию.

В связи с вылетами высокопоставленных лиц по требованию правоохранительных органов может быть проведен углубленный контроль безопасности пассажиров и их багажа.

Пассажиры, обслуживаемые в VIP залах и залах официальных делегаций, проходят досмотр в пунктах досмотра, оборудованных в этих залах. При отсутствии пунктов досмотра в VIP зале и зале официальных делегаций пассажиры проходят досмотр в одном из пунктов досмотра аэропорта.

10.3.5.2. Перевозка депортируемых

При перевозке депортируемых пассажиров их личные документы на период полета передаются КВС.

Если пассажиры, имеющие статус депортируемого, отказываются возвращаться в пункты первоначального вылета (предписанные пункты) или своим поведением создают угрозу безопасности, принимается решение о выделении группы сопровождения (далее – ГС). Сопровождение указанных лиц осуществляется силами ГС, формируемой из числа работников ДУАБ.

В зависимости от сложности задания в ГС кроме работников ДУАБ могут включаться сотрудники правоохранительных органов.

Сотрудники правоохранительных органов, включенные в состав ГС, имеют при себе спецсредства для ограничения свободы действий депортируемого пассажира. Применение баллончиков со слезоточивым газом или других средств, способных нанести ущерб здоровью пассажиров, запрещается.

Посадка указанных пассажиров на борт ВС осуществляется до начала посадки других пассажиров, а их высадка – после того, как все пассажиры покинут ВС.

На борту ВС работники ГС осуществляют постоянный контроль за поведением депортируемых пассажиров, обеспечивая безопасность на борту.

В случае нарушения депортируемыми пассажирами установленных правил поведения на борту ВС старший ГС через бортпроводника информирует КВС и принимает меры по нормализации обстановки, вплоть до применения средств ограничения свободы действий.

10.3.5.3. Перевозка лиц, находящихся под стражей

О нахождении на борту ВС сопровождаемых лиц, осужденных или подвергнутых судебному или административному разбирательству, информируется КВС.

Арестованный перевозится на борту ВС в сопровождении одного или нескольких конвоиров.

Сотрудники правоохранительных органов или другие уполномоченные лица заблаговременно уведомляют представителя ПАО «Аэрофлот» о предполагаемой дате перевозки арестованного и сообщают, считается ли конвоируемое лицо опасным.

Не принимаются к перевозке арестованные и конвоиры, если этот вопрос заранее не согласован с государственными органами, другими эксплуатантами, которые могут быть связаны с перевозкой на данном маршруте, и соответствующими органами в пункте назначения.

Конвоиры обеспечивают отсутствие у арестованного оружия, веществ и предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, и других потенциально опасных предметов.

Конвоиры располагают соответствующими средствами ограничения свободы действий лиц, находящихся под стражей, для ограничения свободы действий в случае необходимости.

Конвоирам запрещается проносить на борт ВС баллончики со слезоточивым газом и иные спецсредства, способные нанести вред пассажирам, членам экипажа или воздушному судну.

Информация о перевозке на данном рейсе арестованных и их конвоиров, а также о местах их расположения доводится до КВС и членов кабинного экипажа.

Посадка арестованных на борт производится в первую очередь, а их высадка после того, как все пассажиры покинут ВС.

Для арестованных выделяются места в задней части пассажирского салона, в ряду кресел, не расположенных в районе аварийного выхода.

Арестованные размещаются только в ряду с двумя или более креслами и по крайней мере один конвоир должен находиться между конвоируемым лицом и любым проходом.

Арестованные постоянно находятся под наблюдением конвоира, в том числе во время посещения туалета.

Конвоирам и арестованным, находящимся на борту ВС, запрещено подавать какие-либо алкогольные напитки.

По усмотрению конвоиров арестованному может подаваться еда без металлических принадлежностей и ножа.

ПАО «Аэрофлот» в лице ответственного представителя вправе отказать в перевозке арестованного, если имеются предпосылки для безопасности других пассажиров.

10.3.5.4. Перевозка больных

Информация о наличии на рейсе больных пассажиров, следующих через медпункт, доводится до сотрудников агента по АБ, работающих в пункте досмотра.

Досмотр таких пассажиров производится непосредственно в медпункте сотрудниками агента по АБ, осуществляющими предполетный досмотр. Досмотр производится с помощью ручного металлодетектора и вручную.

Инвалиды и пассажиры с детьми досматриваются вне очереди.

Больные, следующие через медицинский пункт, после досмотра сопровождаются сотрудником агента по АБ и медицинским работником до салона ВС.

Пассажиры, имеющие аппараты, стимулирующие сердечную деятельность, досматриваются без применения технических средств.

Пассажиры, которые не в состоянии пройти через стационарный металлодетектор вследствие болезни или физических недостатков, досматриваются с использованием переносных металлодетекторов и/или вручную. Ручная кладь должна быть проверена с помощью технических средств или вручную.

Предполетный досмотр пассажира с ограниченными физическими возможностями на инвалидной коляске осуществляется с использованием ручного металлоискателя, детектора паров взрывчатых веществ и ручным (контактным) методом.

Если пассажир с ограниченными физическими возможностями на инвалидной коляске использует кардиостимулятор или иное медицинское оборудование, чувствительное к воздействию ручного металлоискателя, то досмотр осуществляется ручным (контактным) методом, а при необходимости досмотр сопровождается разъяснением.

Инвалидная коляска досматривается визуально и с помощью штатного детектора паров на предмет отсутствия запрещенных веществ и предметов.

Предполетный досмотр пассажира с ограниченными физическими возможностями проводится с помощью сопровождающего его лица, лицами одного пола с пассажиром.

10.3.5.5. Перевозка лиц с психическими отклонениями

Лицо с психическими отклонениями не предсказуемо в своих действиях и представляет угрозу для безопасности полета, принимается к перевозке при наличии сопровождающего, обладающего достаточной физической силой для пресечения опасных действий со стороны указанного лица на борту ВС и имеющего навыки использования успокоительных средств.

Для лиц с психическими отклонениями, представляющих угрозу окружающим без использования успокоительных средств, каждый этап в полете не длится дольше, чем время эффективного действия соответствующего успокоительного средства.

ПАО «Аэрофлот» имеет право отказать в перевозке лица с психическими отклонениями, если такая перевозка представляет угрозу безопасности полета.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.4. ПОЛИТИКА ПАО «АЭРОФЛОТ» В ОТНОШЕНИИ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРОВ

10.4.1. Общие положения

К категории недисциплинированных пассажиров (unruly/disruptive/abusive passengers) относятся пассажиры ПАО «Аэрофлот», нарушившие установленные в авиакомпании Правила поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов ПАО «Аэрофлот» (далее – Правила поведения).

Правила поведения приняты ПАО «Аэрофлот» в целях обеспечения необходимой безопасности полетов, повышения уровня комфорта пассажиров, предупреждения нарушения общественного порядка и совершения правонарушений на борту ВС ПАО «Аэрофлот».

ПАО «Аэрофлот» придерживается следующей политики:

- не оставлять без последствий любое физическое насилие или словесное оскорбление персонала ПАО «Аэрофлот» во время исполнения служебных обязанностей;
- не оставлять без последствий беспокойное или нетрезвое поведение пассажиров или любых лиц на борту ВС;
- предоставлять летному и наземному персоналу полномочия предпринимать адекватные действия для предотвращения нарушений Правил поведения и, если необходимо в установленном законодательством Российской Федерации порядке, отказывать в перевозке пассажирам, которые могут создать напряженную обстановку на борту ВС и тем самым угрожать безопасности полета;
- предоставлять экипажу полномочия прекратить обслуживание спиртными напитками нетрезвых пассажиров;
- оказывать содействие правоохранительным органам в привлечении нарушителей порядка к ответственности;
- обеспечивать соответствующее обучение летного и наземного персонала по действиям в конфликтных ситуациях и после них.

Действия работников ПАО «Аэрофлот» при нарушении пассажиром Правил поведения регламентированы Инструкцией по действиям персонала авиакомпании при нарушении Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов ПАО «Аэрофлот» (РИ-ГД-012).

10.4.2. Порядок действий на земле

При прохождении регистрации и других предполетных процедур основной мерой предотвращения ситуаций, угрожающих безопасности полета или жизни, здоровью и личному достоинству пассажиров и других лиц, находящихся на борту ВС, является одностороннее расторжение договора воздушной перевозки, заключенного ПАО «Аэрофлот» с представляющим такую угрозу пассажиром.

Воздушный кодекс Российской Федерации допускает это в следующих случаях:

- если состояние здоровья пассажира требует особых условий воздушной перевозки, либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц (п. 3 ч. 1 ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации);

- нарушение пассажиром Правил поведения на борту ВС, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни и здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром распоряжений КВС, предъявленных в соответствии со ст. 58 и п. 6 ч. 1 ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации. В данном случае уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру не возвращается.

После совершения ближайшей запланированной или вынужденной посадки могут быть применены меры:

- удаление пассажира-нарушителя с борта ВС и одностороннее расторжение авиакомпанией уже заключенного договора воздушной перевозки пассажира, без компенсации его стоимости (на основании ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации);
- наложение и взимание установленного в государстве посадки штрафа, а также компенсация причиненного пассажиром авиакомпании материального ущерба, в том числе (в случае вынужденной посадки) за совершение вынужденной посадки;
- передача нарушителей правоохранительным органам в случае совершения ими деяния, содержащего признаки преступления;
- занесение данных пассажира-нарушителя в соответствующую базу данных ДУАБ.

10.4.3. Порядок действий в полете

КВС должен действовать в соответствии с полномочиями, предоставленными ему Токийской конвенцией 1963 г. и Воздушным кодексом Российской Федерации. ПАО «Аэрофлот» обеспечит КВС полную поддержку во всех случаях использования этих полномочий.

Член экипажа, зафиксировавший нарушение Правил поведения, делает нарушителю устное предупреждение. В случае подчинения нарушителя требованиям члена экипажа дальнейших действий не требуется. Если пассажир продолжает нарушать требования Правил поведения, бортпроводник информирует КВС об инциденте. КВС по действующему каналу радиосвязи передает информацию представителю ПАО «Аэрофлот» в пункте посадки.

Представитель ПАО «Аэрофлот» в соответствии с действующими в пункте посадки правилами информирует соответствующие службы для проведения мероприятий по привлечению нарушителя к ответственности и лично участвует в их проведении.

Представитель ПАО «Аэрофлот» сообщает об инциденте и его последствиях в адрес ДУАБ. При принятии решения о совершении вынужденной посадки, связанной с инцидентом на борту ВС, в аэропорту, не имеющем представителя ПАО «Аэрофлот», КВС связывается с аэропортом посадки, передает информацию об инциденте и действует в соответствии с правилами, установленными в данном аэропорту.

10.4.4. Полномочия на применение мер сдерживания

В соответствии со статьей 58 Воздушного кодекса Российской Федерации КВС имеет право применить все необходимые меры, в том числе принуждения в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета ВС и отказываются подчиниться распоряжениям КВС.

Применение мер сдерживания к выполнению распоряжения КВС допускается только после предъявления нарушающему Правила поведения пассажиру

письменного предупреждения о необходимости выполнения требований КВС. Если после вручения ему данного предупреждения пассажир не прекращает своего деструктивного поведения, КВС дает указание членам экипажа на применение мер принуждения к выполнению распоряжений. При этом применение каких-либо специальных средств не допускается.

10.4.5. Порядок представления донесений

Для принятия мер административного воздействия к нарушителю в ПАО «Аэрофлот» предусмотрено документальное протоколирование инцидента, связанного с недисциплинированным поведением пассажира:

- в случае отказа пассажиру в перевозке до посадки на борт и взлета ВС соответствующие работники ПАО «Аэрофлот» и правоохранительных органов заполняют рапорт о нарушении Правил поведения и предоставляют данную информацию в ДУАБ для ведения учета данного рода нарушений;
- в случае если после получения от членов экипажа устного предупреждения о возможных последующих санкциях пассажир продолжает вести себя на борту ВС в полете деструктивно, членами экипажа заполняется рапорт о нарушении Правил поведения;
- для передачи нарушителя в правоохранительные органы необходимые для этого документы оформляются работниками ПАО «Аэрофлот» по установленной законодательством соответствующего государства форме, при этом максимально подробно описывается содержание факта нарушения, по возможности фиксируются показания свидетелей, а также собираются вещественные доказательства;
- учет и анализ данных по нарушению пассажирами Правил поведения ведется в ДУАБ в целях соответствующего обучения персонала и придания данных фактов максимальной огласке в средствах массовой информации.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.5. БЕЗОПАСНОСТЬ БАГАЖА, ПЕРЕВОЗИМОГО В ГРУЗОВОМ ОТСЕКЕ

10.5.1. Зарегистрированный багаж

Меры безопасности в отношении багажа, перевозимого в грузовом отсеке, осуществляются в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации, предотвращения возможных попыток захвата (угона) воздушных судов и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации преступных элементов, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

С момента сдачи зарегистрированного багажа к перевозке и до момента его выдачи исключается доступ пассажира к зарегистрированному багажу, кроме случаев проведения его идентификации или дополнительного досмотра соответствующими уполномоченными службами.

После регистрации пассажира и оформления багажа обязанности по сохранности зарегистрированного багажа возлагаются на перевозчика.

Багаж зарегистрированного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, подлежит снятию с воздушного судна и обязательному досмотру.

Перед началом комплектации багажа производится осмотр транспортерных лент и прилегающих к ним территорий, контейнеров и грузовых тележек в целях выявления и удаления посторонних вещей и предметов. Персонал, не задействованный в комплектации багажа на данный рейс, удаляется. Неисправные контейнеры и грузовые тележки не используются.

Багаж, поступающий в зал комплектации, проверяется на целостность упаковки, наличие и соответствие багажной бирки данному рейсу, укладывается на грузовые тележки (в контейнеры) с обязательным подсчетом его количества.

По окончании комплектации багажа проверяются транспортерные ленты на предмет отсутствия багажа и посторонних предметов, производится сверка скомплектованного багажа с зарегистрированным.

Контейнеры с багажом на линии комплектации, в том числе и на участке трансферного багажа, закрываются, пломбируются. На контейнер прикрепляется бирка с указанием аэропорта назначения, количества мест, веса, номера или знака установленной пломбы.

Транспортировка багажа к месту стоянки ВС осуществляется после регистрации, сверки и досмотра под контролем сотрудников агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»).

10.5.2. Досмотр багажа пассажиров

Основной задачей проведения предполетного досмотра багажа пассажиров является предотвращение незаконного провоза опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности, и иных предметов и веществ, запрещенных (ограниченных) к свободному обороту на территории Российской Федерации.

Досмотр багажа пассажиров проводится специалистами по досмотру АО «АэроМАШ-АБ» с использованием многоуровневой системы досмотра багажа.

Багаж всех вылетающих пассажиров досматривается на РТИ и/или ручным способом. Дополнительно могут быть использованы средства обнаружения паров ВВ и/или нейтронные детекторы и/или служебные собаки.

Досмотр багажа может производиться как в присутствии пассажира, так и в его отсутствие.

Досмотр багажа в отсутствие пассажира, связанный с необходимостью вскрытия багажа, по совместному решению руководителей по АБ и сотрудники линейного отдела полиции проводится комиссией, в состав которой входят работники агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») и сотрудники линейного отдела полиции, в присутствии двух свидетелей, а при необходимости и представителей иных государственных контрольных органов, осуществляющих различные виды контроля.

После досмотра багаж должен быть промаркирован номерными стикерами.

Комплектация, доставка и загрузка багажа осуществляются под контролем сотрудников агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»).

При отказе пассажира от предполетного досмотра его багажа и вещей, находящихся при нем, договор воздушной перевозки считается расторгнутым в соответствии с пунктом 3 статьи 85 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Перевозка багажа пассажиров, не явившихся на посадку, категорически запрещена.

Комплекс мер по обеспечению безопасности зарегистрированного багажа проводится в целях предотвращения доставки на борт ВС оружия, ВУ, ВВ или иных опасных предметов и устройств, которые могут быть использованы для совершения АНВ или запрещены к перевозке на ВС.

10.5.3. Пункты досмотра багажа

Пункты досмотра багажа с помощью технических средств и ручного досмотра расположены в специальных изолированных зонах аэропорта.

10.5.3.1. Проведение досмотра багажа в терминале D

- (1) Проведение досмотра багажа в терминале D с использованием пятиуровневой системы досмотра багажа.

Предполетный досмотр багажа пассажиров (кроме негабаритного и тяжеловесного багажа), вылетающих из терминала D, проводится с использованием технических средств досмотра, интегрированных в СОБ и образующих пять уровней СДБ.

Уровень 1

На этом уровне проводится 100-процентный досмотр багажа РТИ с автоматической диагностикой содержимого багажа на наличие ВВ без участия специалиста-оператора агента по АБ.

Уровень 2

Все рентгеновские изображения багажа, проверенного на 1 уровне (как подозрительного на наличие ВВ, так и «чистого»), анализируются специалистом-оператором агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») в следующей последовательности:

- после анализа изображения багажа, подозрительного на наличие ВВ, багаж направляется специалистом-оператором агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») на детальный досмотр с использованием компьютерного томографа на уровень 3;

- если с изображения багажа статус подозрительного на наличие ВВ специалистом-оператором агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») будет снят, то данный багаж анализируется на наличие предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту ВС. При подозрении на их наличие багаж направляется на досмотр ручным (контактным) методом;
- «чистый» багаж также анализируется специалистом-оператором агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») на наличие предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту ВС. При подозрении на их наличие багаж направляется на досмотр ручным (контактным) методом.

Уровень 3

Компьютерный томограф проводит диагностику на наличие ВВ в багаже, направленного специалистом-оператором агента по АБ уровня 2.

Уровень 4

Рентгеновское изображение багажа, определенного томографом как подозрительный на наличие ВВ, анализируется специалистом-оператором агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») томографа. По результатам анализа багаж, в отношении которого сохраняются подозрения на наличие ВВ, выводится из СОБ для дополнительного досмотра с использованием изображения багажа на мониторе оператора СОБ и детектора паров ВВ.

Уровень 5

Дополнительный досмотр с использованием изображения багажа на мониторе оператора СОБ и детектора паров ВВ проводится специалистом-оператором агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») томографа. В досмотре могут принимать участие сотрудники линейного отдела полиции.

- (2) В случае если по результатам дополнительного досмотра сохраняются подозрения на наличие в багаже ВВ, вызываются работники ОСН агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), которые проводят углубленный досмотр подозрительного багажа с использованием специальных средств. При подтверждении подозрений на наличие в багаже ВУ, ВВ вызываются специалисты-взрывотехники правоохранительных органов.
- (3) В процессе комплектования зарегистрированного и досмотренного багажа в багажные тележки (контейнеры) каждое место багажа маркируется номерным стикером.
- (4) Досмотр негабаритного и тяжеловесного багажа проводится с использованием отдельно расположенного РТИ в пункте досмотра негабаритного багажа. При невозможности определения внутреннего содержимого с помощью технических и специальных средств негабаритный и тяжеловесный багаж досматривается ручным (контактным) методом.
- (5) После окончания досмотра багаж маркируется и доставляется к месту его комплектования на багажные тележки (в контейнеры).
- (6) Досмотр трансферного багажа проводится на общих основаниях после его доставки в зону контроля багажа и ввода в СОБ. Досмотр трансферного негабаритного и тяжеловесного багажа осуществляется с использованием отдельно расположенных РТИ в зоне контроля багажа в комплектовочном помещении.
- (7) Зарегистрированный, в том числе трансферный, багаж от места регистрации до погрузки в ВС находится под постоянным контролем сотрудника агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»).

- (8) Контроль доставки багажа пассажиров от зоны комплектования до борта ВС может осуществляться с использованием системы телевизионного контроля.
- Сотрудник агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), назначенный для видеонаблюдения за зоной обработки, комплектования и доставки багажа на борт ВС:
- контролирует доставку багажа к борту ВС на всех без исключения рейсах, на которых отсутствует сопровождение багажа сотрудниками агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), и заполняет Журнал учета сопровождения багажа с использованием видеонаблюдения;
 - выявляет факты несанкционированного доступа к багажу;
 - следит за появлением вызывающих подозрение лиц;
 - контролирует выполнение требований правил обработки и хранения трансферного багажа.
- (9) В терминале D допуск пассажиров в зоны контроля (пункты досмотра) на международных воздушных линиях производится после проверки посадочных талонов на считывающем устройстве (далее – ридер), на внутренних воздушных линиях кроме того и при наличии документов, удостоверяющих их личность. При проверке посадочных талонов на ридере выявляются пассажиры, багаж которых досматривается в помещении для досмотра багажа ручным (контактным) методом.
- (10) В терминале D на внутренних воздушных линиях при проверке посадочного талона пассажира с помощью ридера в случае появления сигнала, свидетельствующего о возможном наличии в багаже пассажира предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту ВС, сотрудник ОПД агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») у входа в пункт досмотра (зону контроля) – приостанавливает проверку документов, блокирует проход очередных пассажиров через данный турникет и сопровождает пассажира, чей посадочный талон вызвал срабатывание ридера, в помещение для досмотра багажа ручным (контактным) методом, где передает пассажира находящемуся там сотруднику ОПД агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), возвращается на свое рабочее место и продолжает работу. По окончании досмотра багажа данного пассажира сотрудник ОПД агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), производивший досмотр багажа, сообщает о его завершении диспетчеру ОПД агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), который направляет сотрудника для сопровождения пассажира в зону контроля пассажиров.
- (11) В терминале D на международных воздушных линиях в случае появления сигнала ридера, свидетельствующего о подозрении на наличие в багаже пассажира предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту ВС, сотрудник ОПД агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») у входа в пункт досмотра (зону контроля) производит разблокирование турникета для прохода пассажира и сопровождает его в помещение для досмотра багажа ручным (контактным) методом, где передает пассажира находящемуся там сотруднику ОПД агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), после чего продолжает выполнять свои обязанности. По окончании досмотра багажа данного пассажира сотрудник ОПД агента по АБ, производивший досмотр багажа, сообщает о его завершении диспетчеру ОПД агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), который направляет сотрудника для сопровождения пассажира в зону контроля пассажиров.

10.5.3.2. Оценка риска, представляемого пассажирами багажа

Методика оценки риска, представляемого пассажирами багажа, или распознавание манеры поведения используются некоторыми государствами и эксплуатантами воздушных судов для выявления пассажиров, на которых следует обратить особое внимание.

Данную методику можно эффективно использовать в сочетании со 100-процентным досмотром перевозимого в грузовом отсеке багажа, с тем чтобы акцентировать внимание на конкретных пассажирах.

В контрольном пункте досмотра пассажиров один или несколько сотрудников наблюдают за прибывшими пассажирами и оценивают их поведение.

Концепция оценки риска, представляемого пассажирами, иногда называемая распознаванием манеры поведения, отличается от профилирования пассажиров, при котором пассажиру непосредственно задаются определенные вопросы.

Распознавание манеры поведения включает наблюдение за поведением, с тем чтобы обнаружить необычные признаки стресса или ненормального спокойствия.

10.5.4. Проверка личности пассажира

10.5.4.1. Опрос пассажиров

При регистрации сдаваемого багажа производится опрос пассажиров на предмет содержимого, а также следует вопрос, не содержит ли багаж запрещенные к перевозке предметы и вещества.

Вопросы задаются для того, чтобы дать возможность пассажиру принять участие в обеспечении его собственной безопасности и безопасности ВС, на котором он путешествует, путем определения обстоятельств, при которых ВУ могло быть положено в его багаж без его ведома, и выделить те предметы багажа или их содержимое, которые необходимо проверить.

Вопросы задаются на языке, которым владеет пассажир.

Ответ дается на каждый заданный вопрос. Вопросы могут быть:

- устные;
- написанные на карточке или памятке;
- написанные на декларации, которую предлагают заполнить пассажиру.

Пассажирам могут быть заданы следующие вопросы:

- Этот чемодан (сумка, багаж) принадлежит Вам? или: Ваш ли это чемодан?
- Это ваш собственный чемодан или Вы его одолжили?
- Вы сами упаковывали чемодан и знаете, что там находится?
- Все, что находится в чемодане, принадлежит Вам?
- Был ли чемодан все время при Вас, под Вашим контролем после того, как Вы его упаковали?
- Мог ли кто-либо положить что-нибудь в Ваш багаж после его упаковки?
- Получили ли Вы какие-нибудь подарки, которые везете с собой? или:
- Есть ли в Вашем багаже предметы, которые Вас попросили перевезти?
- Содержит ли Ваш багаж электрические или электронные приборы?

Опрос пассажиров проводится в целях выявления, при оценке особенности его поведенческой реакции, в багаже пассажира незаконных (несанкционированных) вложений, в том числе переданных ему другими лицами.

Если в результате опроса возникают какие-либо сомнения в отношении упаковки или надзора за багажом, то этот багаж подвергается тщательному досмотру, о чём информируются работники агента по АБ на пункте досмотра.

10.5.4.2. Стандарт проверки

В зоны контроля и пункты досмотра допускаются только пассажиры очередных рейсов при наличии билета (электронного билета) и документа, удостоверяющего личность пассажира.

К перевозке принимается багаж у пассажиров, имеющих действительный билет (электронный билет) на данный рейс. При регистрации производится установление принадлежности и маркировка каждого места багажа.

Авиакомпания обеспечивает согласование учетных данных пассажира и его зарегистрированного багажа и реализацию процедур, гарантирующих, что багаж пассажиров, зарегистрировавшихся на рейс, но не поднявшихся на борт, будет идентифицирован и снят с ВС. В случае отсутствия систем, способных идентифицировать зарегистрированный багаж пассажиров, пассажирам и членам экипажа может быть предложено лично опознать свой сопровождаемый багаж до его погрузки на борт ВС.

Производство досмотра осуществляется в специальных помещениях (пунктах досмотра), оборудованных стационарными техническими средствами досмотра, системами видеонаблюдения и видеозаписи, информация которой сохраняется в течение месяца, аварийным освещением и электроснабжением, тревожной сигнализацией, телефонной связью, а также в помещениях (кабинах) для проведения личного (индивидуального) досмотра.

Пункты досмотра багажа с помощью технических средств и ручного досмотра расположены в специальных изолированных зонах аэропорта.

10.5.5. Подробные данные об оборудовании для досмотра

Для досмотра применяется следующее оборудование:

- РТИ MVT-NR с функцией автоматической (без участия оператора) диагностики ВВ;
- компьютерные томографы eXaminer 3DXTM6000.

В терминале D используются:

- РТИ HI-SCAN 10080EDIS с функцией автоматической диагностики ВВ;
- РТИ HI-SCAN 100100T для досмотра негабаритного и тяжеловесного багажа;
- РТИ HI-SCAN 12080 для досмотра товаров, поступающих на склады терминала;
- компьютерные томографы CTX9000DSI;
- стационарные металлодетекторы METOR 300.

Специальные технические средства досмотра (далее – ТСД) размещаются в пунктах досмотра, отвечающих условиям эксплуатации данного типа техники как по объемно-планировочному решению, так и по температурному режиму.

Все ТСД сертифицированы, эксплуатируются в рамках установленного срока службы или имеют официальное продление ресурса ТСД. В соответствии с п. 41 Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28.11.2005 № 142, в аэропорту проводятся ежедневные проверки (настройки) ТСД и оборудования, применяемого при производстве досмотра.

Поддержание постоянной работоспособности ТСД и оборудования в зонах контроля (пунктах досмотра), их эксплуатация осуществляются специально подготовленными сотрудниками САБ аэропорта, а техническое обслуживание – специалистами аэропорта или предприятия, имеющими соответствующую квалификацию и допуск.

Продление срока службы ТСД осуществляется в соответствии с распоряжением Ространснадзора от 14.01.2005 № АН-5-р(фс) «О введении в действие Руководства по продлению ресурса технических средств досмотра (Методические рекомендации для госинспекторов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, осуществляющих контроль деятельности в области обеспечения авиационной безопасности)».

10.5.6. Охрана перевозимого в грузовом отсеке багажа

До погрузки на борт ВС багаж охраняется сотрудниками агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») аэропорта базирования ВС авиакомпании на основании действующего договора, включающего оказание услуг по обеспечению авиационной безопасности, в том числе предусматривающего защиту багажа пассажиров, перевозимого в грузовом отсеке.

Весь багаж независимо от его назначения, загружаемый в грузовой отсек ВС, включая грузовые и почтовые отправления авиакомпании, полетные документы, подвергается досмотру до его погрузки на борт ВС.

Во время и по окончании погрузки на борт багажа, перевозимого в грузовом отсеке, его защита обеспечивается сотрудниками агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») посредством ограничения доступа к этому багажу.

После приема багажа от пассажиров работники агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ») аэропорта обеспечивают его охрану от несанкционированного доступа до тех пор, пока багаж не возвращается пассажиру

в пункте назначения или не передается другой авиакомпании.

Для этого обеспечивается проведение следующих мер:

- до погрузки на борт ВС багаж находится в зоне комплектования багажа аэропорта, куда доступ разрешен только уполномоченным лицам аэропорта. Доступ к зонам накопления багажа и пунктам перегрузки багажа ограничивается только уполномоченным сотрудником аэропорта. Для контроля за доступом к багажу в зоне комплектования находятся работники (АО «АэроМАШ-АБ») аэропорта;
- любое лицо, проникшее в зону комплектования багажа без соответствующего разрешения, задерживается и передается сотрудникам органа внутренних дел, при этом весь багаж, находящийся в данный момент в зоне комплектования подвергается повторному досмотру.

Комплектование, доставка и загрузка на борт ВС багажа осуществляется под контролем сотрудников (АО «АэроМАШ-АБ») аэропорта.

10.5.7. Порядок регистрации перевозимого в грузовом отсеке багажа в пунктах, расположенных за пределами аэропорта

При регистрации вне аэропорта меры контроля обеспечивают тот же уровень контроля багажа в целях безопасности (в том числе на этапе перевозки от пункта регистрации и до загрузки на борт ВС), что и при регистрации багажа в аэропорту.

Для этого:

- создается охраняемая зона для обработки багажа, где он после получения находится до погрузки на транспортное средство, используемое для доставки его в аэропорт;
- обеспечивается безопасность багажа в транспортном средстве по пути в аэропорт и в пункте его приема для загрузки;
- устанавливается принадлежность багажа пассажирам во время загрузки.

Пассажиры, предъявившие оружие и боеприпасы для перевозки в качестве пассажирского багажа в пунктах, расположенных за пределами аэропорта, не регистрируются.

Зарегистрированный за пределами аэропорта багаж пассажиров подлежит обязательному предполетному досмотру после его доставки в аэропорт.

10.5.8. Порядок провоза огнестрельного и другого оружия

10.5.8.1. Правовые положения и правила

На территории Российской Федерации перевозка оружия осуществляется на основании положений Воздушного кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 13.12.1996 № 150-ФЗ «Об оружии», Правил оборота боевого ручного стрелкового и иного оружия, боеприпасов и патронов к нему, а также холодного оружия в государственных военизированных организациях, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15.10.1997 № 1314, Правил оборота гражданского и служебного оружия и патронов к нему на территории Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21.07.1998 № 814, Инструкции о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета, утвержденной приказом Федеральной службы воздушного транспорта Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации от 30.11.1999 № 120/971, распоряжения Министерства транспорта Российской Федерации от 16.07.2002 № НА-254-р «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности перевозки длинноствольного оружия, переданного пассажирами для временного хранения на период полета».

При выполнении международных полетов оружие, принадлежащее пассажирам, принимается к перевозке в соответствии с международными нормами и требованиями законодательства страны вылета и посадки.

10.5.8.2. Порядок санкционирования провоза

Оружие пассажиров, имеющих право на его хранение и ношение, а в необходимых случаях – на ввоз (вывоз) в (из) Российскую Федерацию, в обязательном порядке передается для временного хранения на период полета в аэропорту вылета и выдается владельцам по окончании полета в аэропорту прилета. Переданное оружие перевозится в качестве зарегистрированного багажа.

Осмотр оружия и оформление соответствующих документов на его перевозку производится в специально отведенных и оборудованных помещениях аэропорта.

Прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт (с борта) ВС, выдачу оружия в АО «МАШ» осуществляют уполномоченные лица агента по АБ, прошедшие обучение правилам обращения с оружием и мерам безопасности при его доставке и имеющие удостоверение уполномоченного лица.

Оружие перевозится в металлическом ящике, закрытом на замок и опечатанном. Ящик для перевозки оружия находится в багажном или грузовом отсеке ВС, недоступном для пассажиров в полете.

Оружие, не вмещающееся в ящик для перевозки оружия, допускается к перевозке в изолированном багажном отсеке (контейнере) рядом с оружейным ящиком в упаковке пассажира, отвечающей требованиям АБ и сохранности оружия.

Патроны для газового оружия и баллончики со слезоточивым (раздражающим) действием не допускаются к перевозке (опасный груз класса 1 и категории б.1).

Порядок перевозки оружия, боеприпасов и спецсредств на ВС авиакомпании регламентирован Инструкцией о порядке перевозки на воздушных судах авиакомпании оружия, боеприпасов и специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета (РИ-ГД-019Х) и Технологией «Порядок приема (оформления), доставки (выдачи) на борт/с борта воздушного судна оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета в Международном аэропорту Шереметьево» Т-5.1-16-14 (Версия-1).

10.5.8.3. Конвой арестованных/депортированных лиц

У личного состава караула (войскового наряда), сопровождающего конвоируемых лиц, имеющего соответствующие командировочные предписания, оружие, боеприпасы и спецсредства при досмотре не изымаются, о чем информируется КВС.

Предполетный досмотр личного состава маршрутного караула Федеральной службы исполнения наказаний, осуществляющего сопровождение конвоируемых лиц, проводится в соответствии с Инструкцией по служебной деятельности специальных подразделений уголовно-исполнительной системы по конвоированию, утвержденной совместным приказом Министерства юстиции Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации от 24.05.2006 № 199дсп/369дсп. Предполетный досмотр личного состава воинского караула, не связанного с сопровождением конвоируемых лиц, и вещей, находящихся при них, осуществляется на общих основаниях.

10.5.8.4. Телохранители государственных деятелей категории VIP

Разрешается допуск в пассажирские салоны ВС вооруженных сотрудников ФСО России, имеющих соответствующие удостоверения сотрудников ФСО России и командировочные предписания установленного образца.

10.5.8.5. Работники охраны на борту. Сопровождение ВС в целях контроля за обеспечением мер АБ

Сопровождение рейсов сотрудниками охраны на ВС авиакомпании не предусмотрено.

При осуществлении контроля за обеспечением АБ должностные лица Ространснадзора при наличии информации о возможном нарушении требований авиационной безопасности на ВС вправе сопровождать его во время полета.

Решение о необходимости нахождения указанных лиц на борту ВС в каждом конкретном случае принимается полномочным представителем Ространснадзора по согласованию с руководством авиакомпании.

При наличии веских и обоснованных причин авиакомпания вправе обратиться в Ространснадзор с просьбой о назначении сопровождения определенного рейса.

Все сопровождающие лица независимо от того, находятся ли они на борту ВС в форменной одежде или в обычной, обязаны знать общие данные и конкретную информацию об угрозе и обязаны подчиняться требованиям КВС.

При проведении предполетного инструктажа КВС утверждаются меры, которые будут предприняты в случае угрозы либо совершения АНВ.

Особое внимание уделяется взаимному информированию и организации взаимодействия представителей различных структур, имеющих право находиться на борту ВС с оружием.

В зависимости от обстановки на сопровождающих ВС в целях контроля могут возлагаться следующие функции контроля:

- досмотр ВС до приема пассажиров, загрузки багажа, груза, почты и бортприпасов;
- досмотр пассажиров (участие в досмотре), багажа и вещей, находящихся при пассажирах (ручная кладь), в том числе и транзитных пассажиров, если эти действия не предпринимаются по мнению авиакомпании местным полномочным органом;

- досмотр ВС в полете в случае возникновения угрозы;
- наблюдение за пассажирами в салоне ВС во время полета и в транзитных пунктах посадки;
- проверка знаний и действий экипажей в случае возникновения угрозы или совершения АНВ.

10.5.8.6. Другие отдельные категории пассажиров

Вооруженные сотрудники ГФС России и Межправительственной фельдъегерской связи, сопровождающие почтовые отправления (корреспонденцию), должны иметь отметку в командировочном удостоверении (предписании) о наличии оружия и боеприпасов. Оружие, боеприпасы и спецсредства у них на период полета не изымаются.

Во всех случаях о нахождении на борту ВС должностных лиц с оружием, боеприпасами и спецсредствами информируется КВС и представитель авиакомпании.

10.5.8.7. Меры защиты, применяемые на земле

Прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт (с борта) ВС, выдачу оружия в базовом аэропорту осуществляют уполномоченные работники агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), прошедшие обучение правилам обращения с оружием и мерам безопасности при его доставке и имеющие удостоверение уполномоченного лица.

Осмотр и оформление оружия в таможенном отношении осуществляется сотрудником таможни. Осмотр оружия на безопасность производит представитель правоохранительных органов (оружие должно перевозиться в разряженном состоянии). Контроль за соблюдением порядка перевозки оружия осуществляют правоохранительные органы.

10.5.9. Порядок действий в случае обнаружения подозрительных сумок/чемоданов

В случае обнаружения подозрительных сумок/чемоданов в контролируемой зоне аэропорта:

- проводится оцепление места обнаружения;
- информируются сотрудники органа внутренних дел;
- подозрительная сумка/чемодан проверяются на наличие ВВ, ВУ с применением детектора паров ВВ и (или) специально обученных собак.

При обнаружении ВВ, ВУ вызываются работники ОЧН агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»).

При этом если сумка/чемодан была обнаружена в аэровокзальном комплексе, проводится эвакуация пассажиров и персонала.

В случае обнаружения ПП на борту ВС:

- не касаться предмета и не воздействовать на него каким-либо образом;
- вызвать специалиста-взрывотехника;
- отбуксировать ВС в безопасное место или удалить (переместить) ПП.

Администрацией аэропорта принимается решение по варианту действий.

Работники агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»), производящие досмотр ВС, члены экипажа и обслуживающий персонал перемещаются на расстояние не ближе 100 м от ВС.

10.5.10. Опознание несопровождаемого багажа

При не обнаружении причин расхождения проводится опознание багажа пассажирами под бортом ВС. Опознание багажа проводится непосредственно под ВС пассажирами, разделенными на небольшие партии, с исключением допуска в зону стоянки ВС лиц, не задействованных в опознании. Опознанный пассажирами багаж размещается отдельно от неопознанного.

Замена багажа ручной кладью при опознании категорически запрещается.

Выявленный в ходе опознания багаж, не принадлежащий пассажирам, не загружается на борт ВС, рассматривается как подозрительный и подлежит проверке специалистами по обезвреживанию.

10.5.10.1. Оставленный, забытый или засланный багаж

Если пассажир после прибытия в пункт назначения, остановки или трансфера не получил свой зарегистрированный багаж и заявил об этом, представитель авиакомпании или обслуживающий пассажира агент принимает все меры к розыску багажа. При обнаружении такого багажа он досылается в пункт назначения, остановки или трансфера.

Если какое-либо место багажа отделено от пассажира, такой багаж следует подвергнуть дополнительным мерам контроля в целях безопасности и попытаться установить личность пассажира и обстоятельства отделения его от багажа.

Дополнительные меры контроля в целях безопасности применяются также в случае, когда не ясно, использовалась ли процедура установления принадлежности багажа пассажирам, особенно в отношении багажа, передаваемого от одного перевозчика к другому.

В случае, когда пассажир пользуется услугами нескольких перевозчиков, исключается возможность передачи его багажа при пересадках на ВС другой авиакомпании, если этот пассажир не прибыл на посадку. Эта же мера применяется при несанкционированном выходе пассажира в пункте транзита.

Оставленный, забытый или засланный багаж после проверки на безопасность находится на специальном участке надежного хранения до момента пока не будет отправлен, затребован или утилизирован.

10.5.10.2. Порядок досмотра несопровождаемого багажа

По желанию пассажира багаж может быть оформлен как несопровождаемый.

Несопровождаемый багаж принимается к перевозке по тому же маршруту, по которому следует пассажир, оформляется он по правилам грузовых перевозок.

В отношении несопровождаемого багажа применяются все меры безопасности, предусмотренные при перевозках грузов.

10.5.10.3. Местоположение пункта досмотра

Местоположение пункта досмотра несопровождаемого багажа аналогично местоположению пунктов досмотра грузов.

10.5.11. Установление принадлежности багажа пассажирам

10.5.11.1. Предназначение мер

Если какое-либо место багажа отделено от пассажира, такой багаж подвергается дополнительным мерам контроля в целях безопасности, устанавливается личность пассажира и обстоятельства отделения его от багажа.

Дополнительные меры контроля в целях безопасности применяются также в случае, когда не ясно, использовалась ли процедура установления принадлежности багажа пассажирам, особенно в отношении багажа, передаваемого от одного перевозчика к другому.

Целью мер по установлению и обозначению принадлежности багажа является:

- принятие к перевозке зарегистрированного багажа лишь в тех случаях, когда с внешней стороны этого багажа имеется надлежащая отметка, позволяющая установить личность пассажира, которому он принадлежит;
- возможность убедиться в том, что пассажир, которому принадлежит багаж, выполняет полет запланированным рейсом;
- недопущение отправления рейса, имеющего на борту багаж пассажира, который не поднялся на борт, или транзитного пассажира, который не вернулся на борт, если такой багаж не был подвергнут мерам контроля с целью обеспечения безопасности;
- обеспечение того, чтобы до загрузки на борт ВС зарегистрированный багаж хранился в зоне аэропорта, в которую имеют доступ только уполномоченные лица.

10.5.11.2. Порядок досмотра перевозимого в грузовом отсеке трансферного багажа

Багаж, прибывший с оформленными трансферными бирками, разгружается на отдельную багажную тележку и доставляется в трансферную зону под контролем сотрудников агента по АБ.

При совместной перевозке трансферного и прямого багажа отбор трансферного багажа производится на транспортере при выдаче багажа пассажирам и доставляется на участок трансферного багажа под контролем сотрудников агента по АБ.

Трансферный багаж комплектуется на участке трансферного багажа и доставляется к ВС в сопровождении сотрудника агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»).

Багаж трансферных пассажиров в промежуточных аэропортах подлежит обязательному предполетному досмотру до смешивания с досмотренным багажом пассажиров, для которых данный пункт перевозки является начальным.

Местоположение пункта досмотра с помощью технических средств и ручного досмотра

Пункты досмотра трансферного багажа с помощью технических средств и ручного досмотра расположены в специальных зонах, изолированных от пассажиров и персонала аэропорта, не связанного с обработкой багажа.

10.5.11.3. Данные об оборудовании, если оно автоматическое

В терминале D Международного аэропорта Шереметьево для установления принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажиров используются сканеры считывания штрих-кода багажного или грузового ярлыка. Данное оборудование используется при выполнении процедур обслуживания объемов багажно-грузовых перевозок.

В аэропорту базирования для установления принадлежности перевозимого в грузовом отсеке багажа пассажирам при автоматизированной системе установления принадлежности багажа пассажирам используются компьютерные бирки со штриховым кодом и беспроводные лазерные сканеры штриховых кодов для считывания распечатанных багажных бирок, и такая система подсоединена к внешним системам, таким как система контроля за вылетом. Такая система сопоставляет весь загруженный багаж с пассажирами и помимо этого отслеживает местонахождение багажа в пределах аэропорта, на выходе на посадку и на борту воздушного судна.

10.5.11.4. Данные багажной ведомости

В процессе приема к перевозке пассажир и его багаж регистрируются с указанием в авиабилете пассажира количества мест и веса сдаваемого им багажа. Предусматривается процедура установления принадлежности багажа пассажиру путем проведения опроса о его содержимом.

К каждому из сданных мест багажа прикрепляется багажная бирка с отметками о владельце. Пассажиру при регистрации выдается на руки отрывной талон багажной бирки, который клеивается в билет.

Зарегистрированный и досмотренный багаж, в том числе и трансферный, от места регистрации до погрузки в ВС находится под постоянным наблюдением сотрудника агента по АБ (АО «АэроМАШ-АБ»).

При наличии повышенной угрозы во избежание возможного помещения взрывного устройства аэропортовым персоналом применяется процедура физической идентификации багажа пассажирами на перроне.

При расхождении количества мест багажа, указанного в багажной ведомости, с результатом подсчета на участке комплектования выполняются следующие процедуры:

- при загрузке меньшего количества багажа, чем указано в багажной ведомости, проводится местный розыск. Если багаж не обнаружен, проводится повторная проверка на линии регистрации. Все изменения в багажной ведомости повторно заверяются подписями диспетчера участка регистрации и грузчика данного рейса;
- при загрузке большего количества багажа, чем указано в багажной ведомости, осуществляется его пересчет при участии ООПП ДНОП, проводившего регистрацию данного рейса.

10.5.11.5. Выявление пассажиров, не поднявшихся на борт ВС

Выявление пассажиров, не поднявшихся на борт ВС, производится методом сопоставления данных после регистрации пассажиров и количества пассажиров, поднявшихся на борт ВС. В случае несовпадения данных предпринимаются меры по поиску отставших пассажиров.

При неявке пассажира на посадку проводится его розыск и в случае ненахождения принимаются меры по снятию с рейса и обязательному досмотру принадлежащего ему багажа.

Меры, принимаемые в отношении несопровождаемого багажа и личных вещей, перевозимых в качестве груза.

10.5.12. Засланный багаж

Багаж, ошибочно отправленный в какой-либо пункт вместо пункта назначения, указанного на багажной бирке, является засланным багажом.

Засланный багаж надлежит незамедлительно отправить в пункт назначения согласно багажной бирке. В дополнение к оригинальной бирке багаж маркируется досылочной биркой RUSH.

Если на найденном багаже отсутствует багажная бирка, но есть именная бирка, следует связаться с пассажиром по адресу или телефону, указанному на именной бирке, и информировать его о местонахождении багажа.

Владельца багажа следует информировать о местонахождении багажа, если есть возможность установить с ним контакт.

В тех случаях, когда перевозимый в грузовом отсеке багаж был выгружен из воздушного судна и не востребован пассажиром, принимаются меры к установлению его владельца, и если владелец не найден, багаж помещается в зону, где он не может представлять опасность. При первой возможности его следует досмотреть с помощью технических средств или вручную, чтобы убедиться в отсутствии в нем взрывного устройства или другого опасного предмета или вещества.

Весь такой багаж хранится в охраняемом складском помещении, пока он не будет востребован владельцем либо безопасным способом утилизирован в соответствии с местными законами.

10.6. БЕЗОПАСНОСТЬ БОРТПИТАНИЯ, СОПУТСТВУЮЩИХ СРЕДСТВ И БОРТЗАПАСОВ

10.6.1. Предполетный досмотр

Процедуры предполетного досмотра бортового питания, бортзапасов (посуда, одеяла, туалетные принадлежности и т.п.) и товаров, реализуемых на борту ВС (в том числе не облагаемых пошлиной Duty Free), регламентированы Воздушным кодексом Российской Федерации, постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 № 897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, Правилами проведения предполетного и послеполетного досмотра», утвержденных приказом Минтранса России от 25.07.2007 № 104, с учетом стандартов и рекомендуемой практики международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Предполетный досмотр бортовых запасов воздушного судна и борТПитания Эксплуатанта производится в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов и авиационного персонала гражданской авиации, предотвращения возможных попыток захвата (угона) воздушных судов и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации преступных элементов, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

Перед загрузкой на борт воздушного судна бортовые запасы воздушного судна подвергаются предполетному досмотру различными видами и способами с применением технических и специальных средств, а также проведением контрольного взвешивания.

Обеспечение мер авиационной безопасности в отношении борТПитания, сопутствующих средств и бортзапасов осуществляется агентом по АБ.

В аэропорту базирования ответственность за обеспечение требований безопасности и качественное производство предполетного досмотра поставляемого ЗАО «АэроМар» на борт ВС борТПитания, бортзапасов и бортприпасов возложено на АО «АэроМАШ-АБ», во внебазовых аэропортах в соответствии с договорами поставки на местные службы, ответственные за обеспечение авиационной безопасности.

Обслуживающие компании, поставляющие борТПитание и бортприпасы, должны иметь в письменной форме программу безопасности, которая отвечает требованиям программы авиационной безопасности авиакомпания и утверждается соответствующим полномочным органом.

Работники и посетители объектов поставляющей борТПитание и бортприпасы компании должны соблюдать требования такой программы.

Если объекты поставляющей борТПитание и бортприпасы компании находятся в пределах или на границе зоны ограниченного доступа, ответственность за обеспечение безопасности по поставке борТПитания и бортприпасов может возлагаться на соответствующие службы аэропорта.

Если объекты поставляющей бортпитание и бортприпасы компании находятся за пределами аэропорта, должны соблюдаться все требования, касающиеся безопасности контролируемой зоны. В этом случае бортпитание, бортприпасы доставляются на борт ВС в обязательном порядке в запечатанном и опломбированном транспортном средстве после проведенного предполетного досмотра и отвечающей требованиям авиационной безопасности доставки бортприпасов к ВС.

10.6.2. Безопасность бортпитания и бортприпасов

Целью мер безопасности, применяемых в отношении бортпитания и бортприпасов, является предотвращение проноса оружия, взрывчатых веществ и других ограниченных к перевозке предметов на борт ВС, которые могут быть использованы для совершения АНВ, используя для этих целей припасы и принадлежности, связанные с бортпитанием и обслуживанием пассажиров.

Для реализации указанной цели применяются следующие принципы:

- в бортпитании, бортприпасах и буфетно-кухонном оборудовании не допускается наличие предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту ВС;
- предполетный досмотр бортприпасов, бортового питания и бортового кухонного оборудования проводится в местах их комплектования специалистами групп досмотра в оборудованных пунктах досмотра с использованием технических и специальных средств и маркировки номерными пломбами и стикерами;
- доставка на борт ВС недосмотренного бортпитания, бортприпасов запрещена;
- во время перевозки и доставки бортприпасов, бортового питания и бортового кухонного оборудования должны быть обеспечены меры безопасности, исключающие несанкционированный доступ к ним;
- обеспечение контроля перед загрузкой на ВС для исключения загрузки отправок, имеющих признаки несанкционированного доступа;
- при поступлении информации об угрозе совершения АНВ в отношении вылетающего ВС проводится дополнительный досмотр бортпитания, бортприпасов и буфетно-кухонного оборудования;
- не допускается упрощение процедур предполетного досмотра бортпитания, бортовых запасов и буфетно-кухонного оборудования.

Буфетно-кухонное оборудование для бортового питания и погрузочные устройства проверяются на соответствие требованиям АБ и располагаются в контролируемой зоне под охраной.

Досмотр бортпитания и бортприпасов проводится на участке комплектации с применением технических средств досмотра.

Результаты досмотра вносятся в Журнал учета досмотренных грузов, почты и бортовых запасов ВС.

При отправке готовой партии бортпитания, бортприпасов на борт ВС проверяется наличие и целостность пломб и стикеров. В случае обнаружения отсутствия номерного стикера или пломбы или нарушения их целостности вся партия бортпитания, бортприпасов подлежит обязательному повторному предполетному досмотру.

Доставка на борт ВС недосмотренного бортпитания, бортприпасов запрещена.

Перевозка досмотренных бортовых запасов, бортового питания и товаров, реализуемых на борту ВС (в том числе Duty Free), к ВС производится в закрытом и опечатанном номерными пломбами транспортном средстве под контролем сотрудников агента по АБ (контейнеры и тележки закрыты и опломбированы).

Транспортные средства перед их загрузкой досматриваются.

На каждую партию борТПитания, борТПрипасов и других принадлежностей составляется соответствующий документ, в котором указываются данные о характере борТПитания и борТПрипасов, эксплуатант воздушного судна, номер рейса, дата и пункт назначения, а также номера установленных пломб.

Непосредственно перед погрузкой проверяются грузовые отделения транспортного средства и убеждают в отсутствии в них посторонних лиц, а также предметов и материалов, ограниченных к перевозке.

В транспортное средство допускается только персонал, участвующий в доставке и загрузке борТПитания, борТПрипасов на ВС.

По завершении погрузки обеспечивается надлежащая безопасность грузовых отделений транспортного средства.

На перроне перед загрузкой бортовых запасов на ВС контроль целостности и сохранности номерных пломб на контейнерах, упаковках и их соответствие с накладной осуществляется в аэропорту базирования – АО «АэроМАШ-АБ, в пунктах назначения – САБ или агент по АБ.

Другие вопросы обеспечения безопасности борТПитания и борТПрипасов.

Любая партия борТПитания, борТПрипасов или принадлежностей, имеющая признаки несанкционированного вскрытия, рассматривается как неизвестная и подвергается либо ручному досмотру, с тем чтобы убедиться в отсутствии в ней каких-либо опасных устройств, предметов или веществ, либо удаляется с борта воздушного судна.

Обо всех выявленных замечаниях информируется представитель авиакомпании, который в свою очередь информирует руководство ДУАБ.

Здания, где производится приготовление и хранение борТПитания, борТПрипасов, оборудуются достаточным уровнем физической защиты. Все двери, окна и другие пути доступа в здания, а также выходы из них оборудуются надежной защитой.

Помещения организаций, осуществляющих деятельность по обеспечению пассажиров и экипажей ВС бортовыми запасами, бортовым питанием и товарами, реализуемыми на борту (кухни, места хранения/комплектации и склады), оборудуются охранной и пожарной сигнализацией.

Устанавливается пропускной режим для контроля доступа лиц и транспортных средств.

Весь персонал, работающий в помещениях (зонах), обязан иметь при доступе в данные зоны и в период работы в них документы, удостоверяющие личность, расположенные на видном месте верхней одежды.

Помещения, используемые для подготовки и хранения борТПитания и борТПрипасов, постоянно охраняются с целью предотвращения несанкционированного доступа к ним.

Кроме того проемы, например, окна, погрузочные и разгрузочные доки закрываются соответствующими запорными устройствами и/или защищены решетками.

Товары, предназначенные для продажи на борту воздушного судна, например, спиртные напитки или ювелирные изделия контролируются в соответствии с таможенными требованиями, проверяются в целях обеспечения авиационной безопасности и хранятся на охраняемых таможенных складах.

По окончании проведения досмотра контейнеры, а также товары, запечатанные в защищенные от несанкционированного вскрытия пакеты, пломбируются или маркируются номерным стикером, в накладной и в её копиях делается отметка о досмотре.

Результаты досмотра вносятся в Журнал учета досмотренных грузов, почты и бортовых запасов ВС.

Тележки и контейнеры, используемые для хранения и доставки на борт ВС бортового питания, бортовых припасов, должны быть исправны, иметь надежное запорное устройство, исключающее несанкционированное проникновение с целью возможного вложения посторонних предметов, а доступ к ним всегда контролируется.

Досмотр тележек и контейнеров проводится на участке комплектации с применением технических средств досмотра. После окончания проведения досмотра контейнеры и тележки пломбируются или маркируются номерным стикером, в накладной и в её копиях делается отметка о досмотре. При этом используются пломбы, нарушение которых является заметным.

Результаты досмотра вносятся в Журнал учета досмотренных грузов, почты и бортовых запасов ВС.

На перроне перед загрузкой бортовых запасов на ВС службами, ответственными за авиационную безопасность, осуществляется контроль целостности и сохранности номерных пломб на контейнерах, упаковках и их соответствие с накладной.

Если пломбы используются на транспортных средствах, осуществляющих доставку различных грузов в разные места в пределах стерильных зон аэропорта, водитель должен их вскрыть в первом пункте доставки или при въезде в охраняемую зону ограниченного доступа. При последующих предписанных доставках данного груза, осуществляемых в пределах охраняемой зоны ограниченного доступа, транспортное средство не требуется повторно опломбировать, однако бригада транспортного средства должна принять меры к тому, чтобы грузовое отделение оставалось закрытым и/или находилось под постоянным контролем.

Обслуживающие компании, поставляющие бортовое питание и бортовые припасы, должны соблюдать все требования, касающиеся авиационной безопасности контролируемой зоны аэропорта.

Организуется контроль на безопасность исходных продуктов и оборудования. Все партии исходных товаров и оборудование, доставляемые в помещения, используемые для приготовления бортового питания и бортовых припасов, перед началом процесса приготовления должны быть соответствующим образом разукреплены, с тем чтобы убедиться в том, что в них не содержатся предметы, ограниченные к перевозке, а затем их следует хранить в безопасных условиях.

10.6.3. Корпоративные припасы/принадлежности

Бортовые запасы воздушного судна, аварийно-спасательные средства подлежат предполетному досмотру, иные припасы, принадлежности перед загрузкой на борт воздушного судна подвергаются предполетному досмотру различными видами и способами с применением технических и специальных средств, а также проведением контрольного взвешивания.

Для реализации указанной цели применяются следующие принципы:

- предполетный досмотр бортовых запасов, аварийно-спасательных средств, бортового питания и бортового кухонного оборудования проводится в местах их комплектования специалистами групп досмотра в оборудованных пунктах досмотра с использованием технических и специальных средств, их маркировка стикерами;

- во время перевозки и доставки бортзапасов, аварийно-спасательных средств, бортового питания и бортового кухонного оборудования должны быть обеспечены меры безопасности, исключающие несанкционированный доступ к ним;
- должен быть обеспечен контроль перед загрузкой на борт воздушного судна для исключения загрузки отправок, имеющих признаки несанкционированного доступа.

Бортзапасы, продукция (сувенирная и другая продукция для торговли на борту воздушного судна, газеты, журналы, наволочки, одеяла и т.д.) загружаются на борт воздушного судна после прохождения процедуры предполетного досмотра.

Доставка на борт воздушного судна недосмотренных бортовых запасов запрещается.

Досмотр упаковочной тары осуществляется с применением технических средств досмотра.

По окончании проведения досмотра упаковочная тара с сервисной продукцией и товарами для торговли на борту воздушного судна пломбируется номерной пломбой и маркируется номерным стикером «Досмотрено».

После завершения досмотра работники САБ аэропорта ставят штамп «Досмотрено» в сопроводительных документах.

Доставка и загрузка на борт воздушного судна сервисной продукции и товаров для торговли на борту воздушного судна осуществляется под контролем САБ аэропорта.

Доставка на борт воздушного судна недосмотренных сервисной продукции и товаров для торговли на борту воздушного судна запрещена.

К числу предметов, перевозимых на воздушных судах для их регулярной доставки в представительства, относятся канцелярские принадлежности, рекламная литература, предметы административно-хозяйственного назначения, форменная одежда персонала, инженерно-технические припасы, запасные части к воздушным судам, а также почта компании. Такие предметы, как правило, рассматриваются как корпоративные принадлежности, однако могут включать припасы, предназначенные для авиакомпаний-партнеров.

Перевозка служебной корреспонденции осуществляется в соответствии со стандартом организации и технологией «Порядок перевозки служебной корреспонденции на собственных рейсах».

Подготовку служебных отправок для отправки на рейсе в аэропорту базирования осуществляет работник ОКПВС ДКДБА (НСС). Доставку на борт производит инженер ДКДБА (НСС).

Прием/передача отправок осуществляется по реестру. При этом проверяется номер рейса, направление, сохранность упаковки, соответствие количества и регистрационных номеров, указанных в них, записям в реестре ДКДБА (НСС).

При выявлении несоответствий отправления к перевозке не принимаются.

Инженер ДКДБА (НСС) предъявляет подготовленные отправления инспектору АО «АэроМАШ-АБ» на пункте досмотра, который осуществляет досмотр с использованием технических средств, принимает решение о ее выпуске и наклеивает стикер установленного образца.

Все отправления на борту ВС принимает по реестру старший бортпроводник (СБ), который проверяет номер рейса, направление, сохранность упаковки, соответствие количества и регистрационных номеров, указанных в них, записям в реестре ДКДБА (НСС) и передает один экземпляр реестра с распиской о приемке инженеру ДКДБА (НСС).

Принятые старшим бортпроводником служебные отправления перевозятся в пассажирском салоне ВС. Место хранения при перевозке определяется СБ в зависимости от типа ВС и объема отправлений.

При вылете из внебазового аэропорта уполномоченный работник представительства авиакомпании комплектует служебные отправления и несет ответственность за ее комплектность.

В случае отсутствия представительства во внебазовом аэропорту подготовка отправлений осуществляется агентом по наземному обслуживанию. СБ принимает служебные отправления в установленном порядке после предполетного досмотра местными службами авиационной безопасности, которые принимают решение об их выпуске, наклеивая на отправление номерной стикер.

Недосмотренные отправления на борт ВС не допускаются.

10.7. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ УБОРКЕ В САЛОНЕ ВС

Обеспечение безопасности в ходе уборочных работ на ВС проводится с целью исключения возможности проноса оружия, взрывчатых веществ и других ограниченных к перевозке предметов на борт ВС, которые могут быть использованы для совершения АНВ, используя для этих целей припасы и принадлежности, связанные с уборкой и чисткой воздушного судна.

Предполетный досмотр инвентаря проводится сотрудниками агента по АБ (в аэропорту базирования АО «АэроМАШ-АБ») с применением технических средств досмотра непосредственно перед входом на ВС до начала внутренней уборки и экипировки пассажирских салонов, пилотских кабин, грузобагажных помещений ВС.

Персонал, участвующий в процессе уборки и чистке воздушных судов, носит пропуск с допуском на ВС, расположенный на верхней одежде на видном месте.

Предполетный досмотр воздушного судна проводится после завершения уборки и чистки воздушного судна.

Помещения службы, осуществляющей деятельность по организации внутренней уборки и экипировки ВС, оборудованы охранной и пожарной сигнализацией, надежными запорными устройствами.

Весь персонал, работающий в помещениях (зонах), обязан иметь при доступе в данные помещения и в период работы в них документы, удостоверяющие личность, расположенные на видном месте верхней одежды.

Контроль доступа персонала на ВС осуществляет агент по АБ обслуживающей компании или кабинный экипаж воздушного судна.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 08

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.8. ГРУЗ И ПОЧТА

10.8.1. Предполетный досмотр груза и почты

Предполетный досмотр грузов, курьерских и срочных отправок и почты производится САБ аэропорта в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов и авиационного персонала гражданской авиации, предотвращения возможных попыток захвата (угона) воздушных судов и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации преступных элементов, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

Ответственность за безопасность груза и почты, включая операции по их досмотру.

Требования к оператору (агенту), предоставляющему услуги по АБ:

- наличие у агента (организации), предоставляющей услуги по АБ, сертификата на осуществление деятельности по обеспечению авиационной безопасности;
- наличие у агента необходимого количества специалистов, подготовленных по специальным программам, утвержденным Ространснадзором;
- агент, участвующий в оформлении, приемке и перевозке опасных грузов, должен применять и соблюдать специальный план обеспечения безопасности.

В ОАО «МАШ» компаниями по обслуживанию грузовых и почтовых перевозок авиакомпании являются:

- ООО «Аэропорт Москва» (Сертификат АБ № ФАВТ А.07.00540 до 9.07.15);
- ОАО «Шереметьево-Карго» (Сертификат АБ № ФАВТ А.07.00370 до 28.09.13).

Предполетный досмотр грузов и почтовых отправок осуществляется на складах ОАО «Шереметьево-Карго» и ООО «Аэропорт Москва» службами авиационной безопасности указанных предприятий, которые также сопровождают грузы и почту со складов до борта ВС.

Обеспечение безопасности груза, курьерских и срочных отправок и почты.

10.8.2. Процедура предполетного досмотра груза и почты

Сотрудник агента по АБ при погрузке груза (почты) на борт ВС:

- убеждается, что в грузовых отсеках ВС отсутствуют посторонние предметы;
- проверяет наличие штампа о досмотре на сопроводительных документах и пломбы на грузе (почте);
- сверяет количество мест по накладной;
- при отсутствии на грузе (почте) или сопроводительных документах отметки о досмотре (отсутствие штампа, пломбы) погрузка груза (почты) в ВС запрещается.

Сотрудник агента по АБ, осуществлявший досмотр, составляет акт в двух экземплярах в присутствии работника, доставившего груз (почту), при попытке погрузки на борт ВС груза (почты), не прошедшего досмотр, с указанием:

- номера груза (почты) по накладной;
- номера и направления рейса;
- наименования грузоотправителя;
- фамилии работников склада, доставивших груз (почту).

10.8.3. Меры безопасности в отношении груза и почты, включая курьерские и срочные отправления

Комплекс мер по обеспечению безопасности грузов, почты, курьерских и срочных отправок проводится с целью предотвращения доставки на борт ВС оружия, ВУ, ВВ или других опасных предметов и веществ, которые могут быть использованы для совершения АНВ или запрещены к перевозке воздушным транспортом.

10.8.3.1. Порядок санкционирования перевозки и досмотр груза

Груз принимается к перевозке на следующих условиях:

- груз должен быть надлежащим образом оформлен;
- ввоз, вывоз или транзит груза должен быть разрешен законами и правилами страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка;
- габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку и выгрузку, размещение в багажно-грузовых отсеках ВС и его крепление;
- масса и габариты груза не должны превышать пределов, установленных правилами и инструкциями;
- груз не должен создавать опасности для ВС, находящихся на нем людей и имущества, и по своим свойствам не должен создавать неудобств для пассажиров;
- опасный, радиоактивный и скоропортящийся груз, животные и другие особые виды груза могут быть приняты к перевозке в соответствии с правилами и инструкциями.

Досмотр грузов проводится на участках грузового терминала при получении (отправке) как стационарными, так и подвижными средствами технического досмотра или вручную (визуально).

При отсутствии возможности осуществить досмотр содержимого груза с использованием технических и специальных средств, с помощью ручного (контактного) метода или визуально, а также при поступлении информации об угрозе совершения АНВ на вылетающее ВС допускается:

- выдержка груза до погрузки на борт ВС в безопасных условиях в течение срока не менее двух часов сверх расчетного времени выполнения рейса этого ВС до пункта назначения;
- проверка груза в декомпрессионной камере в течение расчетного времени выполнения рейса этого ВС до пункта назначения.

При досмотре с использованием технических средств груз, вызвавший подозрение, досматривается повторно с целью подтверждения, что он не содержит предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом.

Досмотренный груз сопровождается от склада до борта ВС под контролем сотрудников агента по АБ.

Весь персонал, работающий в зонах обработки груза, должен иметь для доступа в данные зоны и на период работы в них документы, удостоверяющие личность, расположенные на видном месте верхней одежды.

Контейнеры для грузов и погрузочные устройства должны быть проверены на безопасность перевозки по внешним признакам (оголенные провода, протечки, следы вскрытия или взлома).

Грузовые контейнеры и погрузочные устройства должны быть расположены в контролируемой зоне аэропорта и находиться под наблюдением соответствующего персонала.

Внешняя упаковка груза подлежит проверке. При повреждении (нарушении целостности) внешней упаковки досмотр проводится в присутствии грузоотправителя.

Все лица, сопровождающие груз на борту ВС, в обязательном порядке проходят предполетный досмотр. В полете лица, сопровождающие груз, находятся под контролем экипажа и к грузу не допускаются.

Груз досматривается сотрудниками агента по АБ в строгом соответствии с требованиями нормативных правовых документов по АБ.

(1) Система мер и критерии известного грузоотправителя

Каждый сотрудник агента по АБ должен иметь личный штамп (печать), пломбир с номером. Они должны быть зарегистрированы в журнале службы АБ.

Договор воздушной перевозки груза удостоверяется перевозочными документами (грузовая авианакладная, багажная квитанция) установленной формы.

Досмотр груза при приеме (отправке) проводится совместно с работниками грузового склада в следующем порядке.

По прибытии груза на грузовой склад, но не позднее чем за два часа до погрузки, работник склада (грузовой агент), ответственный за прием груза, сообщает старшему группы досмотра о прибытии груза и указывает:

- количество мест;
- общий объем груза;
- номер рейса, на котором отправится груз.

Сотрудник агента по АБ в присутствии работника склада и грузоотправителя проводит досмотр груза с помощью технических средств или визуально.

По окончании досмотра груз маркируется стикерами, упаковывается, пломбируется, проставляется отметка о досмотре в накладной, копиях и на грузе. Производится запись о результатах досмотра в журнале досмотра груза с указанием следующих данных:

- дата;
- номер груза в соответствии с грузовой авианакладной;
- количество мест;
- фамилия сотрудника агента по АБ и его подпись;
- фамилия работника грузового склада и его подпись.

Сотрудник агента по АБ делает отметку в служебном журнале о каждом случае досмотра груза каждого рейса.

Груз, в том числе трансферный, должен быть защищен от несанкционированного доступа после его досмотра.

Требование по АБ трансферного груза.

Трансферный груз досматривается в соответствии с требованиями нормативных правовых документов по АБ в аэропорту вылета.

Трансферные грузы, почта подлежат обязательному предполетному досмотру в промежуточных аэропортах до их смешивания с досмотренными грузами, почтой, для которых данный пункт перевозки является начальным.

В случае если груз разбивается на отдельные упаковки, это должно производиться с соблюдением мер АБ и под контролем сотрудников агента по АБ. Полученные в результате разбивки новые партии грузов обрабатываются с соблюдением мер АБ и под контролем сотрудников агента по АБ.

Досмотр трансферного груза при поступлении на склады временного хранения проводится на общих основаниях. При обнаружении в процессе досмотра этих грузов предметов и веществ, за изготовление, ношение и хранение которых предусмотрена административная или уголовная ответственность, для дальнейшего разбирательства и принятия мер вызываются представители перевозчика и правоохранительных органов, а на международных авиалиниях – и представители таможенных органов.

При необходимости трансферный груз на перроне аэровокзального комплекса может быть досмотрен при помощи служебных собак.

(2) Местоположение пункта досмотра

Под пункт досмотра груза выделяется площадь необходимых размеров, обеспечивающая качественный досмотр груза, удобство размещения технических средств досмотра и их эксплуатацию в любое время года.

Двери на вход и двери на выход пункта досмотра не совмещаются. При необходимости они оборудуются охранной сигнализацией. Ключи от дверей хранятся у старшего смены группы досмотра.

Ограждение пункта досмотра груза оборудуется с таким расчетом, чтобы посторонние лица не могли наблюдать и изучать процесс осуществления досмотра проверяемых грузов.

В пункте досмотра груза размещаются:

- технические средства досмотра груза;
- столы для дежурных;
- телефон;
- металлический шкаф для хранения документов;
- инструкции, выписки из руководящих документов, бланки актов, журналы и другая документация;
- медицинская аптечка.

Проход через пункт досмотра грузов обслуживающего персонала авиапредприятий без прохождения досмотра на общих основаниях и нахождение в нем посторонних лиц категорически запрещается.

Пункты досмотра грузовых и почтовых отправок размещаются на складах ОАО «Шереметьево-Карго» и ООО «Аэропорт Москва».

(3) Данные об оборудовании для досмотра

Применяется следующее оборудование:

ОАО «Шереметьево-Карго»:

- рентгено-телевизионные интроскопы Hi-Scan серии 5180i/9075-35T/100/100T;
- детекторы паров ВВ «Пилот-М»;
- дозиметры ИСП-РМ 1401 К, ДРГ-01 Т1, ДРГБ-01 «ЭКО-1»;
- телевизионно-досмотровое устройство «Взор-2»;
- ручные металлоискатели Rapiscan IPD-6, газоанализатор MX 2100, ультразвуковой течеискатель LEAKCHECK, служебные собаки по поиску ВВ.
- ООО «Аэропорт Москва»:
- рентгено-телевизионные интроскопы Hi-Scan 9075-35T, «Лайнскан»;
- ручные металлоискатели «Рейджер»;
- детектор паров ВВ «Пилот-М»;
- система видеонаблюдения (видеоконтроля) «Инспектор».

(4) Перечень освобождений от досмотра, проводимого в целях безопасности

Грузы и почта, перевозимые на борту ВС в сопровождении вооруженных сотрудников ФСБ России, МВД России, военнослужащих Министерства обороны Российской Федерации, досмотру вручную и задержанию не подлежат.

Груз (почта) упаковываются в соответствующую тару и опечатан. Количество мест, вес и реквизиты печати, которой опечатан груз (почта), вносятся в сопроводительный лист и заверяются подписью ответственного лица соответствующего органа (организации).

10.8.3.2. Обеспечение безопасности груза, курьерских и срочных отправок и почты

(1) Описание мер

Сотрудник агента по АБ при погрузке груза (почты) на борт ВС:

- убеждается, что в грузовых отсеках ВС отсутствуют посторонние предметы;
- проверяет наличие штампа о досмотре на сопроводительных документах и пломбы на грузе (почте);
- сверяет количество мест по накладной;
- при отсутствии на грузе (почте) или сопроводительных документах отметки о досмотре (отсутствие штампа, пломбы) погрузка груза (почты) в ВС запрещается.

Сотрудник агента по АБ, осуществлявший досмотр, составляет акт в двух экземплярах в присутствии работника, доставившего груз (почту), при попытке погрузки на борт ВС груза (почты), не прошедшего досмотр, с указанием:

- номера груза (почты) по накладной;
- номера и направления рейса;
- наименования грузоотправителя;
- фамилии работников склада, доставивших груз (почту).

(2) Подробные данные об оборудовании для досмотра.

(3) Подробные данные оператора.

Требования к оператору указаны выше в п. 65 Программы.

10.8.3.3. Описание мер, принимаемых в отношении почты

(1) Порядок санкционирования перевозки

Досмотр почтовых отправок проводится при перевозке на воздушных судах, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности.

Порядок проведения досмотра почты, которая не сопровождается сотрудниками министерств и ведомств, определяется администрацией аэропорта.

Досмотр почтовых отправок проводится в отделении перевозки почты аэропорта при получении (отправке). При этом применяются стационарные и ручные средства технического досмотра.

Досмотр почты при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности проводится уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Почтовые отправления досматриваются сотрудниками агента по АБ в строгом соответствии с требованиями нормативно-правовых документов по АБ.

(2) Критерии зарегистрированного почтового полномочного органа/ведомства

Уполномоченным органом Российской Федерации в области связи является Министерство связи и массовых коммуникаций Российской Федерации (далее – Минкомсвязь России).

(3) Критерии грузоотправителя почты

Грузоотправителем почты в Российской Федерации является федеральное государственное унитарное предприятие «Почта России» (далее – ФГУП «Почта России») – национальный оператор почтовой связи и его филиалы на территории России.

ФГУП «Почта России» и его филиалы выполняют требования Всемирного почтового союза и законодательства Российской Федерации.

В АО «МАШ» функционирует Авиационное отделение почтовых перевозок ФГУП «Почта России».

Все почтовые отправления, перевозимые на ВС, подлежат обязательному предполетному досмотру в целях обеспечения АБ с обязательной маркировкой их номерными стикерами.

Перевозочные документы (договор воздушной перевозки почты) удостоверяются багажной квитанцией (почтовой накладной) установленной формы.

Досмотр почтовых отправок при приеме (отправке) проводится совместно с работниками почтового отделения в следующем порядке. По прибытии почты на склад, но не позднее чем за два часа до погрузки, работник склада (агент), ответственный за прием почты, сообщает старшему группы досмотра о прибытии почты и указывает:

- количество мест;
- общий объем почты;
- номер рейса, на котором отправится почта.

Сотрудник агента по АБ в присутствии работника склада проводит досмотр почты с помощью технических средств или визуалью.

По окончании досмотра почтового отправления оно маркируется стикерами, упаковывается, пломбируется, в накладной, ее копиях и на отправлении делается отметка о досмотре. Производится запись о результатах досмотра в журнале досмотра почты с указанием следующих данных:

- дата;
- номер почтовой накладной;
- количество мест;
- фамилия и подпись сотрудника агента по АБ;
- фамилия и подпись работника почтового склада.

При погрузке почтовых отправок на борт ВС проверяется наличие штампа досмотра:

- на почтовых отправлениях;
- на мешках с письмами – на ярлыках;
- на бандеролях и посылках – на лицевой стороне упаковки;
- сверяется количество мест по накладной.

(4) Обеспечение сохранности авиапочты

В помещения, используемые для обработки и хранения авиапочты, ограничивается доступ персонала с целью обеспечения АБ и защиты от хищений.

Досмотренная авиапочта находится под постоянным контролем сотрудников агента по АБ до момента ее загрузки на борт ВС.

Доступ в отсеки ВС, где находится авиапочта, должен быть разрешен только уполномоченному персоналу.

Наземная транспортировка авиапочты осуществляется только в закрытых или другим способом защищенных транспортных средствах.

Почтовые мешки пересчитываются при погрузке и выгрузке в/из ВС. Необходимо бережно обращаться с почтовыми отправлениями в течение всего времени их обработки. О любых известных повреждениях содержимого, наклеек, ярлыков, печатей или мешков сообщается служащим почтового отделения. Авиапочта, содержащая более одного почтового мешка, хранится в одном месте, так как почтовые документы обычно прикрепляются только к одному почтовому мешку.

(5) Обращение с подозрительной почтой

С подозрительной почтой следует обращаться таким же образом, как и с подозрительным грузом.

Если возникают какие-либо подозрения, данное отправление рассматривается как неизвестная почта и подвергается дополнительному досмотру или мерам контроля в целях безопасности в соответствии с законодательством, касающимся конфиденциальности почты.

(6) Данные об оборудовании для досмотра.

(7) Данные оператора.

10.8.3.4. Особые условия досмотра грузов и почты отдельной категории

При поступлении на пункт предполетного досмотра грузов, досмотр которых не возможен с применением рентгенотелевизионного интроскопа (негабаритный, тяжеловесный, радиоактивный, музыкальные инструменты, животные, птицы, рептилии и другие представители фауны), для данной категории грузов применяются методы досмотра:

- визуальный досмотр;
- досмотр с применением приборов по обнаружения взрывчатых веществ («Пилот-М»);
- досмотр с применением дозиметров (ИСП-РМ 1401 К, ДРГ-01 Т1, ДРГБ-01 «ЭКО-1»);
- досмотр с привлечением служебных собак.

В случае отказа или выхода из строя досмотрового оборудования досмотр груза и почты проводится визуальный (ручной), в т.ч. с привлечением служебных собак.

Обращение с подозрительным грузом.

С подозрительным грузом необходимо обращаться таким же образом, как и с подозрительной почтой.

Если возникают какие-либо подозрения, данное отправление следует рассматривать как неизвестный груз и подвергнуть дополнительному досмотру, и если нельзя с уверенностью утверждать, что в данной партии не содержится каких-либо потенциально опасных предметов, эксплуатант воздушного судна не допускает данную партию груза к перевозке.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.9. ГРУЗОТПРАВИТЕЛИ И/ИЛИ ОТПРАВИТЕЛИ

10.9.1 Известные грузоотправители и/или отправители

(1) Система мер и критерии известного грузоотправителя

Известный грузоотправитель: отправитель имущества, подписавший договор с зарегистрированным агентом.

Зарегистрированный агент или эксплуатант воздушных судов могут признать клиента или грузоотправителя в качестве известного грузоотправителя и зарегистрировать его название, адрес агента(ов), уполномоченного(ых) производить доставку от его имени.

Известный грузоотправитель согласно договору с зарегистрированным агентом должен заявить:

Партия груза по вышеуказанной авианакладной известна мне, и содержимое партии груза:

- полностью соответствует данным в транспортных и сопроводительных документах;
- не содержит наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, внесенных в Перечень наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, подлежащих контролю в Российской Федерации, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.1998 № 681 (редакция от 13.06.2013);
- не содержит сильнодействующих и ядовитых веществ, внесенных в Номенклатуру сильнодействующих и ядовитых веществ, не являющихся прекурсорами наркотических средств и психотропных веществ, на которые распространяется порядок ввоза в Российскую Федерацию и вывоза из Российской Федерации, утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 марта 1996 г. № 278, утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 03.08.1996 № 930;
- не содержит иных опасных грузов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом или иных опасных предметов и веществ, которые могли бы повлечь причинение ущерба жизни, здоровью и имуществу физических и юридических лиц при хранении и воздушной перевозке данного груза;
- соответствует требованиям авиационной безопасности ИАТА, резолюции 1630;
- доставлено мною с обеспечением условий безопасности и было надежно защищено от несанкционированного доступа с момента подготовки к перевозке воздушным судном.

Тара и упаковка, а также маркировка, манипуляционные знаки и нумерация партии груза по вышеуказанной авианакладной соответствуют международным и российским требованиям, предъявляемым при перевозке воздушным транспортом.

На партию груза по вышеуказанной авианакладной наличествуют все необходимые документы, разрешения и лицензии российских и иностранных уполномоченных органов на вывоз, транзит и ввоз на территорию иностранного государства отдельных видов товаров и тары в случае, когда наличие таких разрешений необходимо.

В период пребывания на территории агента по наземной обработке обязуюсь соблюдать установленные требования пропускного и внутриобъектового режима, режима пункта пропуска через государственную границу в аэропорту Шереметьево, режима зоны таможенного контроля и иные установленные правовыми актами и государственными контрольными органами требования.

Груз от всех грузоотправителей, за исключением груза, освобожденного от досмотра, подлежит обязательному предполетному досмотру.

(2) Освобождение от досмотра

Ввиду особого характера некоторых категорий грузов они могут освобождаться от процедуры досмотра.

Такие освобождения должны четко оговариваться и применяться в отношении следующего:

- ценного груза;
- дипломатической почты;
- вакцин и других скоропортящихся медицинских препаратов;
- ингредиентов жизнеобеспечения, таких как кровь, препараты крови, костный мозг и человеческие органы, предназначенные для пересадки и пересылаемые уполномоченными субъектами;
- останков людей;
- специальных радиоактивных материалов.

Вышеуказанные категории грузов могут быть освобождены от досмотра при условии, что они:

- четко декларируются в качестве таковых в грузовых документах;
- по получении физически проверяются на предмет признаков несанкционированного доступа;
- проходят документальную проверку и непосредственную проверку по телефонной связи с грузоотправителем для установления их подлинности;
- постоянно защищены от несанкционированного доступа.

(3) Перечень освобождений от досмотра, проводимого в целях безопасности

Грузы и почта, перевозимые на борту ВС в сопровождении вооруженных сотрудников ФСБ России, МВД России, военнослужащих Министерства обороны Российской Федерации, досмотру вручную и задержанию не подлежат.

Груз (почта) упаковываются в соответствующую тару и опечатываются. Количество мест, вес и реквизиты печати, которой опечатан груз (почта), вносятся в сопроводительный лист и заверяются подписью ответственного лица соответствующего органа (организации).

(4) Известный и неизвестный груз

Известным грузом считается партия груза, который принят от зарегистрированного агента или непосредственно от известного грузоотправителя и который прошел надлежащий контроль в целях безопасности; или неизвестного груза, который стал известным после прохождения надлежащего контроля в целях безопасности, предусматривающего возможность досмотра.

Партию груза можно классифицировать как известный груз только в том случае, если она получена от известного грузоотправителя, признанного зарегистрированным агентом эксплуатантом воздушного судна, и прошла досмотр.

Партия грузов, полученная от незарегистрированного агента, рассматривается как неизвестный груз и подвергается соответствующему контролю в целях безопасности, предполетному досмотру, проверкам или другим методам контроля до ее приемки к перевозке.

Если известный груз выходит из-под ответственности известного грузоотправителя или эксплуатанта воздушного судна, он вновь становится неизвестным грузом, и к нему следует применять соответствующие меры.

10.9.2. Неизвестные грузоотправители

Система мер и критерии неизвестного грузоотправителя.

Неизвестный грузоотправитель – любой грузоотправитель, не являющийся известным грузоотправителем.

Зарегистрированный агент может признать неизвестного грузоотправителя в качестве известного грузоотправителя только в случае подписания с ним договора на перевозку грузовой партии и выполнения при этом всех требований договора.

В случае невыполнения неизвестным грузоотправителем хоть одного из перечисленных требований пункта 72 груз к перевозке не принимается.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.10. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗА, КУРЬЕРСКИХ И СРОЧНЫХ ОТПРАВЛЕНИЙ И ПОЧТЫ

10.10.1. Перевалочные грузы

Трансферный груз досматривается в соответствии с требованиями нормативных правовых документов по АБ в аэропорту вылета.

Трансферные грузы, почта подлежат обязательному предполетному досмотру в промежуточных аэропортах до их смешивания с досмотренными грузами, почтой, для которых данный пункт перевозки является начальным.

В случае если груз разбивается на отдельные упаковки, это должно производиться с соблюдением мер АБ и под контролем сотрудников агента по АБ. Полученные в результате разбивки новые партии грузов обрабатываются с соблюдением мер АБ и под контролем сотрудников агента по АБ.

Досмотр трансферного груза при поступлении на склады временного хранения должен проводиться на общих основаниях. При обнаружении в процессе досмотра этих грузов предметов и веществ, за изготовление, ношение и хранение которых предусмотрена административная или уголовная ответственность, для дальнейшего разбирательства и принятия мер вызываются представители перевозчика и правоохранительных органов, а на международных авиалиниях – и представители таможенных органов.

При необходимости трансферный груз на перроне аэровокзального комплекса может быть досмотрен при помощи служебных собак.

10.10.2. Ценный груз

Ценный груз – это партия груза, в которой содержатся один или несколько следующих предметов:

- предмет, ценность которого для перевозки составляет 1000 долл. США (или эквивалент) или более на брутто-килограмм. Грузоотправитель сообщает ценность грузового отправления и указывает его содержимое;
- золотые слитки, золотосодержащие сплавы, золотые монеты и чистое золото в различном виде, а также платиновые металлы и сплавы в различном виде;
- платежные банкноты, дорожные чеки, ценные бумаги, акции, купоны акций и марки, за исключением монет;
- алмазы, включая алмазы для промышленного использования, рубины, изумруды, сапфиры, опалы и натуральный жемчуг, включая культивированный жемчуг;
- ювелирные изделия и часы, изготовленные из серебра, золота и/или платины.

Подготовка перевозочных документов на отправку и их оформление – на ценные грузы выпускается отдельный лист грузового манифеста.

Характерными особенностями процесса обработки таких грузов являются следующие:

- транспортировка ценных грузов от склада до места стоянки воздушного судна и обратно осуществляется в сопровождении и под охраной сотрудников агента АБ отдельно от остального груза рейса и с использованием специального автомобиля;

- загрузка ценного груза в воздушное судно производится в последнюю очередь, выгрузка ценного груза в первую очередь, а в отдельных случаях в соответствии с указанием представителя авиакомпании;
- круглосуточная охрана складского помещения, выделенного для хранения ценных грузов, осуществляется персоналом агента по АБ;
- обеспечение мер авиационной безопасности по контролю загрузки ценного груза в воздушное судно.

10.10.3. Несопровождаемый багаж и/или личные вещи

Несопровождаемый багаж – это багаж, перевозимый без сопровождения пассажира, на ином рейсе. Его в отличие от сопровождаемого багажа оформляют как груз с использованием грузовой накладной.

Меры безопасности в отношении несопровождаемого багажа.

Несопровождаемый багаж принимается к отправке только при соблюдении следующих условий:

- пассажир имеет авиабилет на рейс;
- пассажир заполнил декларацию о содержимом багажа;
- пассажир заполнил документы для перевозки багажа и прохождения таможенного контроля.

Несопровождаемый багаж может содержать личную одежду или предметы быта, все остальное к провозу без сопровождения запрещено.

Таможенный досмотр несопровождаемого багажа обязателен, при этом должен присутствовать пассажир-владелец багажа или его доверенное лицо. Несопровождаемый багаж оплачивается согласно действующим грузовым тарифам компании-перевозчика.

Транспортировка несопровождаемого багажа происходит с соблюдением установленных в договоре сроков доставки, рейсом, выбранным компанией-перевозчиком.

Порядок досмотра несопровождаемого багажа и личных вещей, перевозимых в качестве груза, аналогичен порядку для досмотра грузов.

10.10.4. Дипломатическая почта

Дипломатическая почта, консульские вализы, а также приравненная к ним на основании международных договоров Российской Федерации иная официальная корреспонденция иностранных учреждений и международных организаций, досмотру вручную и задержанию не подлежат.

Корреспонденция, сопровождаемая сотрудниками ГФС России и Межправительственной фельдъегерской связи, при перевозке на борту пассажирских ВС, дипломатическая почта, консульские вализы, а также приравненная к ним на основании международных договоров Российской Федерации иная официальная корреспонденция иностранных учреждений и международных организаций (далее – специальный багаж) досмотру вручную и задержанию не подлежат.

Специальный багаж упаковывается в соответствующую тару и опечатывается. Количество мест, вес и реквизиты печати, которой опечатан специальный багаж, вносятся в сопроводительный лист и заверяются подписью ответственного лица соответствующего органа (организации).

Дипломатическая почта, консульские вализы и приравненная к ним иная официальная корреспонденция должны быть с видимыми внешними признаками (замки, сургучные печати, опечатанные бирки с указанием пункта назначения и отправки), а дипломатические курьеры должны быть с курьерским листом.

При подозрении, что в дипломатическом отправлении (корреспонденции) находятся опасные предметы и вещества, запрещенные к перевозке на борту ВС, дипломатическое отправление (корреспонденция) в присутствии полномочного дипломатического курьера подлежит предполетному досмотру с применением технических и специальных средств без вскрытия упаковки. По окончании предполетного досмотра дипломатическое отправление (корреспонденция) маркируется номерными стикерами, в накладной, ее копиях и ведомости делается отметка о досмотре.

Предполетный досмотр сотрудников ГФС России, вещей, находящихся при них, и багажа (за исключением мест с сопровождаемой корреспонденцией) проводится на общих основаниях вне очереди.

Сотрудники ГФС России и Межправительственной фельдъегерской связи, сопровождающие корреспонденцию, имеют право оставаться на борту ВС в пунктах промежуточных посадок и производить обмен корреспонденцией в салонах ВС во время их стоянок, лично присутствовать при выгрузке (загрузке) корреспонденции из багажного отсека от момента вскрытия багажного отсека до его закрытия.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.11. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

10.11.1. Общие положения

В соответствии с пунктами 5.104 и 5.105 ФАП-128 Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа воздушного судна по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и включающую

в себя следующие элементы:

- (a) оценку уровня опасности события;
- (b) связь и координацию между членами экипажа;
- (c) соответствующие меры самообороны;
- (d) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;
- (e) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;
- (f) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;
- (g) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;
- (h) правила досмотра воздушного судна и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

Нормативной базой для проведения обучения по вопросам авиационной безопасности являются:

- Воздушный кодекс Российской Федерации;
- постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 № 897 «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства»;
- приказ Федеральной авиационной службы России от 16.10.1998 № 310 «О профессиональной подготовке по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации»;
- приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 06.05.2005 № 13 «Об использовании дистанционных образовательных технологий»;
- Руководство по подготовке авиационного персонала авиакомпании (РПП, часть D);
- Программа авиационной безопасности публичного акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии»;
- Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждённые приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128.

Основным документом, регламентирующим процесс обучения персонала авиакомпании по вопросам авиационной безопасности, является приказ ФАС России от 16.10.1998 № 310. Данным приказом с 1 января 1999 года утверждены и введены в действие Нормы подготовки, переподготовки и текущей учебы по АБ авиационного персонала, учащихся учебных заведений и работников ГА Российской Федерации.

В соответствии с этим приказом в авиакомпании квалифицированными специалистами разработаны, утверждены программы обучения и организовано обучение персонала авиакомпании по вопросам авиационной безопасности.

Обучению по АБ подлежат все работники авиакомпании. Обучение организовано и осуществляется по утвержденным установленным порядком программам. Форма обучения как с отрывом, так и без отрыва от производства. Категория обучаемых – работники авиакомпании, не относящиеся к авиационному персоналу, и работники авиакомпании, относящиеся к авиационному персоналу.

10.11.2. Профессиональная подготовка персонала авиакомпании

Профессиональная подготовка по АБ организуется по следующим программам (направлениям):

- первоначальная подготовка;
- курсы повышения квалификации;
- текущая учеба.

Персонал авиакомпании проходит специализированную подготовку и обучение по курсу «Авиационная безопасность» (первоначальная подготовка и курсы повышения квалификации) в сертифицированных учебных центрах: ЧПОУ «Авиашкола Аэрофлота», департамент подготовки авиационного персонала и другие учебные центры ГА, а работники ДУАБ проходят первоначальную подготовку по авиационной безопасности в структурных подразделениях департамента, а специальную профессиональную подготовку, переподготовку и повышение (подтверждение) квалификации – в сертифицированных авиационных учебных центрах, образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования ГА, имеющих соответствующую образовательную лицензию и государственную аккредитацию. Повышение квалификации осуществляется по программам, соответствующим выполняемым работником должностным обязанностям.

В авиакомпании проходит подготовку по авиационной безопасности весь персонал, работающий с клиентами (пассажирами): агенты, проводящие регистрацию пассажиров, работники, осуществляющие досмотр, члены кабинных экипажей и др. Подготовка организуется отдельно для каждой категории работников по программам, разработанным преподавателями (инструкторами) ЧПОУ «Авиашкола Аэрофлота» и ДПАП, согласованным с руководителями структурных подразделений и утвержденным уполномоченными подразделениями Росавиации.

Срок действия утвержденных программ первоначальной подготовки и программ курса повышения квалификации (КПК) – 4 года. Изменения в программы вносятся по мере необходимости и фиксируются в листе изменений.

**Программы теоретической подготовки авиаперсонала по курсу
«Авиационная безопасность» (первоначальная подготовка)**

| № п/п | Категория обучаемых | Объем программ (часы) |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1 | Члены летных экипажей, бортоператоры, полетные диспетчеры | 14 |
| 2 | Бортпроводники | 16 |
| 3 | ИТП (инженерно-технический персонал) | 14 |
| 4 | Работники по наземному обеспечению перевозок, работники подразделений наземного обеспечения пассажирских перевозок и другой авиационный персонал | 14 |
| 5 | Работники: департамента планирования и координации операционной деятельности (ОСС); департамента координации деятельности в базовом аэропорту (НСС) | 16 |
| 6 | Работники, не относящиеся к авиационному персоналу | 8 |

**Программы теоретической подготовки авиаперсонала по курсу
«Авиационная безопасность» (курсы повышения квалификации)**

| № п/п | Категория обучаемых | Объем программ (часы) |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1 | Члены летных экипажей, бортоператоры, полетные диспетчеры | 6 |
| 2 | Бортпроводники | 6 |
| 3 | ИТП (инженерно-технический персонал) | 6 |
| 4 | Работники по наземному обеспечению перевозок, работники подразделений наземного обеспечения пассажирских перевозок и другой авиационный персонал | 6 |
| 5 | Работники: департамента планирования и координации операционной деятельности (ОСС); департамента координации деятельности в базовом аэропорту (НСС) | 6 |
| 6 | Работники, не относящиеся к авиационному персоналу | 6 |

В обучающихся программах по подготовке членов экипажей ВС по авиационной безопасности особое внимание обращается на подготовку и принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий АНВ в деятельность в области авиации.

10.11.3. Подготовка членов экипажей ВС

Подготовка членов экипажей воздушных судов должна обеспечить приобретение ими следующих теоретических знаний и практических навыков:

(1) Члены экипажей ВС должны знать:

- общие сведения об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- стандарты и рекомендуемую практику ИКАО в части, касающейся авиационной безопасности;
- международные и национальные нормативные правовые документы по авиационной безопасности, выполнять соответствующие положения Программы обеспечения авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот»;
- организацию обеспечения авиационной безопасности;
- основное содержание и порядок отработки действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;
- задачи и принципы функционирования системы добровольных сообщений в структурных подразделениях авиакомпании;
- методы контроля поведения террористов и реакции пассажиров;
- организацию и порядок проведения досмотровых работ по АБ на воздушных судах, досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты;
- методы выявления запрещенных для перевозки предметов и веществ, порядок организации охраны ВС на стоянках, проверки ВС в целях обеспечения безопасности, организации действий в случае:
 - АНВ;
 - угрозы взрыва ВС на земле и в воздухе;
 - незаконного захвата ВС;
 - ведения переговоров с террористами;
 - возникновения кризисной ситуации;
 - порядок действий в кабине летного экипажа, поддержания связи и взаимодействия между летным и кабинным экипажами в условиях штатного режима работы и при актах незаконного вмешательства;
 - порядок поиска подозрительного предмета и размещения его в наименее опасном месте воздушного судна;
 - обязанности и порядок действия в условиях чрезвычайной обстановки и при пресечении противоправного поведения пассажиров.

(2) Члены экипажей ВС должны уметь:

- оценивать уровень опасности и определять серьезность любого события (чрезвычайной ситуации или акта незаконного вмешательства) в полете и на земле;
- координировать связь и действия между членами экипажа при АНВ;
- применять соответствующие меры самообороны;
- применять предназначенные для членов экипажа защитные устройства;
- проводить предполетный и дополнительный (специальный) досмотр воздушного судна;
- выявлять запрещенные к перевозке опасные предметы и вещества;
- проводить досмотр воздушного судна в полете;

- проводить предполетный/послеполетный досмотр по авиационной безопасности ВС, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты в аэропортах и на аэродромах при отсутствии работников подразделений авиационной безопасности;
- разъяснять законность (правомерность) действий при обнаружении запрещенных для перевозки опасных предметов;
- действовать в реальной обстановке с учетом различных условий и угроз, при попытке вооруженного захвата, угрозе взрыва (поджога) воздушного судна, при вооруженном нападении на членов экипажа, при проявлении противоправного поведения пассажиров;
- действовать при получении с земли сообщения о наличии на борту воздушного судна взрывного (зажигательного) устройства;
- применять порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;
- применять правила досмотра воздушного судна и выдавать рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения взрывных (зажигательных) устройств и подозрительных предметов там, где это практически возможно;
- осуществлять необходимые меры для обеспечения безопасности на земле и в воздухе при возникновении инцидента или чрезвычайной ситуации.

Текущая учеба персонала проводится ежегодно в структурных подразделениях авиакомпании, без отрыва от производства по утвержденным программам и включает в себя следующие виды подготовки и категории обучаемых:

| № п/п | Вид подготовки | Категория обучаемых | Всего часов |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1 | Программа подготовки членов экипажей по АБ (текущая учеба) | Экипажи ВС | 14 |
| 2 | Программа текущей учебы по АБ руководящего состава и авиаперсонала (кроме работников ДУАБ и экипажей ВС) | Работники авиакомпании, относящиеся к авиационному персоналу: руководящий состав, ИТП ДТО ВС, ДНОП и др. авиаперсонал | 12 |
| 3 | Программа текущей учебы по АБ работников, не относящихся к авиационному персоналу | Работники авиакомпании, не относящиеся к авиационному персоналу | 6 |
| 4 | Программа текущей учебы работников ДУАБ | Работники ДУАБ | 48 |

Программа подготовки членов экипажей по авиационной безопасности
ПАО «Аэрофлот» (текущая учеба) РИ-01-056.

Целью реализации программы является теоретическая и практическая подготовка экипажей воздушных судов авиакомпании по авиационной безопасности, обеспечивающая принятие членами экипажа воздушного судна, наиболее правильных и эффективных действий, направленных на предотвращение АНВ в деятельности авиакомпании или сведение к минимуму последствий АНВ.

Обучение по программе текущей учебы по авиационной безопасности экипажей воздушных судов проводится ежегодно в объеме 14 часов без отрыва от производства и организуется в сезонную подготовку при переходе на осенне-зимний и весенне-летний периоды работы. Обучение проводится путем проведения лекций, бесед, отрабатываются практические действия согласно утвержденным учебным программам обучения, через систему информирования, обучающую программу онлайн. По окончании обучения проводится собеседование или зачет.

10.12. ПЛАН НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

В авиакомпании разработан План действий структурных подразделений в кризисных ситуациях (РД-ГД-007).

Ответные меры в связи с АНВ, подробные мероприятия по обеспечению АБ в АО «МАШ», а также действия должностных лиц, дежурных смен и служб при получении информации об угрозе или совершении АНВ изложены в Плате по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в Международном аэропорту Шереметьево (ПЛ-5.1-01-08 Версия-2).

Данный план содержит базовые положения по процедурам урегулирования КС (ЧС), связанных с АНВ, согласован с Ространснадзором, утвержден на заседании Аэропортовой комиссии по АБ в АО «МАШ».

Кризисная ситуация – положение в авиакомпании, сложившееся в результате воздействия внешних факторов и нарушений в функционировании структурных подразделений авиакомпании, которое может привести к значительному материальному и репутационному вреду.

Необходимым условием эффективной организации действий при возникновении КС является наличие заранее подготовленных планов. Реализация каждого из таких планов действий в кризисных ситуациях (далее – ПКС) обеспечивается посредством деятельности группы по управлению кризисными и сбойными ситуациями или созданного оперативного штаба.

План действий структурных подразделений в кризисных ситуациях утверждается приказом генерального директора авиакомпании и регулирует действия подразделений авиакомпании в КС, возникших в результате АНВ в деятельность ГА, авиационных происшествий и инцидентов, действий факторов природного и техногенного характера в мирное время.

Работники авиакомпании, принимающие непосредственное участие в производственной деятельности авиакомпании, проходят обучение действиям в различных КС (ЧС), связанных с обеспечением АБ.

Агенты авиакомпании, непосредственно участвующие в обеспечении производственной деятельности, обязаны иметь свои ПКС, скоординированные с ПКС авиакомпании.

Отработка взаимодействия всех служб и подразделений, задействованных в урегулировании той или иной кризисной ситуации, проводится в рамках учений, регулярность и порядок проведения которых определяются ПКС.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 08

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.13. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ИНЦИДЕНТАХ

Состояние АБ в авиакомпании, включая представительства, находится под постоянным контролем и учитывается в соответствующих базах данных ДУАБ.

Отчет о состоянии АБ ежемесячно представляется генеральному директору ПАО «Аэрофлот», а об АНВ (инциденте по вопросам обеспечения АБ) доклад производится немедленно.

Оперативное оповещение об инцидентах, угрозе совершения или совершении АНВ проводится в соответствии со Схемой оповещения в КС (ЧС).

При получении сообщения о возникновении на борту ВС КС (ЧС), связанной с АНВ (инцидентом по вопросам обеспечения АБ), СЗД ДУАБ немедленно готовит первичное оперативное сообщение в ОДДО УТБ Ространснадзора, ОДДО УГАН НОТБ ЦФО Ространснадзора и ОКЦ Росавиации.

Текст сообщения согласовывается с первым заместителем генерального директора по авиационной безопасности или с директором ДУАБ.

Первичное оперативное сообщение об АНВ (инциденте по вопросам обеспечения АБ) должно включать в себя следующие сведения:

- дата и время совершения АНВ;
- тип ВС, его бортовой номер (позывной), наименование авиакомпании;
- суть инцидента, точка возникновения инцидента;
- место предыдущего взлета, место следующей посадки, пункт назначения;
- количество пассажиров и членов экипажа;
- принятые меры по пресечению АНВ.

После детального выяснения сложившейся обстановки сообщение может включать в себя следующую дополнительную информацию:

- идентификация и описание подозреваемых в нападении, описание оружия и (или) ВУ;
- требования нападающих;
- наличие высокопоставленных лиц на борту ВС;
- наличие на борту ВС опасных грузов;
- последствия АНВ (инцидента по вопросам обеспечения АБ) и причиненный ущерб.

В авиакомпании информирование компетентного органа и уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации о непосредственных и прямых угрозах совершения акта незаконного вмешательства осуществляется согласно Порядку информирования компетентного органа и уполномоченных подразделений органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации и органов внутренних дел Российской Федерации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на транспортном средстве воздушного транспорта (далее – Порядок).

Порядок разработан в соответствии с пунктом 1 части 2 статьи 12 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и требованиями приказа Минтранса России от 16.02.2011 № 56 «Об утверждении порядка информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

Должностные лица авиакомпании обязаны незамедлительно представлять информацию об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС (согласно Перечню потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденному приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 05.03.2010 № 52/112/134) в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и её территориальные органы, органы ФСБ России, органы внутренних дел Российской Федерации или их уполномоченные структурные подразделения.

Информация об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС представляется в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности через Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и её территориальные органы по средствам электронной или факсимильной либо телефонной связи.

Информация об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС представляется в органы ФСБ России, органы внутренних дел Российской Федерации или их уполномоченные структурные подразделения по средствам электронной или факсимильной либо телефонной связи по адресам (номерам телефонов).

При отсутствии полной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС, подлежащей представлению, авиакомпания (СЗД ДУАБ) незамедлительно представляет информацию в государственные органы и дополняет ее по мере поступления данных.

При получении анонимной информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС информация представляется в государственные органы в установленном порядке.

При представлении информации об угрозах совершения и о совершении АНВ на ВС в государственные органы по средствам телефонной или радиосвязи в первую очередь называется фамилия, имя и отчество лица, передающего сообщение об угрозах совершения и о совершении АНВ на ВС, занимаемая им должность в авиакомпании. Далее сообщается информация согласно установленному порядку.

Лицо, передавшее сообщение, фиксирует фамилии, имена, отчества, занимаемые должности лиц государственных органов, принявших сообщение об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС, указывает дату и время ее передачи и удостоверяет своей подписью.

При представлении информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС в государственные органы по средствам электронной связи в электронном виде информация подписывается электронно-цифровой подписью ответственного лица.

При представлении информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС в государственные органы, по средствам факсимильной связи лицо, заполнившее на бумажном носителе, удостоверяет его своей подписью.

При заполнении сообщения на бумажном носителе рукописным способом запись производится на русском языке разборчивым почерком или печатными буквами чернилами синего либо черного цвета. Помарки, подчистки и исправления не допускаются.

Лицо, передавшее информацию в государственные органы, фиксирует факт передачи, дату и время передачи информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС государственным органом, по средствам электронной, факсимильной связи в соответствии с их программными и техническими средствами.

При передаче информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС государственным органом по средствам телефонной и радиосвязи лицо, передавшее информацию, фиксирует факт ее передачи, дату и время посредством аудио и/или видео средств.

Срок хранения носителей информации об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на ВС, подтверждающих факт передачи информации, дату и время, а также текст заполненного сообщения, отправленного в государственные органы, составляет не менее одного месяца.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.14. СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ И КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА

10.14.1. Применение стандарта ISO 9001

В авиакомпании разработана и внедрена система управления качеством, соответствующая международному стандарту ISO 9001. Контроль выполнения работ по обеспечению АБ организован в соответствии с главой 8 указанного стандарта.

Текущий контроль выполнения норм, правил и процедур по АБ воздушных перевозок авиакомпании осуществляется:

- в базовом аэропорту – дежурными сменами структурных подразделений ДУАБ и организаций, с которыми заключены договоры на выполнение данных работ;
- в других используемых авиакомпанией российских и зарубежных аэропортах – специально подготовленными работниками представительства, ответственными за вопросы АБ.

Периодический контроль качества обеспечения АБ воздушных перевозок осуществляется руководством авиакомпании, руководством и должностными лицами дежурной смены ДУАБ, руководством и работниками представительств авиакомпании.

Инспекционный контроль (аудит) обеспечения мер авиационной безопасности при наземном обслуживании рейсов и безопасной деятельности в филиалах и представительствах авиакомпании проводится на регулярной основе назначаемыми руководством департамента управления авиационной безопасностью работниками. В приоритетном порядке контролю подлежат относящиеся к повышенной степени риска пункты назначения по сети маршрутов авиакомпании.

В работе по проведению инспекционного контроля проверяющие работники руководствуются требованиями Руководства по проведению аудита безопасной деятельности представительства в пункте назначения и обеспечения авиационной безопасности на рейсах ПАО «Аэрофлот» (РИ-106-130). По итогам проведения аудита составляется отчет и вырабатываются (при необходимости) предложения руководству ДУАБ по повышению уровня обеспечения авиационной безопасности на рейсах авиакомпании и безопасности деятельности филиалов/представительств.

Периодически (по мере необходимости) инспекционный контроль и проверку отдельных элементов и всей системы мер АБ в целях установления полноты выполнения условий и положений настоящей Программы осуществляет Ространснадзор.

10.14.2. Регулирование работ по обеспечению АБ

Регулирование процесса выполнения плана работы на смену включает:

- непрерывный учет и контроль текущей информации о фактическом качестве работ по обеспечению АБ, выполнения установленного графика проведения работ;
- принятие оперативных мер по предупреждению и устранению отклонений от плана работы;

- координацию текущей работы и взаимодействие со смежными структурными подразделениями авиакомпании и сторонними организациями, работающими с авиакомпанией по договорам.

Регулирование предполагает обязательное и четкое выполнение указаний руководства структурных единиц, должностных лиц дежурной смены, СЗД ДУАБ и руководства ДУАБ, что позволяет четко координировать работу всех работников департамента и успешно ликвидировать возникающие отклонения и несоответствия при контроле Норм, правил и процедур по АБ. Вся текущая работа по регулированию производственного процесса выполняется руководителями дежурных смен структурных единиц ДУАБ, которые в своей работе строго руководствуются требованиями нормативно-технической и организационно-распорядительной документации.

Руководство дежурных смен ДУАБ предпринимает корректирующие действия по устранению отклонений от норм, правил и процедур по АБ, что позволяет устранить несоответствие и предотвратить его повторение.

Корректирующие действия должны воздействовать на появившиеся отклонения и приводить их в соответствие с нормами, правилами и процедурами по АБ. При необходимости к процессу принятия корректирующих действий подключается руководство ДУАБ и авиакомпании.

Процедура по принятию корректирующих мер включает:

- оперативное рассмотрение сообщений (внешних – от потребителей, внутренних – от структурных подразделений авиакомпании) о несоответствиях и отклонениях;
- анализ и установление характера выявленных отклонений и несоответствий, а также их влияния на АБ воздушных перевозок;
- разработка предложений по устранению несоответствий и отклонений, принятие мер, исключающих их повторение в дальнейшем, и доклад руководству.

Результаты анализа и предложения руководству должны быть задокументированы и зарегистрированы.

10.14.3 Анализ системы со стороны руководства

10.14.3.1. Общие положения

Еженедельно проводятся плановые совещания руководителей структурных единиц с руководством ДУАБ (разборы). При проведении разборов директор ДУАБ доводит до руководителей структурных единиц ДУАБ информацию руководства авиакомпании. Руководство ДУАБ заслушивает доклады руководителей структурных единиц департамента, проводит анализ и оценку текущего состояния производственной сферы (выполнение поставленных оперативных задач и планов) и системы менеджмента качества АБ на предмет ее текущего состояния, адекватности и результативности. На разборах регулярно заслушивается доклад уполномоченного представителя руководства, ответственного за качество ДУАБ.

Оценка руководителями ДУАБ является важной составляющей непрерывного процесса совершенствования существующей системы менеджмента качества.

10.14.3.2. Входные данные для анализа

Анализ, осуществляемый руководством ДУАБ, базируется на следующей информации:

(a) Состояние реализации целей в области качества

Ежегодно директор ДУАБ поручает начальникам отделов, совместно с ответственными представителями руководства по качеству, определить степень реализации целей по качеству и/или определить приоритеты для разработки новых целей в области качества. Эти цели по качеству, специфические для конкретных подразделений, интегрируются в планирование департамента.

Степень реализации целей в области качества ежемесячно отражается в отчете о деятельности департамента, представляемом руководству авиакомпании с указанием статистических измеряемых показателей качества работы ДУАБ для оценки и анализа, и ежеквартально в отчете о состоянии АБ, направляемом в федеральный орган исполнительной власти в сфере воздушного транспорта.

(b) Результаты аудитов

В зависимости от вида аудита, после его завершения, представитель руководства ДУАБ по качеству представляет обобщающий отчет.

(c) Обратная связь от потребителей

Все позитивные и негативные виды обратной связи со стороны потребителей услуг (рекомендации, рекламации, жалобы) систематизируются информационно-аналитическим отделом ДУАБ в компьютерной базе данных, обобщаются и докладываются руководству ДУАБ.

10.14.3.3. Результат оценки

В результате анализа системы менеджмента качества руководством ДУАБ оформляется соответствующий документ, который помимо прочего содержит указания, относящиеся к:

- разработке и/или реализации мероприятий, направленных на улучшение услуг с точки зрения требований потребителей;
- разработке мероприятий, направленных на повышение результативности системы менеджмента качества и ее процессов;
- обеспечению необходимыми средствами.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.15. ПРОЦЕДУРЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В МЕСТНОМ АЭРОПОРТУ

Меры обеспечения авиационной безопасности ВС в аэропортах, включенных в производственную деятельность Эксплуатанта на территории Российской Федерации, аналогичны мерам, применяемым в аэропорту базирования.

Руководство аэропортов по сети маршрутов обеспечивает авиационную безопасность эксплуатантов ВС в соответствии с НПБГА. В случае если НПБГА предусматривает ответственность авиаперевозчика за обеспечение ряда мероприятий по АБ, ПАО «Аэрофлот» берет на себя обязательства по выполнению данных мероприятий своими силами или с привлечением сторонних организаций, путем заключения соглашений.

При наличии требований НПБГА по сети маршрутов о необходимости наличия у ПАО «Аэрофлот» программы по авиационной безопасности для полетов с территории зарубежных государств авиакомпания разрабатывает данную программу своими силами или с привлечением сторонних организаций с последующим утверждением данной программы авиационными властями данной страны. Авиакомпанией могут быть использованы рекомендуемые образцы программ.

10.15.1. Обеспечение АБ при обслуживании рейсов ПАО «Аэрофлот» в аэропортах по сети маршрутов

Организация и проведение мероприятий по АБ является одной из важнейших задач представительства ПАО «Аэрофлот» по сети маршрутов и осуществляется в тесном контакте и взаимодействии с ДУАБ, посольством или консульством Российской Федерации в стране пребывания (для аэропортов за границей), а также со службами АБ аэропорта и представителями правоохранительных органов, отвечающих за безопасность в районе деятельности представительства ПАО «Аэрофлот».

Региональный, генеральный представитель (представитель) – руководитель представительства ПАО «Аэрофлот» несет персональную ответственность за организацию и проведение мероприятий по АБ, внедрение и поддержание программы авиационной безопасности ПАО «Аэрофлот» в аэропорту назначения, отвечающей требованиям настоящей Программы.

Контроль за обеспечением мер АБ при обслуживании рейсов ПАО «Аэрофлот» в аэропорту назначения возлагается на специально подготовленного работника представительства, отвечающего за вопросы АБ.

Мероприятия по АБ в аэропорту назначения являются составной частью единого процесса обеспечения АБ ПАО «Аэрофлот» и организуются на принципах заключения договоров (соглашений) с аэропортовыми властями или агентами, имеющими сертификат на осуществление данного вида деятельности, либо на бездоговорной основе, если это предусмотрено законодательством государства принадлежности аэропорта.

Надежное обеспечение АБ рейсов ПАО «Аэрофлот» в аэропортах, включенных в производственную деятельность (промежуточных, запасных), достигается:

- посредством организации и контроля предполетного досмотра пассажиров, членов экипажей, ручной клади, багажа, грузов, почты, а также бортпитания и бортовых запасов в соответствии со стандартами и рекомендациями

международных организаций гражданской авиации, нормативными актами Российской Федерации и руководящими документами ПАО «Аэрофлот» по вопросам АБ;

- предупреждением и пресечением попыток проникновения на борт ВС ПАО «Аэрофлот» лиц с оружием, боеприпасами, веществами и предметами, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на экипаж ВС и пассажиров;
- предотвращением доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта и к местам стоянок ВС ПАО «Аэрофлот»;
- обеспечением охраны ВС, находящихся на длительной стоянке, а в случаях задержки вылета (по техническим причинам, метеоусловиям и др.) – по заявке работников представительства или экипажа ВС ПАО «Аэрофлот»;
- обеспечением пассажиров информацией о запрещенных к перевозке на борту ВС предметах и веществах;
- обеспечением 100-процентного предполетного досмотра пассажиров и их ручной клади с использованием технических средств как в общем потоке пассажиров, так и следующих через VIP-зал (зал официальных лиц и делегаций);
- исключением любых контактов пассажиров, прошедших предполетный досмотр, с лицами, не прошедшими такого контроля;
- осуществлением контроля за сопровождением пассажиров от стерильной зоны до посадки их в ВС;
- обеспечением 100-процентного предполетного досмотра багажа пассажиров с использованием технических средств досмотра или вручную;
- обеспечением соответствия зарегистрированного багажа пассажиров багажу, загруженному на борт ВС;
- снятием с борта багажа пассажиров, не явившихся на посадку;
- обеспечением предполетного досмотра грузов, почты и бортприпасов, отправляемых на ВС ПАО «Аэрофлот»;
- исключением несанкционированного доступа к багажу, грузу и почте после их предполетного досмотра при транспортировке к ВС и во время загрузки на борт;
- информированием работников представительства и членов экипажей ПАО «Аэрофлот» о наличии на борту ВС пассажиров, имеющих разрешение на провоз оружия при себе и находящихся при исполнении служебных обязанностей;
- обеспечением совместно с правоохранительными органами проведения мероприятий по противодействию АНВ, в том числе проведения дополнительного (специального) досмотра ВС ПАО «Аэрофлот», повторного досмотра пассажиров, их ручной клади, багажа, груза, почты, бортпитания и бортприпасов, в случае поступления информации об угрозе совершения АНВ в отношении ВС ПАО «Аэрофлот»;
- выполнением требований законодательства Российской Федерации и страны назначения по перевозке оружия, боеприпасов и специальных средств, передаваемых пассажирами авиакомпании на время полета;
- информированием ПАО «Аэрофлот» в части, его касающейся, по вопросам организации и обеспечения АБ в аэропорту назначения, введения в стране повышенных мер безопасности, влияющих на безопасность деятельности

аэропортов и авиакомпаний, о событиях, влияющих на безопасность выполнения рейсов, авиационную безопасность, в том числе имеющих место в аэропортах и стране АНВ в деятельность ГА, о проверках авиакомпании местными властями по вопросам обеспечения АБ, своевременным извещением в случае изменения технологии и процедур в вопросах обеспечения АБ, подготовкой своевременных предложений по обеспечению АБ и участия в подготовке документов по АБ, касающихся выполнения полетов в аэропорты назначения;

- своевременным информированием о событиях, влияющих на безопасность деятельности представительств и личную безопасность работников.

10.15.2. Меры безопасности в отношении членов экипажей

10.15.2.1. Общие требования по безопасности

Членам экипажей воздушных судов авиакомпании рекомендуется для осуществления связи в экстренных ситуациях и в целях обеспечения личной безопасности подключить к роумингу свои личные мобильные телефоны и, находясь на эстафете, держать их включенными. Номера мобильных телефонов оперативных подразделений авиакомпании для экстренной связи должны быть занесены в память личного мобильного телефона*.

Не оставлять в номере личные документы, деньги, ценные вещи.

Стараться запомнить в лицо обслуживающий ваш этаж персонал гостиницы, сотрудников службы безопасности, администраторов, официантов.

Не оставлять открытыми окна, входные двери во время отсутствия или ночного отдыха.

Не приглашать в номер незнакомых лиц.

Не заказывать еду и напитки в номер (по возможности).

Заказывая пищу в ресторане, старайтесь не употреблять незнакомые, экзотические блюда.

Не принимать посылок, конвертов от посторонних лиц.

Выходя в город (выезжая за город) с личными целями, не надевать форменную одежду авиакомпании (по возможности), иметь при себе документы, удостоверяющие личность.

По возможности избегать одиночного выхода в город.

Исключить практику краткосрочной аренды автотранспорта отдельными членами экипажа.

Выход в город, поездки за город (отдых, осмотр достопримечательностей и т.п.) осуществлять организованно с предварительным уведомлением об этом КВС и представителя авиакомпании (его помощника), с их согласия и учетом рекомендаций.

* Номера телефонов оперативных подразделений ПАО «Аэрофлот»:

департамент управления авиационной безопасностью (903) 968-03-88 (моб.); (499) 500-72-47; (499) 500-65-74 (факс)

департамент планирования и координации операционной деятельности (ОСС) (903) 138-54-88 (моб.); (495) 578-01-63/01-64; (495) 578-27-09 (факс).

Посещение бассейнов, аквапарков, пляжей, расположенных вне зоны места проживания, осуществлять организованными группами. При купании строго соблюдать правила безопасного поведения на воде.

Находясь в городе, действовать в соответствии с инструкциями представителя авиакомпании и с учетом особенностей поведения местных жителей, соблюдать правила дорожного движения для пешеходов, быть внимательными при переходе улиц.

При нахождении на эстафете свыше 48 часов возврат к месту проживания членов экипажей рекомендуется осуществлять не позднее 12 часов до предполагаемого времени убытия в аэропорт.

При нахождении на эстафете употребление алкогольных напитков запрещается.

В день вылета соблюдать режим предполетного отдыха.

Обо всех нештатных ситуациях немедленно докладывать КВС (представителю авиакомпании).

10.15.2.2. Действия в случае возникновения массовых беспорядков

Во время беспорядков на улице старайтесь не попадать в центр толпы, держитесь подальше от стен, стеклянных витрин, металлических оград, мусорных контейнеров, оставленных кем-то коробок, ящиков, сумок, пакетов и т. п.

Выбравшись из толпы, передвигайтесь, используя естественные укрытия, уходите из опасного места проходными дворами.

Если, находясь в гостинице, Вы услышали на улице выстрелы, не подходите к окну. Целесообразно выключить свет, выйти в коридор, найти в номере или самой гостинице наиболее безопасное место. Лучше всего, если между Вами и улицей будут две стены.

Если вслед за выстрелами на улице начались массовые беспорядки, приготовьтесь блокировать входную дверь номера, позвоните администратору, в представительство авиакомпании, в представительство Российской Федерации, постарайтесь выяснить обстановку, действуйте в соответствии с полученными инструкциями.

В случае эвакуации убедитесь, что все члены экипажа на месте, эвакуацию желательно осуществлять согласованно и по возможности на двух транспортных средствах.

10.15.2.3. Действия в случае возникновения непредвиденных ситуаций

Оказавшись в непредвиденной ситуации, постарайтесь успокоиться и оценить степень угрозы для Вашей личной безопасности и жизнедеятельности в данной ситуации.

Попытайтесь сами или попросите (потребуйте) от окружающих Вас лиц оказать содействие в обеспечении контакта с представителем авиакомпании, сотрудником посольства (консульства) Российской Федерации для получения от них рекомендаций.

В сообщении постарайтесь четко, кратко и ясно изложить суть случившегося с Вами (местонахождение, ситуация, предполагаемые действия).

До прибытия представителя авиакомпании, сотрудников посольства (консульства) Российской Федерации по возможности откажитесь от дачи показаний (объяснений) и не подписывайте никаких бумаг и документов.

10.16. ПРОЦЕДУРЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В БАЗОВОМ АЭРОПОРТУ

10.16.1. Пропускной и внутриобъектовый режим

Пропускной и внутриобъектовый режим устанавливается в целях:

- исключения возможности несанкционированного доступа и бесконтрольного передвижения физических лиц и транспортных средств в контролируемой зоне;
- исключения возможности вноса/ввоза в контролируемую зону веществ и предметов, с помощью которых можно совершить АНВ в деятельность ГА;
- исключения несанкционированного вноса/ввоза, выноса/вывоза материальных ценностей.

Для достижения целей пропускного и внутриобъектового режима на объектах ПАО «Аэрофлот» осуществляются следующие мероприятия:

- установлена комплексная система безопасности, включающая в себя систему видеонаблюдения и систему контроля доступа;
- функционируют контрольно-пропускные пункты (далее – КПП), которые оборудуются средствами связи, освещением, турникетами, воротами с механическим приводом, шлагбаумами, тревожной сигнализацией, техническими средствами для досмотра физических лиц и транспортных средств при допуске их в контролируемую зону аэропорта;
- в помещениях КПП оборудуются стенды с образцами действующих в ПАО «Аэрофлот» пропусков и служебных удостоверений, а также с образцами подписей должностных лиц, имеющих право подписи пропусков;
- организуется досмотр работников, осуществляющих свою деятельность на объектах ПАО «Аэрофлот», и транспортных средств перед их допуском в контролируемую зону.

Ответственность за осуществление пропускного режима на объектах ПАО «Аэрофлот»:

- ВС в период предполетного обслуживания – АО «АэроМАШ-АБ»;
- ВС в период ТО в секторе ДТО ВС – ИТП ДТО ВС, ОООАБ ДУАБ;
- административные здания, территория складов, территория летных отрядов – охранные предприятия, осуществляющие свою деятельность на договорной основе с ПАО «Аэрофлот».

Оформление, выдача, изъятие и учет всех видов пропусков в ПАО «Аэрофлот» возлагаются на ДУАБ. Персонал, осуществляющий свою деятельность на объектах ПАО «Аэрофлот», и транспортные средства после их досмотра допускаются в контролируемую зону объекта по пропускам установленного образца.

Все мероприятия, связанные с проведением видео-, кино- и фотосъемок на объектах ПАО «Аэрофлот», в обязательном порядке согласуются с ДУАБ.

Контроль за соблюдением правил пропускного и внутриобъектового режима на объектах ПАО «Аэрофлот» возлагается на ДУАБ.

10.16.2. Удостоверение государственного инспектора в области ГА

Сотрудники Ространснадзора, Росавиации, Межгосударственного авиационного комитета для выполнения своих служебных обязанностей имеют право доступа на объекты ПАО «Аэрофлот» на основании следующих документов:

- руководящий состав Ространснадзора и Росавиации, начиная от заместителей начальника управления и выше – по служебным удостоверениям;
- инспекторский состав Ространснадзора, Росавиации, Межгосударственного авиационного комитета – по удостоверениям государственного инспектора в области ГА при наличии задания на проведение инспекторской проверки.

Предъявитель данного удостоверения уполномочен осуществлять государственный контроль за деятельностью в области ГА, беспрепятственно в установленном порядке посещать авиапредприятия и организации ГА и их объекты, включая контролируемые зоны аэропорта, инспектировать экипажи ВС и проводить проверки обеспечения мер АБ, летной годности и инженерно-технического обеспечения ВС.

10.16.3. Методы защиты деятельности авиакомпании от АНВ

Кроме стандартных методов защиты деятельности ПАО «Аэрофлот» от АНВ (предполетный досмотр ВС, пассажиров, членов экипажа, их ручной клади и багажа, почты, грузов и бортовых припасов) в ПАО «Аэрофлот» внедрены следующие технологические процессы:

- осуществляется промышленная эксплуатация метода дистанционного анализа воздушной среды (ДАВС), основанного на исследовании проб воздуха, взятых на специальный фильтр с помощью обученных биодетекторов (собак). Метод используется для обнаружения паров ВВ в закрытых объемах (помещения, салоны ВС, грузовые контейнеры и т.п.);
- на ВС и объектах инфраструктуры (помещения общественного, производственного и жилищного назначения, территория производственной зоны) производится регулярный мониторинг уровня радиационного фона.

10.16.4. Применение служебных животных

Кинологическое подразделение ДУАБ предназначено для обследования с использованием собак-детекторов грузов, багажа, почты, ВС, территорий и объектов авиакомпании на предмет наличия ВУ (ВВ), оружия, боеприпасов, других опасных предметов и веществ.

Возможности кинологического подразделения могут использоваться:

- для проведения поисковых работ на территориях и объектах сторонних организаций на основе заключаемых договоров;
- для разведения, выращивания и дрессировки служебных животных с целью их реализации заинтересованным организациям и ведомствам.

Задачами кинологического подразделения являются:

- контроль зарегистрированного багажа пассажиров и вещей, находящихся при них;
- контроль груза, почты, бортовых припасов, печатной и сувенирной продукции перед загрузкой на борт ВС;
- обследование кабин, салонов, грузовых и технических отсеков ВС;

- обследование территорий и объектов ПАО «Аэрофлот» в плановом порядке или при наличии угрозы АНВ;
- одорологический контроль персонала, имеющего право доступа в контролируемые зоны и на борт ВС;
- обследование помещений, территорий аэровокзальных комплексов и других объектов в плановом порядке на договорной основе.

10.16.5. Паспортно-визовый контроль

(1) Цели паспортно-визового контроля

Паспортно-визовый контроль осуществляется в целях предотвращения перевозок рейсами ПАО «Аэрофлот» пассажиров с паспортно-визовыми нарушениями и расходов авиакомпании на перевозку пассажиров, следующих с неисправными/недостаточными проездными документами.

Работники ДУАБ, оказывающие консультативные услуги в вопросах паспортно-визового контроля, проходят соответствующее обучение в течение трех месяцев и последующую сертификацию ИАТА.

(2) Процедуры осуществления паспортно-визового контроля вылетающих пассажиров

Паспортно-визовый контроль вылетающих пассажиров осуществляется работниками ГРПП ООПП ДНОП.

При возникновении сомнений в подлинности или достаточности документов пассажиров работники ГРПП ООПП ДНОП получают квалифицированную консультацию у работников ОКППД ДУАБ.

Работники ОКППД ДУАБ могут осуществлять паспортно-визовый контроль вылетающих пассажиров в процессе их регистрации на любые рейсы ПАО «Аэрофлот».

Вторичная проверка проездных документов на посадке может осуществляться работниками ОКППД ДУАБ на любых рейсах ПАО «Аэрофлот».

(3) Действия в случае выявления недействительных проездных документов

При обнаружении поддельных/фальшивых документов у вылетающих пассажиров работник ОКППД ДУАБ:

- дает рекомендацию работнику ГРПП ООПП ДНОП не принимать пассажира к перевозке;
- информирует СЗД ДУАБ о данной рекомендации;
- при необходимости уведомляет о нарушителе дежурного линейного управления внутренних дел;
- окончательное решение о снятии пассажира с рейса принимает заместитель начальника (сменный) ООПП ДНОП;
- пассажиры, которые не были рекомендованы работниками ОКППД ДУАБ для приема к перевозке, подлежат регистрации в базе данных ДУАБ.

(4) Процедуры паспортно-визового контроля трансферных пассажиров

Паспортно-визовый контроль трансферных пассажиров осуществляется сотрудниками группы транзита (далее – ГТ) ООПП ДНОП.

При возникновении сомнений в подлинности или достаточности документов пассажиров работники ГТ ООПП ДНОП получают квалифицированную консультацию у работников ОКППД ДУАБ.

Работники ОКППД ДУАБ могут осуществлять паспортно-визовый контроль трансферных пассажиров на транзитных стойках любых рейсов ПАО «Аэрофлот».

Вторичная проверка проездных документов трансферных пассажиров на посадке осуществляется работниками ОКППД ДУАБ на любых рейсах ПАО «Аэрофлот».

(5) Действия в случае выявления недействительных проездных документов

При обнаружении поддельных/фальшивых документов у трансферных пассажиров работник ОКППД ДУАБ:

- дает рекомендацию работнику ГТ ООПП ДНОП не принимать пассажира к перевозке;
- информирует СЗД ДУАБ о данной рекомендации;
- окончательное решение о снятии пассажира с рейса принимает заместитель начальника (сменный) ООПП ДНОП;
- пассажиры, которые не были рекомендованы работниками ОКППД ДУАБ для приема к перевозке, подлежат регистрации в базе данных ДУАБ.

(6) Процедуры приема на баланс ПАО «Аэрофлот» пассажиров, не допущенных к въезду в Российскую Федерацию

Решение об отказе во въезде пассажиров на территорию Российской Федерации принимает начальник отряда пограничного контроля ФСБ России в МАШ.

Пассажиры, прибывшие рейсами ПАО «Аэрофлот» и не допущенные на территорию Российской Федерации по любым причинам, передаются сотрудниками отряда пограничного контроля ФСБ России под ответственность работникам ОКППД ДУАБ. Передача пассажиров этой категории осуществляется в зале прилета на основании акта об отказе во въезде в Российскую Федерацию.

ДУАБ своевременно организует надлежащий учет переданных пассажиров в базе данных и принимает их на свой баланс.

ДУАБ организует отправку пассажиров в пункты первоначального вылета.

Если документально подтвердить факт прибытия пассажиров рейсами ПАО «Аэрофлот» не представляется возможным, то такие пассажиры на баланс ДУАБ не принимаются.

10.16.6. Контроль пассажирских перевозочных документов

(1) Цели контроля пассажирских перевозочных документов

Контроль пассажирских перевозочных документов и оказание необходимых консультаций проводится с целью предотвращения случаев нарушения права авиакомпании на получение доходов по договору о перевозке пассажиров и багажа на регулярных рейсах ПАО «Аэрофлот» и причинения ей материального и иного ущерба.

Процедуры осуществления контроля пассажирских перевозочных документов:

- оперативный контроль пассажирских перевозочных документов и оказание консультаций персоналу ПАО «Аэрофлот» в МАШ;
- контроль пассажирской перевозочной документации и осуществленного бронирования после отправки регулярных рейсов ПАО «Аэрофлот» в МАШ.

Данные процедуры осуществляются на основании разработанных производственных технологий и соглашений между структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» с использованием положений действующих нормативных документов, международных стандартов и рекомендаций.

- (2) Зоны осуществления контроля пассажирских перевозочных документов и оказания консультаций персоналу ПАО «Аэрофлот»

Оперативный контроль пассажирских перевозочных документов производится в соответствии с планом работы или по вызову диспетчера ГТПП (ГТ) ООПП ДНОП у секций регистрации пассажиров на регулярные рейсы ПАО «Аэрофлот», а также в таможенной и транзитной зонах МАШ.

- (3) Требования к работникам ДУАБ, осуществляющим контроль пассажирских перевозочных документов

Требования к работникам ОКППД ДУАБ, осуществляющим контроль пассажирских перевозочных документов, содержатся в их должностных инструкциях. Процесс контроля осуществляется в соответствии с производственными технологиями и соглашениями между структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот».

- (4) Взаимодействие работников ДУАБ и работников других структурных подразделений и представительств ПАО «Аэрофлот» за рубежом

Для оперативного обмена информацией с подразделениями и представительствами ПАО «Аэрофлот» используются каналы связи SITA, возможности системы Sabre, телефонная и факсимильная связь, ресурсы интрасети ПАО «Аэрофлот».

Взаимодействие осуществляется как дистанционно, так и с непосредственным выездом работников ДУАБ в представительства ПАО «Аэрофлот». Регулярный обмен информацией осуществляется на основании инструкций и технологий взаимодействия. Кроме того, возможен обмен информацией по запросам.

- (5) Меры, применяемые к пассажирам, предъявляющим недействительные перевозочные документы при регистрации на регулярные рейсы ПАО «Аэрофлот»

На основании действующих правил воздушных перевозок и положений ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации работники ОКППД ДУАБ могут предпринять следующие меры:

- рекомендовать не принимать к перевозке ни при каких обстоятельствах данного пассажира по предъявляемым перевозочным документам на рейс ПАО «Аэрофлот» без оформления нового билета;
- рекомендовать не принимать к перевозке данного пассажира по предъявляемым перевозочным документам на рейс ПАО «Аэрофлот» без переоформления в кассах продаж;
- аннулировать недействительный перевозочный документ специальным штампом;
- изъять недействительный перевозочный документ для проведения расследования по специальному акту с выдачей копии акта пассажиру.

В соответствии с ч.1 ст. 85.1 Воздушного кодекса Российской Федерации в целях обеспечения АБ авиакомпания вправе передать в правоохранительные органы по их запросу персональные данные пассажиров ВС, содержащиеся в перевозочных документах.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.17. ПРИЛОЖЕНИЯ

10.17.1. Требования по безопасности кабины летного экипажа

Работа летного экипажа должна проводиться в условиях минимального доступа в кабину пилотов.

Дверь в кабину летного экипажа находится в закрытом и запертом положении в течение всего полета с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров и до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право. Порядок доступа в кабину летного экипажа определяется командиром ВС на предполетной подготовке по установленным сигналам с использованием внутрисамолетного переговорного устройства и соблюдением мер предосторожности. Дополнительное запорное устройство применяется по решению КВС в чрезвычайных ситуациях.

Лицам, не связанным с выполнением задания на полет, находиться в кабине летного экипажа запрещается. Кабинному экипажу разрешается входить в кабину экипажа по служебной необходимости, по вызову (разрешению) КВС. Право доступа в пилотскую кабину имеет только старший бортпроводник или назначенный бортпроводник его замещающий.

Во время горизонтального полета один член летного экипажа может временно покинуть свое рабочее место с разрешения КВС для выполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолетных систем или по личной необходимости на согласованный период времени. Как правило, в этом случае автопилот должен быть включен.

ВНИМАНИЕ: Отсутствие на рабочем месте одного из членов летного экипажа более 10 минут считать событием, требующим от оставшихся членов экипажа готовности к действиям в чрезвычайной обстановке, связанной с АНВ.

При двухчленном составе экипажа и необходимости покидания своего рабочего места одному из пилотов с выходом из пилотской кабины дополнительный член летного экипажа или бортпроводник должен занять место дополнительного члена экипажа для визуального контроля.

При двухчленном составе экипажа старший бортпроводник должен через каждые 15 минут полета знакомиться с обстановкой в пилотской кабине.

ВНИМАНИЕ: Запросить разрешение на посещение пилотской кабины по СПГУ имеют право только СБ, резервный СБ и бортпроводник, обслуживающий экипаж питанием. Нарушение этого принципа расценивается как сигнал опасности.

Перед входом в пилотскую кабину необходимо убедиться, что в туалете и вестибюле нет пассажиров.

Вызвать экипаж установленным сигналом, встать на расстоянии 1 метра от двери (для обзора через глазок).

После входа в пилотскую кабину закрыть за собой дверь.

При выходе из кабины убедиться в отсутствии посторонних в районе двери через смотровой глазок, после выхода проверить закрытие двери.

Если после вызова пилотской кабины всеми доступными средствами не получен ответ от членов летного экипажа, по истечении 1 минуты СБ обязан принять меры по открытию пилотской кабины с помощью аварийного кодового замка.

Во всех случаях перед снятием блокировки замка двери пилотской кабины необходимо, используя смотровое устройство, убедиться в отсутствии посторонних лиц во внекабинном пространстве.

10.17.2. Права и обязанности пассажиров по соблюдению правил поведения

Пассажиры имеют право:

- требовать предоставления всех услуг, предусмотренных условиями договора воздушной перевозки;
- в случае если их жизни, здоровью, чести и достоинству угрожает опасность, обращаться к работникам ПАО «Аэрофлот» с просьбой о принятии мер к их защите;
- пользоваться портативными электронными приборами на всех этапах полета в автономном режиме (авиарежиме).

Пассажиры обязаны:

- выполнять требования командира воздушного судна и рекомендации других членов экипажа;
- соблюдать порядок и дисциплину на борту;
- занять место, указанное в посадочном талоне. Пересадка на другое место осуществляется только после согласования с бортпроводником и получения разрешения КВС;
- размещать в салоне воздушного судна ручную кладь на специально отведенных для этого местах и в соответствии с правилами перевозки багажа в кабине;
- держать привязные ремни застегнутыми при включении табло «Застегните ремни» (рекомендуется держать привязные ремни застегнутыми в течение всего полета).
- выключить или переключить в автономный режим работы (авиа режим) электронные устройства по требованию членов экипажа на любом этапе полета.

На борту воздушного судна пассажирам запрещается:

- создавать ситуации, угрожающие безопасности полета, жизни, здоровью чести и личному достоинству (в т.ч. оскорбление словесное или физическое) других пассажиров и авиаперсонала;
- употреблять алкогольные напитки, кроме тех, что были предложены на борту воздушного судна;
- находиться в состоянии алкогольного опьянения, оскорбляющем человеческое достоинство и общественную нравственность;
- курить на борту воздушного судна в течение всего полета, в том числе электронные сигареты;
- использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний экипажа;
- создавать условия, некомфортные для остальных пассажиров и препятствующие работе членов экипажа;
- портить принадлежащее ПАО «Аэрофлот» имущество и /или выносить его с борта воздушного судна;
- вскрывать до окончания полета опломбированные пакеты магазинов беспошлинной торговли;
- вынимать из контейнера (клетки) животное, перевозимое в салоне.

Ответственность пассажиров за нарушение правил поведения

Ответственность предусматривается:

- на внутренних авиалиниях Российской Федерации – в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации;

- на международных авиалиниях – в соответствии с требованиями международного воздушного права и законодательства, действующего в государстве посадки, независимо от того, в каком государстве зарегистрировано или эксплуатируется использовавшееся для выполнения рейса воздушное судно;
- граждане Российской Федерации и постоянно проживающие в Российской Федерации лица без гражданства, совершившие вне пределов страны преступление, направленное против граждан или имущества Российской Федерации, в соответствии с ч. 1 ст. 12 Уголовного Кодекса Российской Федерации подлежат уголовной ответственности по возвращению в Россию, если в отношении этих лиц по данному преступлению не имеется решения суда иностранного государства.

10.17.3. Права работников ПАО «Аэрофлот» по обеспечению соблюдения пассажирами правил поведения

При прохождении регистрации или других предполетных процедур уполномоченный представитель ПАО «Аэрофлот» имеет право в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира путем отказа пассажиру в перевозке, если состояние здоровья пассажира требует особых условий перевозки, либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц (п. 3 ч. 1 ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации), или при наличии в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов и веществ (п. 7 ч. 1 ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации).

Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира в случае нарушения пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающего угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровья других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со ст. 58 Воздушного кодекса Российской Федерации (п. 6 ч. 1 ст. 107 Воздушного кодекса Российской Федерации).

Решение об отказе в перевозке принимается на основании Рапорта о нарушении Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов ПАО «Аэрофлот».

Во время полета воздушного судна согласно статьям 6, 7, 8, 9, 12, 13 Конвенции и статьи 58 Воздушного кодекса Российской Федерации в целях обеспечения безопасности полета командир воздушного судна имеет право:

- принимать окончательное решение о взлете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета, возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета в целях спасения жизни людей;
- в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому, находящемуся на борту воздушного судна лицу, и требовать их исполнения;
- применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна;
- удалять таких лиц с воздушного судна по прибытии на ближайший аэродром, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передавать их правоохранительным органам.

10.17.4. Права членов экипажа в отношении употребления пассажирами алкогольных напитков

Согласно политике, которой ПАО «Аэрофлот» придерживается в отношении употребления пассажирами алкогольных напитков, члены кабинного экипажа воздушного судна вправе:

- прекратить обслуживание алкогольными напитками пассажиров, находящихся в состоянии как алкогольного опьянения, так и любой другой интоксикации;
- для соблюдения законодательства Российской Федерации и требований авиационной безопасности и безопасности полета изымать у пассажиров на время полета (с последующим возвратом по его окончании) принадлежащие им алкогольные напитки, а также табачные изделия и парфюмерию, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в аэропортах или на борту воздушного судна.

10.17.5 Санкции, применяемые к нарушителям правил поведения

Невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна является основанием для привлечения к административной ответственности по ч. 6 ст. 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (введена в действие Федеральным законом Российской Федерации от 21.12.2009 № 336-ФЗ), предусматривающей наказание в виде:

- административного штрафа в размере от двух тысяч до пяти тысяч рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток;
- возмещение пассажиром-нарушителем материального ущерба, причиненного им авиакомпании вследствие порчи принадлежащего ей имущества;
- удаление пассажира-нарушителя с борта воздушного судна в ближайшем пункте его посадки, а в случае совершения самолетом вынужденной посадки – возмещение пассажиром дополнительных расходов, понесенных авиакомпанией в результате его недопустимого поведения;
- передача пассажира-нарушителя в правоохранительные органы независимо от государства посадки (тюремное заключение в отдельных странах сроком до двух лет);
- информирование компетентных органов с целью аннулирования виз, выданных как Российской Федерацией, так и другими государствами;
- придание инциденту максимальной огласки в средствах массовой информации и на специальных интернет-сайтах;
- блокирование на любой срок счета участника программы «Аэрофлот Бонус», отмена всех набранных миль и аннулирование счета участника программы, аннулирование элитного уровня в программе. В случае аннулирования счета участника дальнейшее участие или повторная регистрация в программе «Аэрофлот Бонус» не разрешена.

10.17.6. Действия персонала ПАО «Аэрофлот» по пресечению нарушений пассажирами правил поведения

10.17.6.1. Действия на борту ВС

(1) До момента закрытия дверей ВС:

- (а) При обнаружении нарушения пассажиром правил поведения члены экипажа обязаны немедленно проинформировать об этом СБ и КВС, который анализирует ситуацию и принимает решение о допуске или отказе на борт ВС нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира.

- (b) При отказе в перевозке нарушающему порядок и недисциплинированному пассажиру КВС вызывает через инженера ГООВСиКЗ ООУиКЗ ДНОП или по коммерческому каналу связи «Аэрофлот – контроль» на частоте 131.675 МГц сменного заместителя начальника ООПП ДНОП и сообщает ему свое решение.
- (c) СБ заполняет рапорт о нарушении правил поведения, подписывает его у КВС и передает прибывшему работнику ДУАБ.
- (2) В случае возврата ВС на стоянку из-за произошедшего на его борту правонарушения до взлета:
 - (a) При нарушении пассажиром правил поведения СБ оформляет рапорт о нарушении правил поведения, подписывает его у КВС.
 - (b) При отказе нарушающему порядок и недисциплинированному пассажиру в перевозке КВС вызывает инженера ГООВСиКЗ ООУиКЗ ДНОП или инженера ОКОВС ДКДБА (НСС) по коммерческому каналу связи «Аэрофлот – контроль» на частоте радиосвязи на частоте 131.675 МГц и сообщает ему свое решение о возврате на стоянку.
 - (c) О наличии на борту прибывающего ВС нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира инженер ОКОВС ДКДБА (НСС) информирует об этом СЗД ДУАБ и заместителя начальника отдела (сменного) ООПП ДНОП.
 - (d) После открытия дверей ВС СБ сопровождает сотрудников ЛУ МВД к месту нахождения нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира. После удаления с борта ВС нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира заполненные рапорт о нарушении правил поведения и объяснение, полученное от пассажира-нарушителя, СБ передает прибывшему работнику из числа дежурной смены ДУАБ для передачи его СЗД ДУАБ.
 - (e) В случае невозможности оформления объяснения по причине недостатка времени перед вылетом члены летного и каabinного экипажей из числа свидетелей нарушения пассажиром правил поведения по возвращению в базовый аэропорт дают при необходимости свидетельские показания с составлением протокола, который подписывают в присутствии сотрудника ЛУ МВД.
 - (f) Сменный заместитель начальника ООПП ДНОП дает команду на разоформление пассажира и снятие его багажа с борта ВС, а также направляет багаж пассажира на дополнительный досмотр.
- (3) В полете
 - (a) В целях исключения случаев нарушения пассажиром правил поведения по причине неадекватного поведения, связанного с употреблением алкогольной продукции, каabinный экипаж обязан:
 - соблюдать избирательность в обслуживании пассажиров алкогольной продукцией, так как чрезмерное употребление алкогольной продукции является причиной нарушения правил поведения, что угрожает безопасности полета;
 - запрещать употребление алкогольной продукции, кроме предложенной каabinным экипажем;
 - не предлагать алкогольную продукцию пассажирам моложе 18 лет.
 - (b) В случае вскрытия пассажиром опломбированного пакета из магазинов беспошлинной торговли (Duty Free) изъятию подлежат алкогольные напитки и табачные изделия, употребление которых запрещено на борту ВС.

Подготовительные меры:

- бортпроводнику необходимо доложить СБ (резервному СБ) об обнаружении у пассажира вскрытого пакета с продукцией беспошлинной торговли и получить информацию о пассажире (фамилия, имя определяется по пассажирскому манифесту);
- СБ (резервный СБ) назначает двух бортпроводников в качестве свидетелей по факту изъятия у пассажира алкогольной (табачной) продукции.

Действия членов кабинного экипажа:

- сделать устное предупреждение о необходимости изъятия алкогольной (табачной) продукции, в случае отказа расценивать данный факт как невыполнение требований экипажа и действовать в соответствии с подпунктами 10.17.6.1 (3) (d)÷10.17.6.1 (3) (к) настоящего раздела;
- произвести изъятие продукции в присутствии двух бортпроводников для исключения претензий пассажира в дальнейшем;
- поместить в пластиковый пакет изъятую продукцию беспошлинной торговли, заполненный бортпроводниками «Купон хранения» (Приложение 10.17.7.5) и опломбировать пакет пломбой;
- предупредить пассажира о возврате ему изъятой продукции беспошлинной торговли после посадки ВС;
- информировать СБ об изъятии алкогольной продукции;
- вернуть пассажиру изъятую продукцию после посадки.

Места хранения изъятых продуктов на борту ВС определяет СБ.

(d) Порядок действий членов кабинного экипажа при нарушении пассажиром правил поведения:

- сделать пассажиру устное предупреждение с целью разъяснения сущности нарушения и потребовать его прекращения;
- рекомендовать пассажиру ознакомиться с информацией о необходимости соблюдения правил поведения на борту ВС;
- проинформировать СБ, который должен доложить КВС об имеющем место нарушении.

(e) В случае продолжения пассажиром нарушения правил поведения члены кабинного экипажа обязаны:

- доложить СБ о продолжении нарушения правил поведения;
- СБ лично оценить ситуацию, связанную с нарушением правил поведения;
- СБ вручить пассажиру письменное предупреждение о необходимости прекращения нарушения правил поведения (Приложение 10.17.7.6), подписанное КВС.
- предупредить пассажира, что его поведение вынуждает экипаж вызвать в ближайшем аэропорту посадки сотрудников правоохранительных органов страны аэропорта посадки с целью привлечения его к ответственности за нарушение правил поведения и отказать ему в дальнейшей перевозке.

(f) В случае продолжения пассажиром нарушения на борту ВС СБ:

- организует сбор необходимой информации для представления заявительских материалов по нарушению в правоохранительные органы;

- заполняет рапорт о нарушении Правил поведения (Приложение 10.17.7.1), собирает подписи свидетелей (членов кабинного экипажа, пассажиров), подписывает его у КВС;
 - делает отметку в приложении к заданию на полет о событии, связанном с нарушением правил поведения на борту ВС.
- (g) При наличии на борту ВС работников группы сопровождения ДУАБ взаимодействие между ними и кабинным экипажем организуется на основе указаний, полученных от КВС в период проведения предполетного брифинга, и распоряжений в период полета.
- (h) При продолжении нарушения пассажиром правил поведения и общественного порядка, создании угрозы безопасности полета, либо угрозы жизни или здоровью других лиц:
- КВС принимает решение по дальнейшим действиям членов кабинного экипажа;
 - члены кабинного экипажа действуют в соответствии с их должностными инструкциями, не превышая при этом пределов необходимой обороны.
- (i) В соответствии со статьей 58 Воздушного кодекса Российской Федерации КВС имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета ВС и отказываются подчиняться распоряжениям КВС.
- (j) В случае вручения нарушающему порядок и недисциплинированному пассажиру предупреждения и продолжения им нарушения правил поведения КВС дает указание членам экипажа на применение всех необходимых мер, в том числе принуждения, к выполнению решений КВС.
- (4) При подходе ВС к аэропорту Шереметьево
- (a) На основании информации, полученной от СБ, КВС формирует и направляет телеграмму ACARS (AIRCOM) с указанием кодированного сообщения о нарушении пассажиром Правил поведения на борту ВС (включая информацию об уровне угрозы) и необходимости вызова сотрудников ЛУ МВД для встречи ВС в соответствии с РИ-01-212Х;
- Примечание:** С целью обеспечения возможности планирования ответных действий в аэропорту, исходя из степени серьезности ситуации, по решению КВС предоставляется дополнительная информация об уровне угрозы:
- уровень I – нарушающее порядок поведение, включая подозрительное поведение или словесные угрозы;
 - уровень II – физически оскорбительное поведение;
 - уровень III – поведение, угрожающее жизни;
 - уровень IV – попытка вторжения или фактическое вторжение в кабину летного экипажа.
- (b) При отсутствии возможности передачи КВС информации по системе ACARS (AIRCOM), отсутствия подтверждения о доставке информационного сообщения с указанием терминала прибытия и места стоянки информация КВС передается кодированном варианте (код 701) за 25–30 минут до посадки по радиосвязи на частоте 131.675 МГц инженеру ОКОВС ДКДБА (НСС).
- При необходимости заблаговременного оповещения о нарушении Правил поведения на борту ВС КВС информирует ДПиКОД, используя КВ-связь «Стокгольм-радио».

- (c) При получении от КВС информации по радиосвязи о наличии на борту прибывающего ВС нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира инженер ОКОВС ДКДБА (НСС) сообщает СЗД ДУАБ.
- (d) После открытия дверей ВС СБ сопровождает сотрудников ЛУ МВД к месту нахождения пассажира.
- (e) После удаления нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира и высадки остальных пассажиров с борта ВС СБ, а в случае необходимости КВС устно информирует прибывшего работника ДУАБ о нарушении.
- (f) В случае оформления в полете рапорта о нарушении и вручении пассажиру письменного предупреждения СБ передает рапорт о нарушении прибывшему работнику из числа дежурной смены ДУАБ для передачи его СЗД ДУАБ.
- (g) Члены летного и кабинного экипажа оформляют заявление в ЛУ МВД (Приложение 10.17.7.3) по факту нарушения пассажиром Правил поведения, в случае необходимости по запросу ЛУ МВД заполняют бланк объяснения (Приложение 10.17.7.2).
- По прибытию сотрудника ЛУ МВД члены летного и кабинного экипажа дают свидетельские показания и подписывают их в присутствии сотрудника ЛУ МВД.
- (5) При подходе к аэропорту промежуточной посадки или конечного назначения
- (a) При наличии на борту ВС нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира и необходимости вызова сотрудников правоохранительных органов для встречи ВС в пункте посадки КВС:
- по ACARS/SATCOM докладывает в ДПиКОД (ОСС) об обстановке на борту ВС, связанной с нарушением правил поведения. ДПиКОД (ОСС) доводит полученную информацию до представителя ПАО «Аэрофлот» для организации встречи ВС правоохранительными органами, а также информирует СЗД ДУАБ;
 - направляет телекс (при наличии технической возможности) в SITA-адрес представительства ПАО «Аэрофлот» в пункте посадки;
 - связывается с аэропортом промежуточной посадки или конечного назначения, передает информацию о ситуации на борту ВС и вызывает для встречи ВС сотрудников правоохранительных органов.
- (b) Представитель ПАО «Аэрофлот»:
- информирует в соответствии с действующими в пункте посадки правилами соответствующие службы аэропорта и правоохранительные органы для проведения мероприятий по привлечению нарушителя к ответственности;
 - в случае задержания за рубежом нарушающего порядок и недисциплинированного пассажира – гражданина Российской Федерации правоохранительными органами страны пребывания представитель ПАО «Аэрофлот» незамедлительно информирует Консульство Российской Федерации в этой стране о данном происшествии с представлением полной информации о пассажире;
 - совместно с членами кабинного экипажа (и по возможности с пассажирами-свидетелями) оформляет заявительские материалы о нарушении в соответствии с требованиями правоохранительных органов, копии оформленных документов направляет в адрес ДУАБ;
 - оказывает правоохранительным органам необходимую помощь в проведении расследования и при необходимости лично участвует в нем;
 - незамедлительно информирует о нарушении, его последствиях СЗД ДУАБ – SITA: SVODISU, ДПиКОД (ОСС) – SITA: SVOZGSU.

10.17.6.2. Действия при принятии решения на вынужденную (незапланированную) посадку ВС по причине нарушения пассажиром правил поведения

- (1) В случае невозможности дальнейшего продолжения полета в связи с нарушением пассажиром правил поведения и принятия решения на вынужденную (незапланированную) посадку КВС:
 - докладывает в ДПиКОД (ОСС) об обстановке на борту ВС, связанной с нарушением правил поведения, и принятом решении;
 - связывается с аэропортом вынужденной (незапланированной) посадки, передает информацию о ситуации на борту ВС и вызывает для встречи ВС сотрудников правоохранительных органов;
 - действует в соответствии с полномочиями, предоставленными ему Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 г.), Воздушным кодексом Российской Федерации, гражданским, административным и уголовным законодательством Российской Федерации, правилами, установленными в аэропорту посадки.
- (2) Последующую информацию для руководства ПАО «Аэрофлот» КВС передает в установленном порядке, а также в соответствии с указаниями, полученными из ДПиКОД (ОСС).
- (3) Действия представителя ПАО «Аэрофлот» при его наличии в аэропорту посадки, аналогичны указанным в пункте 10.17.6.1 (5b).

10.17.6.3. В аэропортах промежуточной посадки и конечного назначения

- (1) На линии регистрации и на этапе посадки пассажиров на борт ВС при нарушении пассажиром Правил поведения работник представительства обязан:
 - устно предупредить пассажира о возможной ответственности, вплоть до отказа в перевозке;
 - поставить в известность о нарушении пассажиром правил поведения представителя ПАО «Аэрофлот»;
 - в ситуации, когда физическое и/или эмоциональное состояние пассажира вызывает у работника представительства опасения и может создать угрозу безопасности для жизни и здоровья как самого пассажира, так и окружающих, работник представительства должен вызвать медицинского работника аэропорта.
- (2) Представитель ПАО «Аэрофлот»:
 - прибывает к месту нахождения пассажира, оценивает ситуацию;
 - информирует КВС о факте правонарушения на линии регистрации и на этапе посадки;
 - информирует правоохранительные органы для проведения разбирательства и принятия необходимых мер;
 - оформляет совместно с сотрудниками аэропорта, пассажирами-свидетелями (кабинным и летным экипажем) заявительские материалы по нарушению;
 - оказывает правоохранительным органам необходимую помощь в проведении расследования и при необходимости лично участвует в нем;
 - принимает решение по согласованию с экипажем ВС о допуске пассажира на борт ВС или в отказе ему в воздушной перевозке в случаях, предусмотренных статьей 107 Воздушного кодекса Российской Федерации и положениями действующих в ПАО «Аэрофлот» документов, при одностороннем порядке расторжения договора по воздушной перевозке пассажира;

- в случае принятия решения по допуску пассажира на борт ВС информирует КВС о факте нарушения с указанием фамилии пассажира и номера пассажирского кресла;
 - в случае отказа в перевозке организует и контролирует разоформление пассажира с рейса и снятие его багажа с борта ВС;
 - незамедлительно информирует о нарушении, его последствиях СЗД ДУАБ – SITA: SVODISU, ДПиКОД (ОСС) – SITA: SVOZGSU.
- (3) СЗД ДУАБ при получении информации от представителя ПАО «Аэрофлот» о нарушении пассажиром Правил поведения:
- проверяет наличие сведений о пассажире-нарушителе в базе данных ДУАБ «Нарушения правил поведения пассажиров ПАО «Аэрофлот»;
 - при наличии сведений о ранее совершенном пассажиром нарушении информирует представителя ПАО «Аэрофлот» по SITA.
- (4) В случае поступления соответствующего запроса от правоохранительных органов представитель ПАО «Аэрофлот» информирует их о ранее совершенном пассажиром нарушении Правил поведения (по сведениям, полученным от СЗД ДУАБ).

10.17.7. Бланки рапортов, образцы заполнения и информационный лист

10.17.7.1. Бланк рапорта о нарушении правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов ПАО «Аэрофлот»

РАПОРТ О НАРУШЕНИИ
Правил поведения пассажиров
при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов
ПАО «Аэрофлот»

| | | |
|-------------|----------------|------|
| Номер рейса | Бортовой номер | Дата |
|-------------|----------------|------|

Информация о пассажире

| | |
|-------------|-------------------|
| Ф.И.О. | Номер места* |
| Гражданство | Паспортные данные |

Краткое описание инцидента

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> признаки алкогольного опьянения <input type="checkbox"/> нарушение общественного порядка <input type="checkbox"/> угрозы в адрес персонала авиакомпании | <input type="checkbox"/> поведение, создающее угрозу безопасности полета ВС |
| | |
| | |

Место нарушения (зачеркнуть)

- при регистрации
 на досмотре
 при посадке (высадке)
 на борту ВС (до взлета)
 на борту ВС (в полете)

Информация о свидетеле № 1

(в качестве свидетеля могут выступать работники авиакомпании, не пострадавшие от действий нарушителя)

| | |
|-------------------|-------------------------------------------------|
| Ф.И.О. | Номер места* |
| Паспортные данные | Гражданство |
| Адрес проживания | Тел. Подпись |

Информация о свидетеле № 2

| | |
|-------------------|-------------------------------------------------|
| Ф.И.О. | Номер места* |
| Паспортные данные | Гражданство |
| Адрес проживания | Тел. Подпись |


СЗН ООПШ ДНОП Ф.И.О. _____ Подпись _____

СЗД ДУАБ Ф.И.О. _____ Подпись _____

СБ Ф.И.О. _____ Подпись _____

КВС Ф.И.О. _____ Подпись _____

* согласно посадочному талону

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 10. Авиационная безопасность | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

AIRLINE PASSENGER DISTURBANCE REPORT
«The Rules of Passengers' Conduct during Preflight Services and aboard Aircraft»

| | | |
|--------|-----------------------|------|
| Flight | Aircraft registration | Date |
|--------|-----------------------|------|

Passenger Information

| | |
|-----------|-------------|
| Full name | Seat* |
| Passport | Citizenship |

Description of Violation

| | |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> signs of alcoholic intoxication | <input type="checkbox"/> disruptive behavior |
| <input type="checkbox"/> violation of public good order | <input type="checkbox"/> threats toward airline staff |
| | |
| | |

Location of Violation (please, cross where needed)

- during check in during security control during boarding
 aboard an aircraft (before take-off) aboard an airplane (during the flight)

Witness # 1 Information (witness can be another airline employee)

| | | |
|-----------|-------------|-----------|
| Full name | Seat* | |
| Passport | Citizenship | |
| Address | Phone | Signature |

Witness # 2 Information

| | | |
|-----------|-------------|-----------|
| Full name | Seat* | |
| Passport | Citizenship | |
| Address | Phone | Signature |

Duty Ground Operation Senior Officer Full name _____ Signature _____

Duty Security Senior Officer Full name _____ Signature _____

Steward Full name _____ Signature _____

Captain Full name _____ Signature _____

*** according to boarding pass**

10.17.7.2. Образец бланка «Объяснение»

О Б Ъ Я С Н Е Н И Е
(бланк)

г. Москва «_____» _____

время _____ ч. _____ м.

получил объяснения от гр. _____

1. Фамилия, имя, отчество _____

2. Год рождения _____ 3. Место рождения _____

4. Адрес _____

Телефон _____

5. Национальность и гражданство _____

6. Паспорт и другие документы _____
(№ паспорта, серии, когда и кем выдан)

7. Образование _____

8. Место работы и должность, № телефона _____

По существу заданных мне вопросов могу показать следующее:

Подпись _____

Объяснение получил _____

10.17.7.3. Образец бланка «Заявление в ЛУ МВД»

**Заявление в ЛУ МВД
(образец)**

Начальнику ЛУ МВД в аэропорту

от _____

(должность работника)

ПАО «Аэрофлот» _____

(фамилия, имя, отчество)

проживающего по адресу: _____

ЗАЯВЛЕНИЕ

В заявлении отражаются следующие вопросы:

- что или кто явился объектом нарушения;
- в какой форме осуществлялось нарушение;
- отметить однократность или многократность действий при нарушении;
- описать действия, которые предпринимались персоналом авиакомпании и другими пассажирами по недопущению данного нарушения;
- ответные действия пассажира-нарушителя и его реакцию на требования персонала по прекращению нарушения и т.д.

Прошу Вас привлечь

_____ (фамилия, имя, отчество пассажира)

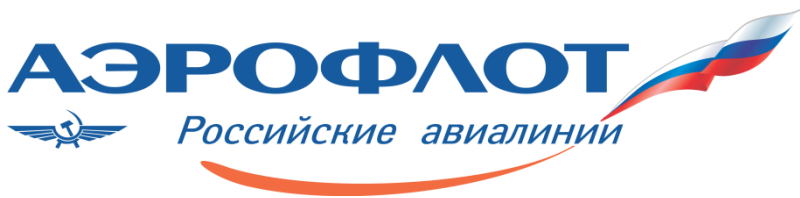
**к ответственности за
нарушение** _____

" " _____ 20 _____ года

(подпись)

(инициалы, фамилия)

10.17.7.4. Информационный лист авиакомпании по правилам провоза жидкостей в ручной клади



Информационный лист авиакомпании по правилам провоза жидкостей в ручной клади


Уважаемые пассажиры!

Аэрофлот заботится о том, чтобы Ваш полет был безопасным и комфортным. Для соблюдения законодательства Российской Федерации и требований по безопасности полета жидкости, приобретенные в магазинах беспошлинной торговли в аэропортах или на борту воздушного судна, должны находиться в запечатанном (опломбированном) пластиковом пакете до окончания полета. При нарушении упаковки авиакомпания оставляет за собой право изымать у пассажиров на время полета (с последующим возвратом по его окончании), принадлежащие им алкогольные напитки, парфюмерию и табачные изделия. В случае неподчинения требованиям экипажа авиакомпания предпримет санкции.

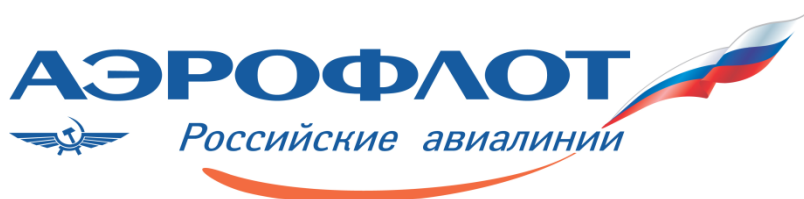
The airline's hand luggage liquid regulations information list.

Ladies and Gentlemen!

Aeroflot always cares for the safety and comfort of your flight. According to the Russian Federation law and the flight safety regulations, all liquids purchased in the duty free shops at the airport and on board the aircraft should be packed in the sealed transparent packets. The packets should not be opened till the end of the flight. If the seal is broken; the airline reserves the right to withdraw the spirits, perfumes and tobacco belonging to the passenger and return these items only after landing. In case of the willful neglect of the crew's instructions the airline will enforce the penalties.

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 10. Авиационная безопасность | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

10.17.7.5. Купон хранения



Купон хранения / Storage coupon

| Дата Date | Рейс № Flight № | Кресло № Seat № | Ф.И.О. пассажира Passenger's last and first name | Подпись бортпроводника Ф.И.О. Cabin attendant's signature | Пломба № Seal № |
|--------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| | | | | | |
| Наименование / Description of goods | | | | | Количество Quantity |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

10.17.7.6. Предупреждение о необходимости прекращения нарушения Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту ВС

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

о необходимости прекращения нарушения Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов ПАО «Аэрофлот» (вручается пассажиру после невыполнения устного требования члена экипажа)

| Дата | Рейс № | Место № | Ф.И.О. пассажира |
|------|--------|---------|------------------|
|------|--------|---------|------------------|

Вы получаете данное официальное предупреждение в связи с тем, что Ваше поведение на борту воздушного судна остается неприемлемым и вызывает беспокойство как членов экипажа, так и других пассажиров.

НЕМЕДЛЕННО И ДО КОНЦА ПОЛЕТА ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНЯТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ:

1. Ваше поведение не должно создавать угрозу безопасности полета и нарушать комфорт других пассажиров.
2. Вы обязаны выполнить все распоряжения командира воздушного судна и членов экипажа, не препятствовать работе членов экипажа.
3. Не курить на борту воздушного судна (в том числе электронные сигареты).
4. Не употреблять алкогольные напитки.
5. Не использовать аварийно-спасательное оборудование без соответствующих указаний экипажа
6. Не портить принадлежащее авиапредприятию имущество.

При нарушении хотя бы одного из перечисленных выше требований командир воздушного судна может принять решение о посадке в ближайшем аэропорту и снять Вас с рейса с последующим предъявлением Вам иска за причиненный авиакомпании ущерб.

Независимо от того, будете Вы сняты с рейса или продолжите полет, о Ваших действиях будет заявлено в правоохранительные органы в аэропорту посадки для привлечения Вас к ответственности в соответствии с законодательством государства посадки.

В соответствии со статьей 58 Воздушного кодекса Российской Федерации командир воздушного судна имеет право применить все необходимые меры, в том числе принуждения,

в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиниться распоряжениям командира воздушного судна.

Невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна влечет наложение административного штрафа в размере от двух тысяч до пяти тысяч рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток (ч. 6 ст. 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных нарушениях введена в действие Федеральным законом от 21.12.2009 № 336-ФЗ).

**Командир
воздушного судна** _____ /

FINAL WARNING

The violation of the Rules of Conduct for the Passengers during Preflight Services and aboard the Aeroflot Aircrafts (Is given to a passenger after a willful neglect of a crew member's verbal warning.)

| Date | Flight number | Seat number | Passenger's full name |
|------|---------------|-------------|-----------------------|
| | | | |

You are given this final warning due to the fact that your behavior on board the aircraft remains unacceptable and is disturbing to other passengers and crew members.

YOU MUST FULFILL THE FOLLOWING REQUIREMENTS TILL THE END OF THE FLIGHT:

1. Do not endanger the safety of the flight or life of passengers and crew, act in a manner detrimental to the health and personal dignity of other passengers and airline employees, commit acts of
2. Do not violence or issue verbal or physical insults.
3. Do not consume alcohol that was not directly served by a flight attendant.
4. Do not smoke (including electronic cigarettes) onboard the aircraft.
5. Do not use emergency equipment without authorization from the flight or cabin crew.
6. Do not cause discomfort for other passengers or interfere with the work of the flight and cabin crew.
7. Do not damage the airline's property and/or take it out of the airplane.

In case of a violation of at least one of the rules mentioned above the captain has a right to make a decision to make a forced landing at the nearest airport and take you off from the flight. The legal action for the damage done to the air company will follow.

No matter if you are taken off from the flight or you continue the flight to you final destination the local authorities at the airport of arrival will be informed about your behavior to charge you in accordance with the law of the country of landing.





According to the article 58 of the Russian Federation Air Code a Captain has a legal right to take all necessary measures including the enforcement measures towards a person who create a flight safety hazardous situation on board the aircraft and refuse to obey the Captain's demands.

Failure to comply with legitimate captain's orders by anyone who is aboard the aircraft invokes administrative fine from 2.000 up to 5.000 rubles or administrative arrest up to 15 days (The Russian Federal Code of Administrative Violations, Part 6 of Article 11/17 introduced by the RF Federal № 336 dated 21.12.2009).

Captain

/

11.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 11.1. Определения | 11.1.1 |
| 11.2. Ликвидация кризисной ситуации | 11.2.1 |
| 11.2.1. Классификация кризисных ситуаций | 11.2.1 |
|  11.2.2. Зоны взаимодействия ПАО «Аэрофлот» при возникновении кризисных ситуаций | 11.2.1 |
| 11.2.3. Организация взаимодействия при ликвидации кризисной ситуации..... | 11.2.2 |
|  11.2.4. Процедура оповещения об авиационном происшествии | 11.2.4 |
|  11.2.5. Содержание первоначального донесения об авиационном происшествии..... | 11.2.4 |
|  11.3. Действия экипажа ВС в нестандартной ситуации | 11.3.1 |
| 11.3.1. Действия экипажа ВС в нестандартной ситуации при выполнении полетного задания | 11.3.1 |
| 11.3.2. Порядок взаимодействия экипажа ВС со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» через бортовые каналы связи | 11.3.2 |
| 11.3.3. Действия в случае предполагаемой смерти пассажира | 11.3.3 |
| 11.3.4. Действия экипажа ВС при ухудшении состояния здоровья члена экипажа или пассажира в полете | 11.3.4 |
| 11.3.5. Действия экипажа воздушного судна при обнаружении на борту больного с подозрением на инфекционное (паразитарное) заболевание, требующее проведения мероприятий по санитарной охране территории Российской Федерации | 11.3.6 |
| 11.4. Приложения | 11.4.1 |
| 11.4.1. Схема управленческих и информационных связей структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» в кризисной ситуации | 11.4.1 |
| 11.4.2. Схема взаимодействия экипажа ВС в случае возникновения кризисной (нестандартной) ситуации при выполнении полетного задания..... | 11.4.2 |
| 11.4.3. Телеграфные адреса, телефоны и частоты каналов связи | 11.4.3 |
| 11.4.4. Бланк «Заявление о рождении» (форма № 6)..... | 11.4.4 |
| 11.4.5. Бланк «Заявление о смерти» | 11.4.5 |
| 11.4.6. Форма протокола установления смерти человека..... | 11.4.6 |
| 11.4.7. Форма доклада командиру воздушного судна о случае подозрения на инфекционное заболевание на борту самолета | 11.4.6 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 11. Действия при возникновении
кризисных и нестандартных ситуаций**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

11.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аварийная ситуация – особая ситуация, характеризующаяся:

- значительным повышением психофизиологической нагрузки на экипаж; или
- значительным ухудшением характеристик устойчивости и управляемости; или
- достижением (превышением) предельных ограничений и (или) расчетных условий.

Авиационное происшествие (АП) – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно, и в ходе которого:

- (a) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажиром, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа.

Примечание: Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как телесное повреждение со смертельным исходом;

- (b) воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:
- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна;
 - требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или повреждены только воздушные винты, несилловые элементы планера, обтекатели, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства или другие элементы, если эти повреждения не нарушают общей прочности конструкции, или в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины, повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, повреждений вентиляторной установки или редуктора, если эти случаи не привели к повреждениям или разрушениям силовых элементов фюзеляжа (балок), повреждений обшивки фюзеляжа (балок) без повреждения силовых элементов;

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

Примечание: Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены его официальные поиски и не было установлено местонахождение воздушного судна или его обломков. Решение о прекращении поиска гражданского воздушного судна, потерпевшего бедствие, принимает федеральный орган гражданской авиации России.

Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа) – авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

К катастрофам относятся также случаи гибели кого-либо из лиц, находящихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна.

Авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) – авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

Авиационный инцидент – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, могущее оказать влияние на безопасность полета, но, не закончившееся авиационным происшествием.

Воздушное судно, потерпевшее бедствие – ВС, получившее при взлете, полете, посадке или при падении серьезное повреждение или полностью разрушенное, а также ВС, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

Воздушное судно, терпящее бедствие – ВС, оказавшееся в условиях, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность, которая не может быть устранена действиями самого экипажа.

Катастрофическая ситуация – особая ситуация, под которой понимается, что при ее возникновении предотвращение гибели людей оказывается практически невозможным.

Кризисная ситуация (КС) – событие или происшествие, которое коренным образом меняет обычный порядок работы на критический, характеризующийся дефицитом времени, необходимостью принятия ответственных решений, недостатком сил и средств для осуществления действенных в данный момент ответных мер с целью исключения угрозы жизни людей, повреждения материальных средств и техники или ликвидации наступления таких последствий;

Нестандартная ситуация – ситуация, возникающая при выполнении полетного задания, связанная с внешними воздействиями, состоянием ВС, экипажа или пассажиров и требующая от экипажа ВС действий отличных от стандартных эксплуатационных процедур.

Особый случай – ситуация, которая возникает в результате внезапного отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в условия, требующие от экипажа действий, отличающихся от обычного пилотирования воздушного судна.

Производственные происшествия – происшествия, оказывающие влияние на производственный процесс. Подразделяются на:

- повреждения воздушного судна;
- чрезвычайные происшествия.

Повреждение воздушного судна на земле – событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях.

Стадия тревоги – ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

Чрезвычайное происшествие – событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию, при котором наступило одно из следующих последствий:

- гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна;
- гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывавшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа;
- гибель членов экипажа или пассажиров в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома;
- гибель или телесные повреждения со смертельным исходом любого лица, находящегося вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или газо-воздушной струей силовой установки;
- разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик, в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки;
- угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, или захват такого судна в целях угона.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 11. Действия при возникновении
кризисных и нестандартных ситуаций**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

11.2. ЛИКВИДАЦИЯ КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИИ

11.2.1. Классификация кризисных ситуаций

Кризисная ситуация – положение в ПАО «Аэрофлот», сложившееся в результате воздействия внешних факторов и нарушений в функционировании структурных подразделений авиакомпании, которое может привести к значительному материальному, моральному ущербу или экологическому ущербу.

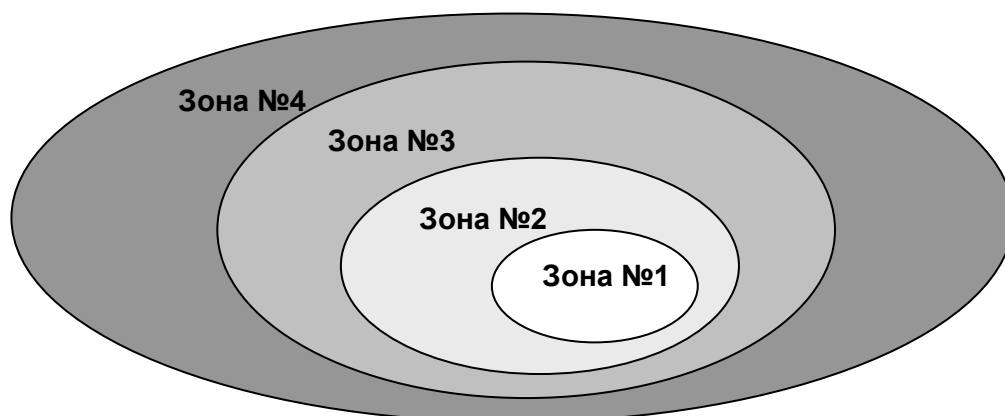
По месту возникновения и причине возникновения кризисные ситуации подразделяются на следующие виды:

- авиационные происшествия;
- авиационные инциденты;
- производственные происшествия;
- акты незаконного вмешательства (АНВ) (на воздушных судах, на административных и производственных объектах, вмешательство в коммерческую и производственную деятельность);
- кризисные ситуации, вызванные причинами природного и техногенного характера.

Участие структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» в ликвидации АНВ определяется соответствующими инструкциями.

Для определения вида кризисной и сбойной ситуации, предотвращения развития и смягчения последствий разработан Классификатор кризисных и сбойных ситуаций.

11.2.2. Зоны взаимодействия ПАО «Аэрофлот» при возникновении кризисных ситуаций



Зона № 1

Зона № 1 – район ответственности ОАО «МАШ». При возникновении кризисных ситуаций в этой зоне необходимо задействование аварийно-спасательных команд и подразделений аэропорта (п. 3.1.1. приказа Минтранса России от 02.10.2000 № 110 об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации).

Обязательным является участие расчетов ДТО ВС ПАО «Аэрофлот» и применение техники для буксировки и эвакуации воздушного судна. Применение групп ДУАБ и ДНОП ПАО «Аэрофлот» в ликвидации кризисной ситуации находится в компетенции кризисного штаба.

Оповещение служб аэропорта осуществляется через сменного начальника аэропорта ОАО «МАШ» (тел. 578-01-50).

Согласно п. 2.2.2 Аварийного плана ОАО «МАШ» (утвержден приказом генерального директора ОАО «МАШ» от 14.09.2004 № 305 «Об утверждении стандарта предприятия «Аварийный план ОАО «МАШ») к аварийно-спасательным работам могут привлекаться взаимодействующие организации.

Зона № 2

Зона № 2 – Московская воздушная зона (далее – МВЗ), исключая район ответственности ОАО «МАШ». Поиск и спасание в этом районе осуществляются Московским зональным центром единой системы организации воздушного движения.

Отдел дежурно-диспетчерского обеспечения Ространснадзора тел. +7-(499)-231-57-07, +7-(495)-262-50-68, +7-(499)-231-55-34 факс, +7-(499)-923-82-60 моб., электронный адрес: DDS@rostransnadzor.ru.

Зона № 3

Региональные управления Росавиации (исключая МВЗ).

Ответственность за проведение операций по разрешению кризисных ситуаций возлагается на службы региональных управлений с привлечением сил МВД России, ФСБ России и других, в зависимости от сложности.

Оповещение выполняется через оперативно-координационный центр Росавиации (тел.+7-(499)-231-52-92, +7-916-224-68-24 моб., электронный адрес: ocs@scaa.ru) и представителей ПАО «Аэрофлот» в аэропортах Российской Федерации.

Зона № 4

Зона № 4 – территории государств места авиационного происшествия, акта незаконного вмешательства и угрозы взрыва.

Ответственность по ликвидации кризисных ситуаций возлагается на уполномоченные органы этих государств.

Взаимодействие осуществляется посредством представителей ПАО «Аэрофлот» за рубежом.

Примечание: Представительства ПАО «Аэрофлот» при возникновении кризисной ситуации руководствуются разделом 14 ПКС «Инструкцией персоналу представительств ПАО «Аэрофлот» по действиям в кризисных ситуациях».

11.2.3. Организация взаимодействия при ликвидации кризисной ситуации

Органы управления кризисной ситуацией:

Департамент планирования и координации операционной деятельности (ОСС) структурное подразделение ПАО «Аэрофлот», отвечающее за:

- активизацию работы кризисного штаба при возникновении сбойной/кризисной ситуации в ПАО «Аэрофлот»;

- планирование действий структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» при возникновении кризисных ситуаций;
- координацию работы персонала ПАО «Аэрофлот» с целью обеспечения быстрого и эффективного перехода к действиям по ликвидации кризисной или сбойной ситуации в базовом, промежуточных или конечных аэропортах при выполнении полетов ВС ПАО «Аэрофлот» и членов альянса SkyTeam на территории Российской Федерации и за рубежом в соответствии с ПКС и меморандумом о взаимопонимании авиакомпаний – членов альянса SkyTeam;
- обеспечение устойчивого функционирования ПАО «Аэрофлот» в случае возникновения кризисной ситуации;
- оповещение о возникновении кризисной ситуации руководства ПАО «Аэрофлот» и государственных органов (Росавиация, МЧС России, ФСБ России, МВД России, МИД России) в соответствии с действующей схемой оповещения (Контрольный лист №1);
- введение режима действий по ликвидации кризисной ситуации в соответствии с ПКС;
- активизацию работы центра по обслуживанию не пострадавших пассажиров и родственников пострадавших пассажиров ПАО «Аэрофлот» (ЦОПР);
- обеспечение максимального использования всех средств и ресурсов ПАО «Аэрофлот» в целях минимизации ущерба, сохранения имиджа и репутации в кризисных ситуациях;
- разработку и внедрение ПКС и постоянного контроля готовности структурных подразделений к его исполнению;
- разработку и внедрение рекомендаций по предупреждению кризисных и сбойных ситуаций, обеспечение устойчивости функционирования структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» при возникновении кризисных ситуаций на основе требований законодательства Российской Федерации в сфере осуществления воздушных перевозок, а также стандартов и рекомендаций ИКАО, ИАТА и ЕКГА;
- организацию подготовки руководящего состава, сил и средств, а также персонала ПАО «Аэрофлот» к действиям по предупреждению и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций, в том числе путем проведения комплексных полномасштабных или ограниченных тренировок.

Кризисные бригады ПАО «Аэрофлот»

Кризисные бригады создаются при возникновении кризисных ситуаций в ПАО «Аэрофлот» под руководством руководителя бригады 1 дня кризисного штаба (КШ).

Задачей КШ является координация действий структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» в кризисной ситуации, взаимодействие с оперативным штабом ОАО «МАШ» (при кризисной ситуации, связанной с зоной ответственности аэропорта Шереметьево).

КШ должен быть активизирован для работы в качестве командного и ситуационного центра при первой же возможности и желательно в течение одного часа. Решение о начале работы КШ принимает СЗД ДПиКОД, решение о закрытии КШ принимает руководитель штаба кризисной бригады после завершения действий по ликвидации КС/ЧС.

До прибытия руководителя КШ бригады первого дня руководство по управлению штабом возлагается на заместителя руководителя кризисного штаба бригады 1 дня, до его прибытия на СЗД ДПиКОД. Состав бригад для работы в кризисном штабе определен приказом генерального директора и размещен в ПКС, глава 2.1.2.

КШ определяет очередность действий и распределяет материальные и людские ресурсы, координирует поток информации, касающейся происшествия, и обеспечивает полную информированность соответствующих внешних служб, персонала ПАО «Аэрофлот» и прессы. Руководитель кризисного штаба бригады 1 дня назначает комиссию для выезда на место события в составе МАК и оперативной рабочей группы, состоящей из работников отдела департамента корпоративных финансов, для работ по ликвидации кризисных ситуаций и представителя страховщиков на месте события (Go-Team_DRM) с целью принятия участия в устранении последствий и расследовании авиационного происшествия.

Руководитель штаба кризисной бригады N-го дня по окончании кризисной ситуации инициирует переход авиакомпании к нормальной деятельности:

- принимает решение о закрытии КШ;
- отменяет действие корпоративного ПКС для структурных подразделений, принимающих участие в ликвидации кризисной/сбойной ситуации;
- дает указание руководителям подразделений, принимающих участие в ликвидации кризисной/сбойной ситуации, о работе по базовым технологиям, инструкциям, планам;
- дает указание руководителям структурных подразделений, принимающих участие в ликвидации кризисной/сбойной ситуации, на подготовку отчетов (материалов) для анализа и разбора действий структурных подразделений и кризисного штаба ПАО «Аэрофлот» и возможного внесения изменений в планы действий структурных подразделений и корпоративного ПКС.

11.2.4. Процедура оповещения об авиационном происшествии

Диспетчеры АДП, ПДСП, РЦ ЕС ОрВД (МДП), ЗЦ (ВЗЦ) ЕС ОрВД при получении информации об авиационном происшествии передают первичное сообщение о случившемся в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, в том числе в обязательном порядке в МАК, ФСНСТ МТ, региональное управление ФСБ России, а также руководителю РУ ГА России, на территории которого произошло событие, и руководителю РУ ГА России по принадлежности воздушного судна, органу войск ПВО и командному пункту военного округа, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие.

11.2.5. Содержание первоначального донесения об авиационном происшествии

Для целей комиссии по расследованию авиационных происшествий (организуется МАК и Росавиацией) первоначальное донесение об авиационном происшествии или инциденте должно содержать следующую информацию:

- вид события;
- дата, время (местное и UTC), место происшествия;

- тип, государственный и регистрационный опознавательный знак, заводской номер и принадлежность воздушного судна;
- наименование владельца, эксплуатанта, арендатора, если таковой имеется, разработчика и изготовителя воздушного судна;
- метеоусловия в момент происшествия;
- фамилия, имя, отчество командира воздушного судна (проверяющего и его должность);
- характер задания, номер рейса с указанием начального пункта вылета и пункта назначения;
- последний пункт вылета и намеченный пункт посадки;
- местоположение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широты и долготы;
- физико-географическую характеристику местности, где произошло происшествие;
- обстоятельства авиационного происшествия, достоверно известные к моменту подачи донесения;
- число членов экипажа и пассажиров на борту воздушного судна, в том числе погибших и получивших телесные повреждения лиц, не находившихся на борту воздушного судна;
- гражданство пассажиров;
- наличие и характер грузов, в том числе опасных грузов, на борту;
- степень повреждения воздушного судна;
- данные об организации и о проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- другие достоверные сведения по авиационному происшествию, известные к моменту представления донесения.

Примечание: Отсутствие каких-либо из указанных сведений не должно задерживать передачу первоначального донесения. В донесении не должны содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах происшествия.

Информацию для формирования первоначального донесения и дальнейшей передачи его в соответствующие уполномоченные органы предоставляют руководители структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» (ДТО ВС, ДУБП, ДПП, ДНОП, ЦИБ*) для СЗД ДПиКОД в установленные руководством ПАО «Аэрофлот» сроки.

* Центр информации и бронирования

Руководители структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» (ДТО ВС, ДУБП, ДПП, ДНОП, ЦИБ) предоставляют информацию в виде контрольных листов согласно разделу 11 ПКС.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 11. Действия при возникновении
кризисных и нестандартных ситуаций**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

11.3. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ВС В НЕСТАНДАРТНОЙ СИТУАЦИИ

11.3.1. Действия экипажа ВС в нестандартной ситуации при выполнении полетного задания

При возникновении нестандартной ситуации, которая может привести к отклонению от плана полета, экипаж обязан воспользоваться Рекомендациями экипажам ПАО «Аэрофлот» по действиям в нестандартных ситуациях, опубликованных в РПП часть «В» по типам ВС, и с учетом сложившихся обстоятельств:

- (a) в полете:
- доложить диспетчеру УВД, в зоне ответственности которого находится ВС, о сложившейся ситуации и решении командира ВС (в случаях отказов, влияющих на безопасное продолжение полета, отказов двигателей, неуборки/невыпуска шасси, неисправности систем управления ВС, разгерметизации и т.п.);
 - передать информацию о событии в ДПиКОД (ОСС), используя имеющиеся бортовые каналы связи:
 - (i) на маршруте – системы ACARS, SATCOM;
 - (ii) в районе Московского аэроузла – «Аэрофлот-Контроль» (131.675 МГц);
 - (iii) в районе аэродрома посадки – коммерческий канал связи, обслуживающий ВС ПАО «Аэрофлот».
- (b) после посадки в аэропорту назначения или на запасном аэродроме (на аэродроме вынужденной посадки):
- передать информацию в ДПиКОД (ОСС), а при наличии неисправностей авиатехники и в ИКГ ДПЛГ через представителя ПАО «Аэрофлот» (при его отсутствии самостоятельно), дежурному командиру ЛО (ДПП). При контакте с ИКГ ДПЛГ предпочтительной является телефонная связь, позволяющая уточнить все необходимые детали и получить указания и рекомендации;
 - получить от ДПиКОД (ОСС) информацию ДУБП о квалификации события как подлежащего/неподлежащего расследованию;
 - если событие связано с летной эксплуатацией, заполнить и передать заполненный бланк «Flight Safety Report» в ДПП в течение 24 часов с момента наступления события.
- (c) после посадки в аэропорту Шереметьево передать информацию в ДПиКОД (ОСС) через диспетчера «Аэрофлот-Контроль» по УКВ радиостанции и/или по телефону и при необходимости, вызвать инспектора по БП и передать ему заполненный бланк Safety Report;
- (d) представить рапорт о происшествии командиру ЛО, а в необходимых случаях – в специальный уполномоченный орган гражданской авиации Российской Федерации;
- (e) в случае возникновения аварийной ситуации, повлекшей за собой нарушение местных правил и/или процедур, КВС обязан незамедлительно оповестить соответствующие местные органы власти, а также, если этого требует государство, на территории которого произошло происшествие, направить письменное уведомление в специальный уполномоченный орган гражданской авиации Российской Федерации.

Телеграфные адреса, телефоны и частоты каналов связи приведены в Приложении 11.4.3 настоящей главы.

11.3.2. Порядок взаимодействия экипажа ВС со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» через бортовые каналы связи

- (1) Взаимодействие экипажа ВС со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» осуществляется с использованием УКВ или КВ радиостанций, системы ACARS и SATCOM. Все необходимые данные для связи через наземные радиоцентры (частота, время работы, прогноз распространения радиоволн) находятся в сборнике Jeppesen раздел Enroute и в саплиментах AERAD, раздел COM.
- (2) Экипажи ПАО «Аэрофлот» используют бортовые каналы связи при:
 - возникновении экстренных и чрезвычайных ситуаций в полете;
 - вынужденном изменении пункта посадки;
 - необходимости запроса метеорологической информации;
 - возникновении неисправностей на ВС; и
 - во всех других случаях по усмотрению КВС.

В случае выявления в ходе выполнения полетов дефектов, недостатков, неполадок или отказов любых средств, систем или оборудования (например, отказ навигационного средства, внезапное закрытие ВПП и т.п.), экипажу необходимо при первой возможности передать эту информацию в ДПиКОД (ОСС).

Полученную таким образом информацию ДПиКОД (ОСС) незамедлительно направляет в соответствующие производственные подразделения внутри авиакомпании и при необходимости ответственным уполномоченным органам, которые имеют юрисдикцию по международным полетам.

Контактные адреса ДПиКОД (ОСС) указаны в пункте 11.4.3 настоящей главы.

- (3) При наличии неисправностей материальной части незамедлительно установить связь с ИКГ ДПЛГ и сообщить о неисправностях и расчетное время прибытия (время московское).

При возврате на базу с техническими неисправностями, возникшими во время полета и классифицируемое как авиационное событие, после посадки ВС и освобождения ВПП, экипаж через «Аэрофлот-контроль» должен вызвать на борт ВС (с указанием места стоянки) ведущего инженера-инспектора группы оперативного инспектирования ДУБП для выдачи ему необходимой информации по возникшим в полете событиям. В случае отсутствия представителя ДУБП в течение 15 минут после выключения двигателей и окончания высадки пассажиров летный экипаж имеет право покинуть ВС. При необходимости ведущий инженер-инспектор группы оперативного инспектирования ДУБП получает от экипажа ВС докладные записки, необходимые для скорейшего определения причин отказа и ввода в строй неисправного ВС. Если члены экипажа в силу объективных обстоятельств (большой продолжительности полета, стрессового состояния и т.п.) не могут сразу представить докладные записки о событии, то во всех случаях докладные должны быть представлены в ДУБП в последующие 24 часа после прибытия ВС в аэропорт Шереметьево.

- (4) При возникновении кризисной ситуации, связанной с перевозкой опасных грузов, обнаружении ВУ на борту ВС в полете, КВС немедленно оповещает диспетчера ОВД, в зоне которого находится ВС, и СЗД ДПиКОД по бортовым каналам связи.

СЗД ДПиКОД при получении информации о ситуации на борту ВС, проводит аварийное оповещение и действует согласно Контрольным листам №№ 1, 1.1 и 2 ПКС по инциденту с опасным грузом или пункту 10.10.3 главы 10 РПП при обнаружении ВУ на борту ВС.

11.3.3. Действия в случае предполагаемой смерти пассажира

- (1) Персонал ПАО «Аэрофлот» не уполномочен давать официальное заключение о состоянии здоровья пассажиров. Констатация биологической смерти человека осуществляется медицинским работником (врачом или фельдшером) и оформляется в виде протокола установления смерти человека по форме Приложения 11.4.6.

Если заключение о смерти не сделано, пассажир признается потерявшим сознание. Необходимо:

- продолжать действия по оказанию первой помощи и реанимационные мероприятия, направленные на восстановление жизненно важных функций, в том числе искусственное поддержание функций дыхания и кровообращения человека (выполняются медицинским работником, а в случае их отсутствия – членами кабинного экипажа, прошедшими обучение по проведению сердечно-легочной реанимации);
- произвести посадку на ближайшем пригодном аэродроме.

Если заключение о смерти сделано медицинским работником, находящемся на борту, полет может быть продолжен до аэродрома назначения по согласованию с ДПиКОД (ОСС):

- старший бортпроводник кабинного экипажа фиксирует время констатации биологической смерти, место расположения умершего пассажира в пассажирской кабине;
- не допускается выяснение личности пассажира путем осмотра его личных вещей и одежды;
- пассажира, умершего в кресле необходимо пристегнуть ремнем безопасности и накрыть пледом;
- пассажиров, если возможно, переместить подальше от места инцидента. Не рекомендуется распространять информацию о происшествии среди пассажиров;
- тело не следует перемещать до окончания полета, прибытия медицинских работников, подтверждающих факт смерти пассажира, работников правоохранительных органов и авиационных властей;
- проинформировать руководство ПАО «Аэрофлот» с использованием системы ACARS, SATCOM – ДПиКОД (ОСС) и получить рекомендации;
- принять решение о продолжении полета до аэродрома назначения или посадке в аэропорту, расположенном на маршруте следования или вблизи его (при выборе аэродрома посадки необходимо учитывать нахождение в аэропорту представительства ПАО «Аэрофлот») и сообщить о своем решении в ДПиКОД (ОСС);
- представить доклад в представительство ПАО «Аэрофлот» (копия с отметкой в задание на полет) или командиру ЛО, если посадка совершена в аэропорту Шереметьево, в котором отразить:
 - (а) полное имя скончавшегося, национальность, дату рождения, домашний адрес, аэродром посадки и назначения;
 - (б) обстоятельства смерти: точное время, высота полета в предполагаемый момент смерти (фактическая и кабинная), отсутствие резких эволюционных отклонений и изменений режимов полета, а также отсутствие отказов материальной части ВС, связанных с обеспечением жизнедеятельности экипажа и пассажиров в полете, оказанная медицинская помощь, другие особенности полета, которые могут быть связаны со смертью, действия экипажа;

- (с) отметить наличие сопровождающего медицинского персонала, родственников, друзей.
- заявление, подтверждающее факт смерти на борту ВС, должен подписать командир ВС и старший бортпроводник (Приложение 11.4.5).
- (2) Обязанности сменного заместителя директора ДПиКОД:
Сменный заместитель директора ДПиКОД при посадке ВС в незапланированном аэропорту обязан:
- (а) Направить информацию о решении КВС представителю ПАО «Аэрофлот» аэропорта посадки или ближайшего к нему, а также в аэропорт назначения.
 - (б) При отсутствии представителя сообщить авиационным властям аэропорта посадки об умершем пассажире (установить связь с представителем Российской Федерации или консульским отделом страны, где предполагается посадка ВС).
 - (с) Проинформировать сменного заместителя ДНОП о происшествии.
 - (д) После эвакуации тела умершего получить от представителя ПАО «Аэрофлот» или официального лица полные данные о пассажире, его личных вещах и багаже.
 - (е) Передать всю информацию об умершем в ДНОП, ДУАБ и МЦ.
 - (ф) Проконтролировать необходимые операции для продолжения полета ВС.
- (3) Обязанности представителя ПАО «Аэрофлот»:
- (а) Известить местные правоохранительные органы, медицинскую службу аэропорта, консульство страны, гражданином которой является умерший пассажир.
 - (б) Принять по описи и сохранить личное имущество скончавшегося пассажира и багаж.
 - (с) Соблюсти все официальные формальности, связанные с оформлением умершего.
 - (д) Представить подробный рапорт руководству ПАО «Аэрофлот».
- В случае посадки в аэропорту Шереметьево с умершим пассажиром СЗД ДПиКОД заранее информирует ЛУ МВД аэропорта, санитарно-карантинный пункт (СКП), медицинский персонал аэропорта и ПАО «Аэрофлот», ДКДБА (НСС), ДНОП, ДУАБ. Ответственность за организацию снятия тела с борта ВС и отправку в морг возлагается на ОАО «МАШ». Снятие с борта ВС ручной клади, багажа покойного возлагается на ДНОП ПАО «Аэрофлот».

11.3.4. Действия экипажа ВС при ухудшении состояния здоровья члена экипажа или пассажира в полете

- (1) При предъявлении пассажиром или членом экипажа жалоб на состояние здоровья:
- (а) Если жалоба на состояние здоровья поступила от пассажира, бортпроводник проводит опрос и осмотр пассажира, предъявившего жалобы, оказывает первую медицинскую помощь, использует аптечку первой медицинской помощи и передает информацию старшему бортпроводнику (СБ), который информирует КВС о наличии больного пассажира и состоянии его здоровья.
 - (б) Если жалоба на состояние здоровья поступила от члена летного экипажа, члены кабинного экипажа привлекаются для перемещения пилота, неспособного выполнять свои обязанности, и оказания ему помощи.
 - (с) СБ организует уход за больным пассажиром или членом экипажа и наблюдение за состоянием его здоровья.

При появлении угрожающих жизни больного симптомов СБ выявляет наличие среди пассажиров медицинского работника, способного оказать квалифицированную медицинскую помощь, используя бортовую докторскую аптечку.

- (d) Если медицинский работник, а при его отсутствии – старший бортпроводник, используя лист угрожающей симптоматики, констатирует дальнейшее ухудшение состояния здоровья больного пассажира (члена экипажа), КВС (пилот, выполняющий функции КВС) по имеющимся каналам связи связывается с дежурным врачом медицинского центра ДУД, который по докладу СБ определяет тяжесть состояния больного и дает рекомендацию на оказание дополнительной медицинской помощи или на производство вынужденной посадки по медицинским показаниям.
 - (e) Если связь с медицинским центром ДУД по каким-либо причинам установить не удалось, пилот, выполняющий функции КВС, принимает решение на выполнение вынужденной посадки с целью сохранения жизни больного.
- (2) Основанием для вынужденной посадки могут быть следующие симптомы:
- (a) осложненные роды (кровотечение с большой кровопотерей);
 - (b) внезапная и длительная потеря сознания (кома, инсульт), сопровождающаяся нарушением дыхания, снижением или повышением артериального давления, которые не поддаются лечению имеющимися на борту ВС медикаментозными средствами;
 - (c) не снижающиеся сильные и длительные боли в грудной клетке, за грудиной, в области сердца (инфаркт, стенокардия), не снимаемые нитроглицерином и валидолом;
 - (d) сильная головная боль с головокружением, тошнота, рвота при высоком артериальном давлении, не снижающиеся имеющимися на борту ВС медикаментозными средствами;
 - (e) острые боли в животе, напряженность и болезненность при нажатии на брюшную стенку (прободная язва, аппендицит, перитонит);
 - (f) травматические повреждения, открытая рана грудной клетки, артериальное кровотечение, переломы костей таза;
 - (g) острое психическое заболевание, сопровождающееся неадекватным поведением (буйством);
 - (h) острое инфекционное заболевание с угрожающими жизни больного симптомами (прогрессирующее обезвоживание организма, проявляющееся непрерывным поносом и рвотой, высокой температурой тела 39,5÷40 градусов, потерей сознания, воспалением легких с нарушением функции дыхания, появлением крови в мокроте или легочным кровотечением).
- (3) В случае принятия решения на выполнение вынужденной посадки с целью сохранения жизни больного пассажира, КВС обязан:
- информировать диспетчера УВД, под управлением которого он находится, о принятом решении;
 - связаться с диспетчерским пунктом аэродрома вынужденной посадки по коммерческому каналу связи (при его наличии) и передать информацию о требуемой медицинской помощи, сообщив (по возможности) симптомы заболевания (сердечный приступ, потеря сознания, травматическое повреждение и т.д.).

- (4) Решение о возможности продолжения рейса с больным пассажиром (членом кабинного экипажа) после оказания ему срочной медицинской помощи (не связанной с необходимостью госпитализации) принимает медицинский работник аэропорта вынужденной посадки и с учетом рекомендаций дежурного врача медицинского центра ДУД, полученных по любому доступному каналу связи (тел. 8-499-157-69-36, +7(966)176-54-99, 71-50 NEC).

ВНИМАНИЕ. Продолжение рейса после вынужденной посадки по причине неспособности члена летного экипажа выполнять свои обязанности по состоянию здоровья без его замены не допускается.

- (5) В случае оказания срочной медицинской помощи в полете с использованием бортовой медицинской аптечки, вынужденной посадки по причине жалобы на состояние здоровья лиц, находящихся на борту ВС, смерти пассажира или члена экипажа рапорт о происшествии, подписанный командиром ВС и старшим бортпроводником, должен быть направлен в медицинский центр ДУД для анализа обстоятельств и архивации в течение установленного срока. Рапорт должен содержать сведения о том, как и кем применялась бортовая медицинская (докторская) аптечка и результаты этого применения.
- (6) Если в полете физическое состояние пассажира (*) ухудшается и он просит предоставить по прилету инвалидное кресло и организовать доставку, то старший бортпроводник сначала должен доложить о ситуации командиру ВС, чтобы по прилету вызвать сначала врача из медпункта для определения физического состояния пассажира. При необходимости информация передается в службу, ответственную за осуществление передвижения пассажира, нуждающегося в инвалидном кресле и сопровождении.

(*) данная услуга предоставляется как пассажирам с ограниченными физическими возможностями, так и любому физическому лицу, за исключением членов экипажа, которое перевозится в салоне ВС в соответствии с договором воздушной перевозки.

11.3.5. Действия экипажа воздушного судна при обнаружении на борту больного с подозрением на инфекционное (паразитарное) заболевание, требующее проведения мероприятий по санитарной охране территории Российской Федерации

11.3.5.1. Мероприятия при выявлении больного (трупа) с подозрением на инфекционное (паразитарное) заболевание на борту воздушного судна (ВС)

Признаком наличия инфекционного заболевания может служить лихорадка с температурой 38° C/100° F или выше (кроме холеры), сопровождающаяся одним или несколькими симптомами: явно нездоровый внешний вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыпь; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения; явные проявления спутанности сознания.

- (a) При выявлении больного на борту ВС с симптомами особо опасных инфекций старший бортпроводник передает данную информацию КВС по форме согласно Приложению 11.4.7 РПП ПАО «Аэрофлот».
- (b) На основании полученной информации, КВС должен:
- дать указание старшему бортпроводнику об организации первой помощи больному и проведении первичных противоэпидемических мероприятий, в том числе дезинфекции, согласно РИ-ГД-171X;

- сообщить о факте нахождения на борту ВС больного (или трупа) с признаками особо опасного инфекционного заболевания диспетчеру органа ОВД, с которым в данный момент установлена связь, с просьбой передать сообщение на аэродром назначения.
Сообщение должно содержать:
 - позывной воздушного судна,
 - аэродром вылета и аэродром назначения,
 - расчетное время прибытия,
 - симптомы заболевания,
 - фамилию больного пассажира (если возможно установить),
 - номер места,
 - количество пассажиров с симптомами заболевания,
 - общее количество людей на борту;
 - на маршруте передать информацию в ДПиКОД (ОСС) по доступным каналам связи (ACARS, SATCOM, радиоцентр «Москва-Радио»), а в районе аэродрома посадки по коммерческому каналу «Транзит» («Аэрофлот-контроль»);
 - при отсутствии медицинского работника на борту ВС связаться с МЦ ДУД для получения рекомендаций дежурного врача-эпидемиолога (подтверждения симптоматики особо-опасной инфекции).
- (с) Старший бортпроводник обязан:
- по СГУ сделать информацию о необходимости помощи медицинского работника из числа пассажиров; при отсутствии медицинского работника на борту ВС действовать в соответствии с рекомендациями врача МЦ ДУД;
 - организовать оказание первой медицинской помощи и проведение первичных противозидемических мероприятий с использованием бортовой медицинской аптечки первой помощи (БМА №1) и универсального профилактического комплекта (УПК №1), в случае необходимости - докторской аптечки.
 - назначить для ухода за больным и освободить от обслуживания остальных пассажиров бортпроводника (при необходимости второго бортпроводника-помощника) из числа бортпроводников, обслуживавших больного пассажира ранее;
 - обеспечить максимальную изоляцию больного (например, в хвостовую часть ВС или задние ряды салона ВС – в районе нахождения туалетной комнаты), по возможности пересадить от больного других пассажиров не менее, чем на 3 ряда, и освободить указанные места;
 - выделить отдельный туалет (желательно, который больной посетил ранее); исключить использование туалета, закрепленного за больным, другими пассажирами; если это выполнить невозможно - организовать дезинфекцию туалета после каждого посещения туалета больным пассажиром;
 - организовать выдачу масок членам экипажа и пассажирам, занимающим места в одном ряду с больным пассажиром, в трех рядах впереди и трех рядах позади него;
 - при подозрении на воздушно-капельный механизм передачи инфекции обеспечить больного одноразовой трёхслойной маской и информировать пассажиров о необходимости использования средств защиты органов дыхания – масок или подручных средств (носовые платки, марля, бинт и пр.).

- организовать проведение дезинфекции места пребывания больного до его изоляции;
 - ограничить передвижение пассажиров по салону;
 - организовать наблюдение за состоянием здоровья больного пассажира, других пассажиров и членов экипажа;
 - информировать КВС о состоянии здоровья пассажиров и членов экипажа и о проведенных мероприятиях;
 - в случае посадки во внебазовом аэропорту организовать заполнение всеми пассажирами «Формы предоставления информации о местонахождении пассажира»; а в случае посадки в аэропорту Шереметьево организовать заполнение всеми пассажирами «Анкет пребывающих в РФ» (СБ по СГУ информирует пассажиров о правилах заполнения Форм/Анкет. Бортпроводники контролируют правильность заполнения, а в случае необходимости, оказывают помощь пассажирам в заполнении).
- (d) После посадки КВС информирует экипаж и пассажиров:
- о запрете выхода из самолета до прибытия представителя Роспотребнадзора или органа здравоохранения аэропорта назначения с пояснением причин;
 - о необходимости действовать по указанию сотрудников санитарно-карантинного пункта аэропорта (СКП).
- СБ:
- оформляет санитарную часть генеральной декларации ВС (подписывает КВС);
 - делает запись в санитарном журнале;
 - согласовывает дальнейшие действия экипажа с прибывшими на борт ВС работниками СКП.

11.3.5.2. При обнаружении на борту иных факторов риска для здоровья пассажиров (насекомых, грызунов или других видов животных, микробиологических, химических и других факторов риска)

Командир ВС:

- немедленно информирует службу управления воздушным движением аэропорта назначения для передачи информации в компетентный орган контроля аэропорта в пункте назначения;
- выполняет требования аэропорта назначения;
- оформляет санитарную декларацию генеральной декларации ВС, прикладывает к ней заполненный соответствующими службами Сертификат дезинсекции и передает их представителям Роспотребнадзора или органа здравоохранения аэропорта назначения;
- дает указание старшему бортпроводнику об организации на борту ВС противоэпидемических мероприятий, в том числе дезинфекции, дезинсекции с использованием инсектицида в аэрозольных баллонах.

11.3.5.3. Действия членов экипажа в случае выявления у себя симптомов инфекционного заболевания

Члены экипажа ВС, контактировавшие с больным, в случае их вызова должны немедленно явиться в медицинский центр департамента управления делами для медицинского осмотра и обследования.

В случае выявления у себя симптомов инфекционного заболевания вне рабочего времени члену экипажа необходимо немедленно вызвать врача на дом, сообщить ему о выполненных рейсах, информировать врача авиаотряда.

В случае выявления у себя симптомов инфекционного заболевания на эстафете члену экипажа необходимо немедленно обратиться к врачу, сообщить о заболевании командиру ВС. Если члену экипажа поставлен диагноз инфекционного заболевания без его обязательной госпитализации и при его хорошем самочувствии, а также при наличии справки от врача о том, что больной не заразен для окружающих, возможна его перевозка ВС с обязательным отстранением от работы.

Примечание: Объем действий кабинного экипажа ВС в указанных случаях представлен в Инструкции по действиям экипажа при обнаружении на борту больного с подозрением на инфекционное (паразитарное) заболевание, требующее проведения мероприятий по санитарной охране территории Российской Федерации, утвержденной приказом генерального директора от 12.07.2013 № 319. Данная инструкция находится в универсальном профилактическом комплекте ВС, укладка 1.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 11. Действия при возникновении
кризисных и нестандартных ситуаций**

РД-ГД-001

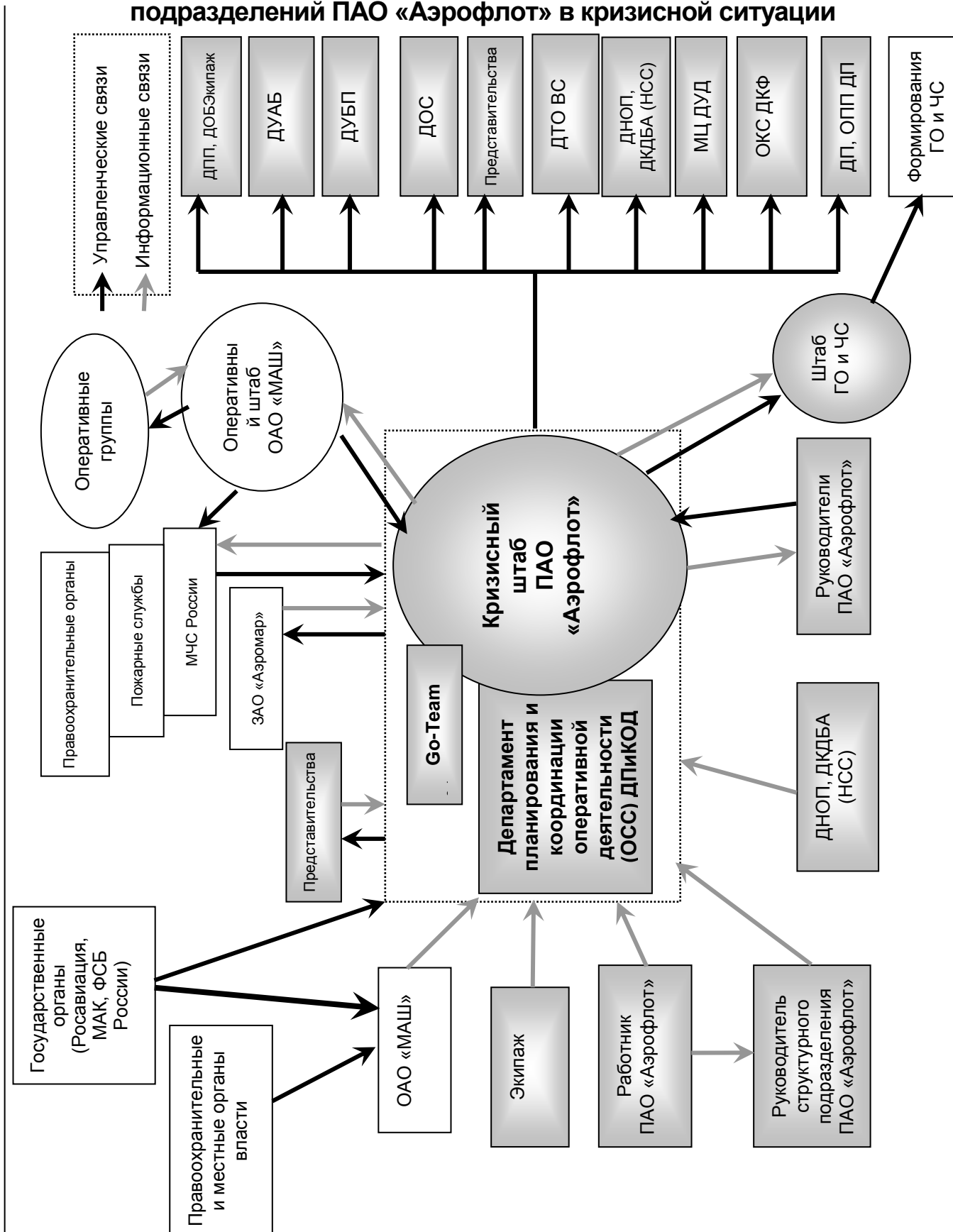
Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

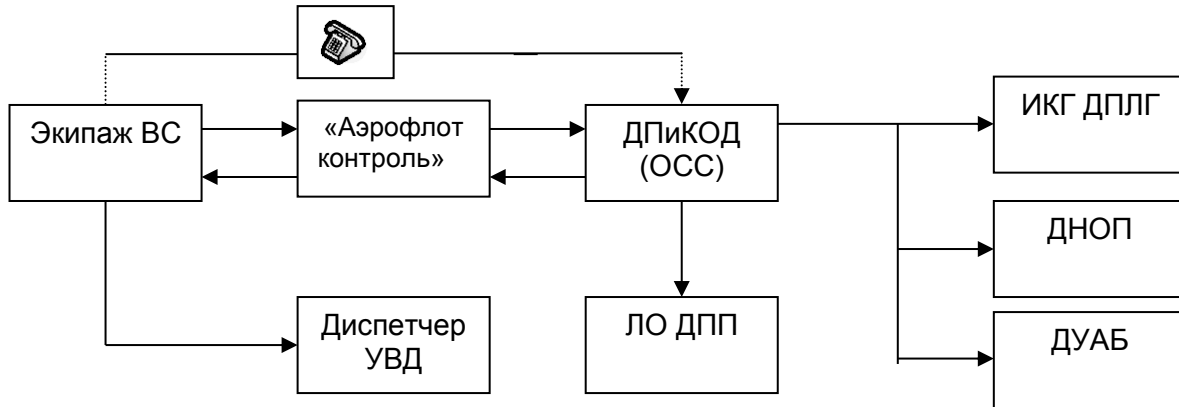
11.4. ПРИЛОЖЕНИЯ

11.4.1. Схема управленческих и информационных связей структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» в кризисной ситуации



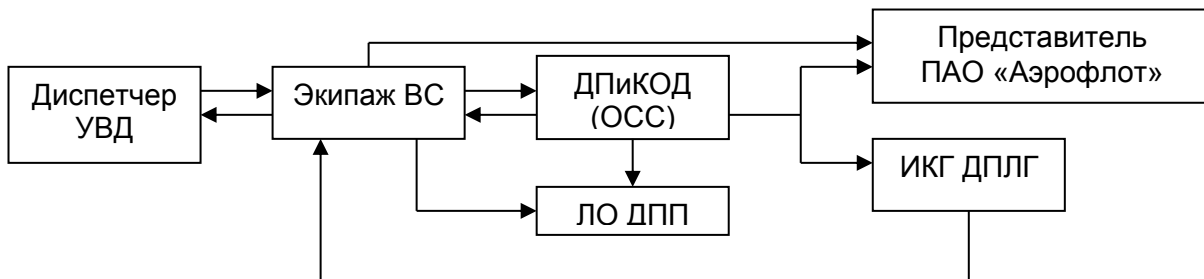
11.4.2. Схема взаимодействия экипажа ВС в случае возникновения кризисной (нестандартной) ситуации при выполнении полетного задания

а) В районе Московского аэроузла:

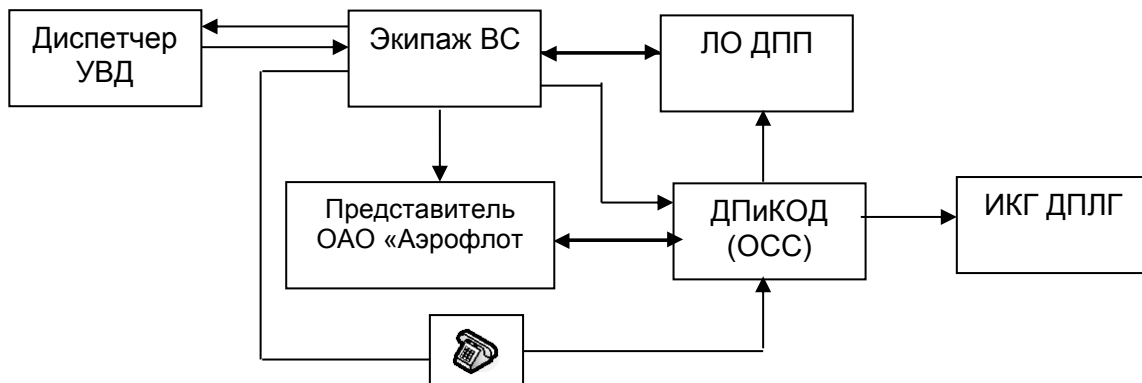



 после посадки на запасном аэродроме Московского аэроузла передать информацию по телефону.

б) в полете по маршруту:



в) при посадке во внебазовом аэропорту:



 при отсутствии представителя ПАО «Аэрофлот» передать информацию непосредственно в ДПиКОД (ОСС) по телефону/факсу, e-mail или каналам SITA.

11.4.3. Телеграфные адреса, телефоны и частоты каналов связи

| Адресат | Телеграммы | Телефоны |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Департамент планирования и координации операционной деятельности (ОСС) | SITA - SVOZGSU GERMES - SVOZGSU AFTN - UUEUZXX e-mail: dutymanager@aeroflot.ru | +7 495 578 01 63 +7-906-090-81-27 моб. +7-903-138-54-88 моб. NEC 1507; 1508; 1512, 1509, 3998, 5131, 1894, 1559 |
| Инженерно-координационная группа ДПЛГ (ИКГ ДПЛГ) | SITA SVOEMSU AFTN UUEUABXE | +7 495 753 80 14 т/ф +7 499 500 62 97 |
| Департамент управления авиационной безопасности СЗД ДУАБ | SITA SVODISU e-mail: sznsab@aeroflot.ru | +7 903 968 03 88 моб. +7 495 664 12 47 |
| Заместитель генерального директора – летный директор | SITA SVOOZSU e-mail: ichalik@aeroflot.ru | +7 903 961 58 32 моб. +7 495 723 82 33 моб. NEC 25-45 |
| Заместитель директора ДПП – главный пилот | SITA SVOOZSU e-mail: ayakimchuk@aeroflot.ru | +7 495 753 89 75 моб. +7 903 726 61 15 моб. NEC 28-31 |
| Отдел полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС | SITA SVOOOSU AFTN UUEUYRYA e-mail: aflopo@aeroflot.ru | +7 495 664 14 93 +7 499 500 69 34 NEC 29-60; 29-69 |
| Медицинский центр ДУД | | +7 499 157 69 36; NEC 71-50 |
| Дежурный врач | | +7(966)176-54-99 |
| Группа оперативного инспектирования ДУБП ПАО «Аэрофлот» | | +7 903 724 23 47 моб. +7 499 500 65 90ф. NEC 10-10 |
| аэропорт Внуково (наземное обслуживание) | SITA VKOGLXH AFTN UUVVNYPP e-mail: vko.duty-manager@ utq-aviation.ru | +7 495 436 73 25 +7 985 179 76 64 моб. +7 495 436 77 04 |
| аэропорт Домодедово (сменный начальник представительства «Ю-ТИ-ДЖИ») | SITA DMEGLXH AFTN UUDDNYPP e-mail: dme.duty-manager@ utq-aviation.ru | +7 495 258 86 66 +7 985 179 76 65 моб. |



11.4.4. Бланк «Заявление о рождении» (форма № 6)

Форма № 6

Запись акта о рождении

№ _____
от "_____" _____ г.

В отдел ЗАГСа _____

от _____

фамилия, имя, отчество

проживающего(ей) по адресу _____

документ, удостоверяющий личность _____

серия _____ № _____

выдан _____

"_____" _____ г.

ЗАЯВЛЕНИЕ О РОЖДЕНИИ,

**подтверждающее факт рождения ребенка вне медицинской организации
и без оказания медицинской помощи**

Подтверждаю, что в моем присутствии "_____" _____ г.

в _____ часов у _____

фамилия, имя, отчество

в _____

адрес (название местности)


родился живорожденный/мертворожденный (нужное подчеркнуть) ребенок
мужского/женского (нужное подчеркнуть) пола вне медицинской организации и без оказания
медицинской помощи.

Количество родившихся детей _____

С положением статьи 14 Федерального закона «Об актах гражданского состояния»
о том, что настоящее заявление является основанием для государственной регистрации
рождения ребенка, ознакомлен(а).

"_____" _____ г.

_____ *подпись*

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 11. Действия при возникновении кризисных и нестандартных ситуаций | РД-ГД-001 | |
| | | Изд. 4 | Рев. 00 |

11.4.5. Бланк «Заявление о смерти»

ЗАЯВЛЕНИЕ О СМЕРТИ
на борту ВС
(Notice of Death in an Aircraft)

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <i>Регистрационный № ВС (Registration Marking of Aircraft)</i> | <i>Дата смерти (Date of Death)</i> | <i>Примерное географическое местонахождение ВС в момент наступления смерти, высота полета (фактическая и кабинная), другие особенности полета (Place of Death)</i> | |
| | | | |
| <i>Ф.И. О. (Name and Surname)</i> | <i>Пол (Sex)</i> | <i>Возраст (Age)</i> | |
| | | | |
| <i>Фактическое место проживания умершего (Usual Residence at Time of Death)</i> | | <i>Профессия, должность (Profession or Occupation)</i> | |
| | | | |
| | | <i>Гражданство (Nationality)</i> | |
| | | | |
| <i>Причина смерти (предполагаемая), точное время, оказанная медицинская помощь (Cause of Death, Time, Medical Assistance (in any))</i> | | | |
| | | | |
| <i>Ф.И.О, домашний адрес сообщившего о смерти</i> _____ <i>(Name and Home Address of Informant)</i> | | | |
| <i>«__»__201__ г.</i> _____ <i>(Date)</i> | | <i>Подпись</i> _____ <i>(Signature of Informant)</i> | |
| | | | |

Ф.И.О. СБ _____ Подпись _____
(Name of Senior Cabin Attendant) *(Signature)*

Ф.И.О. КВС _____ Подпись _____
(Name of Pilot in Command) *(Signature)*

«_____» _____ 20__ г.
(Date)

11.4.6. Форма протокола установления смерти человека

Протокол установления смерти человека

Я, _____,
(ф.и.о.)

_____ (должность, место работы)
констатирую смерть _____
(ф.и.о. или не установлено)

дата рождения _____
(число, месяц, год или не установлено)

пол _____

_____ при наличии документов умершего сведения из них

(номер и серия паспорта, номер служебного удостоверения, номер истории болезни (родов), номер и серия свидетельства о рождении ребенка),

_____ а также номер подстанции и наряда скорой медицинской помощи,

_____ номер карты вызова скорой медицинской помощи,

_____ номер протокола органов дознания и др.)

Реанимационные мероприятия прекращены по причине (отметить необходимое):

- констатации смерти человека на основании смерти головного мозга;
- неэффективности реанимационных мероприятий, направленных на восстановление жизненно важных функций, в течение 30 минут;
- отсутствия у новорожденного при рождении сердечной деятельности по истечении 10 минут с начала проведения реанимационных мероприятий в полном объеме (искусственной вентиляции легких, массажа сердца, введения лекарственных препаратов).

Реанимационные мероприятия не проводились по причине (отметить необходимое):

- наличия признаков биологической смерти;
- состояния клинической смерти на фоне прогрессирования достоверно установленных неизлечимых заболеваний или неизлечимых последствий острой травмы, несовместимых с жизнью.

Дата _____
(день, месяц, год)

Время _____

Подпись _____ Ф.и.о. _____

11.4.7. Форма доклада командиру воздушного судна о случае подозрения на инфекционное заболевание на борту самолета

Suspected Communicable Disease Report

(shall be completed by cabin crew and handed over to Captain)

Докладываю: «На борту воздушного судна имеется пассажир с подозрением на инфекционное заболевание».

Senior cabin attendant shall notify Captain as follows: "There is a person onboard with a possible contagious infection"

Информация о пассажире и симптомы:

Traveller Information and Symptoms:

ФИО _____

Last (Family) Name

Пол _____

Sex

Возраст _____

Age

Гражданство _____

Citizenship

Страна отправления _____

Country of Departure

Место в салоне ВС _____

Seat Number

Температура тела _____

Temperature

(указать значение)

(measured)

Кашель _____

Persistent Cough

есть/нет

Yes/No

Рвота _____

Persistent Vomiting

есть/нет

Yes/No

Диарея (жидкий стул) _____

Diarrhea

есть/нет

Yes/No

Сыпь (на видимых участках тела) _____

Skin Rash (on visible parts of the body)

есть/нет

Yes/No

Кровотечение _____

Unexplained Bleeding

есть/нет

Yes/No

Старший бортпроводник _____

Senior cabin attendant



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 11. Действия при возникновении
кризисных и нестандартных ситуаций**

РД-ГД-001



Изд. 4

Рев. 01

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

12.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|  | 12.1. Правила полетов..... | 12.1.1 |
| | 12.1.1. Основные требования | 12.1.1 |
| | 12.1.2. Правила полетов по приборам ППП (IFR) | 12.1.1 |
| | 12.1.3. Правила выполнения визуального захода на посадку (ВЗП) | 12.1.4 |
| | 12.1.4. Диспетчерские разрешения..... | 12.1.5 |
| | 12.1.5. Порядок действий командира воздушного судна, ставшего свидетелем авиационного происшествия (Annex 12)..... | 12.1.7 |
| | 12.1.6. Порядок действий командира воздушного судна, принявшего сообщение о бедствии (Annex 12)..... | 12.1.8 |
|  | 12.2. Региональные правила полетов | 12.2.1 |
| | 12.2.1. Полеты в горной местности | 12.2.1 |
| | 12.2.2. Полеты над безориентирной местностью и пустыней..... | 12.2.1 |
| | 12.2.3. Полеты над водной поверхностью | 12.2.1 |
| | 12.2.4. Полеты в полярных районах Северного и Южного полушария..... | 12.2.2 |
| | 12.2.5. Выполнение заходов и посадок на близкорасположенные параллельные ВПП в США | 12.2.3 |
| | 12.2.6. План действий ПАО «Аэрофлот» в случае длительных задержек ВС с пассажирами на борту в аэропортах США | 12.2.3 |
|  | 12.3. Полеты в воздушном пространстве с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM)..... | 12.3.1 |
| | 12.3.1. Сокращения..... | 12.3.1 |
| | 12.3.2. Подготовка к полетам | 12.3.1 |
| | 12.3.3. Планирование полетов воздушных судов, допущенных к RVSM..... | 12.3.3 |
| | 12.3.4. Планирование полетов воздушных судов, не допущенных к RVSM | 12.3.3 |
| | 12.3.5. Допуск ВС к полетам в условиях RVSM | 12.3.4 |
| | 12.3.6. Применение перечня допустимых отказов | 12.3.4 |
| | 12.3.7. Выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM..... | 12.3.5 |
| | 12.3.8. Действия при нарушениях правил полетов в RVSM..... | 12.3.8 |
| | 12.3.9. Особенности эшелонирования в воздушном пространстве Российской Федерации | 12.3.9 |
|  | 12.4. Особенности полетов в регионе Северной Атлантики..... | 12.4.1 |
| | 12.4.1. Район применения..... | 12.4.1 |
| | 12.4.2. Флайт-план ИКАО | 12.4.1 |
| | 12.4.3. Частичный или полный отказ навигационного оборудования ВС | 12.4.1 |
| | 12.4.4. Североатлантическая система организованных треков (NAT OTS)..... | 12.4.3 |
| | 12.4.5. Связь в Северной Атлантике..... | 12.4.3 |
| | 12.4.6. Диспетчерские процедуры для пересечения Северной Атлантики | 12.4.4 |
| | 12.4.7. Особый порядок действий при чрезвычайных обстоятельствах в полете..... | 12.4.9 |
| | 12.4.8. Обход опасных метеоявлений | 12.4.11 |

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 12.4.9. | Попадание в спутную струю | 12.4.11 |
| 12.4.10. | Типы и формы стандартных сообщений воздух-земля | 12.4.12 |
| 12.4.11. | Действия экипажа при отказе радиосвязи | 12.4.14 |
| 12.4.12. | Отчет о навигационной ошибке | 12.4.15 |
|  | 12.5. Ведение радиосвязи, включая процедуры при ее потере | 12.5.1 |
| 12.5.1. | Общие положения | 12.5.1 |
| 12.5.2. | Потеря радиосвязи (DOC 4444 ATM/501) | 12.5.2 |
| 12.5.3. | Прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц | 12.5.4 |
| 12.5.4. | Передача воздушными судами дополнительной информации о движении консультативного характера (IATA In-flight Broadcast Procedure, TIBA Procedures) | 12.5.4 |
| 12.5.5. | Правила аварийной и срочной радиотелефонной связи | 12.5.4 |
| 12.5.6. | Ведение радиосвязи экипажами ПАО «Аэрофлот» по каналу связи «Аэрофлот-контроль» в аэропорту Шереметьево | 12.5.6 |
|  | 12.6. Перехват | 12.6.1 |
| 12.6.1. | Общие положения | 12.6.1 |
| 12.6.2. | Действия перехватываемых воздушных судов | 12.6.1 |
| 12.6.3. | Радиосвязь во время перехвата | 12.6.1 |
| | 12.7. Приложения | 12.7.1 |
| 12.7.1. | Сигналы, используемые в случае перехвата | 12.7.1 |
| 12.7.2. | Фразеология, используемая при перехвате | 12.7.3 |

12.1. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

12.1.1. Основные требования

- (1) Полеты ВС ПАО «Аэрофлот» выполняются в соответствии с законами и правилами Российской Федерации, а так же в соответствии с требованиями законов и правил иностранных государств, в воздушном пространстве которых происходит полет, если они отличаются от требований законов и правил Российской Федерации.
- (2) Все полеты ВС ПАО «Аэрофлот» по воздушным трассам, установленным маршрутам и в районе аэродромов на внутренних и международных воздушных линиях выполняются по правилам полета по приборам ППП (IFR).
- (3) Правила визуальных полетов – ПВП (VFR) при выполнении коммерческих воздушных перевозок ВС ПАО «Аэрофлот» не применяются.
- (4) Аэродромы, на которых не обеспечивается диспетчерское обслуживание полетов в районе аэродрома и/или движения по площади маневрирования аэродрома (не контролируемые аэродромы) не используются в качестве аэродромов вылета, назначения и запасных аэродромов.
- (5) Предотвращение столкновений между воздушными судами обеспечивается выдачей соответствующих диспетчерских разрешений и указаний, обеспечивающих соблюдение интервалов эшелонирования не менее установленных.
 - (a) При взлете воздушных судов применяется минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:
 - (i) между легким или средним воздушным судном, взлетающим вслед за тяжелым воздушным судном - 2 минуты;
 - (ii) для средних воздушных судов, взлетающих за тяжелыми воздушными судами - 3 минуты в случае их взлета:
 - со средней части одной и той же ВПП или
 - со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 1000 м между осями одной от другой.
 - (b) При посадке средних воздушных судов, следующих за тяжелыми воздушными судами, минимум эшелонирования по причине турбулентности в следе составляет не менее 2-х минут.

Примечание. Эшелонирование по причине турбулентности в следе не применяется - между прибывающими воздушными судами по ППП, выполняющими визуальный заход на посадку, когда экипаж воздушного судна сообщил о наличии в поле видимости предшествующего воздушного судна и получил указание продолжать заход на посадку и выдерживать самостоятельно эшелонирование относительно данного воздушного судна. В этом случае орган ОВД выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе. Командир воздушного судна выдерживает приемлемый интервал относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если считается необходимым увеличить интервал эшелонирования, экипаж воздушного судна, соответственно, информирует об этом орган ОВД, а также о своих требованиях.

- (с) За исключением случаев, когда соблюдаются минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе или, когда предписано применение сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП, вылетающему воздушному судну не разрешается приступать к выполнению взлета до тех пор, пока предшествующее вылетающее воздушное судно не пересечет конца используемой ВПП или не приступит к выполнению разворота, или до тех пор, пока предшествующие воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.
- (6) На аэродромах Российской Федерации разрешение органа ОВД на взлет воздушного судна означает, что на момент взлета:
- (a) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;
 - (b) препятствия на летной полосе отсутствуют;
 - (c) экипаж воздушного судна имеет информацию о состоянии ВПП, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов, фактической погоде, если она отличается от информации АТИС или погоды, вещаемой по МВ-каналу, а также о явлениях, угрожающих безопасности взлета;
 - (d) экипажу воздушного судна разрешено занять высоту круга или высоту, предусмотренную стандартным маршрутом вылета.
- (7) В целях ускорения движения воздушному судну может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как оно выйдет на ВПП. По получении такого разрешения воздушное судно вырубивает на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.
- В случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты) экипаж воздушного судна до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж воздушного судна обязан запросить повторное разрешение на взлет.
- (8) За исключением случаев, применения сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП, выполняющему посадку воздушному судну не разрешается пересекать порог ВПП на конечном участке захода на посадку до тех пор, пока предшествующее вылетающее воздушное судно не пересечет конца используемой ВПП или не приступит к выполнению разворота, либо пока все предшествующие воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.
- Разрешение на посадку может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент пересечения воздушным судном порога ВПП будет обеспечиваться установленные интервалы эшелонирования, при условии, что разрешение на посадку не выдается до тех пор, пока предшествующее воздушное судно, выполняющее посадку, не освободит используемую ВПП. Для уменьшения риска недопонимания разрешение на посадку включает обозначение ВПП для посадки.
- (9) В тех случаях, когда необходимо или желательно ускорить движение, воздушному судну, выполняющему посадку, может быть дано указание:
- (a) ожидать при пробеге после посадки у пересекающей ВПП;
 - (b) освободить ВПП через указанную выходную РД;
 - (c) ускорить освобождение ВПП.
- Если командир воздушного судна считает, что он не может выполнить требуемую операцию, об этом незамедлительно информируется диспетчер.

(10) Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП на аэродромах Российской Федерации

- (a) Все применяемые процедуры, касающиеся использования сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП конкретного аэродрома, публикуются в сборнике аэронавигационной информации.

Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП на аэродромах Российской Федерации применяются:

- только в дневное время в период, начинающийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени;
- при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не менее 300 м;
- при отсутствии составляющей попутного ветра, превышающей 3 м/с;
- при условии обеспечения эшелонирования между двумя последовательно вылетающими воздушными судами сразу же после взлета второго воздушного судна;
- когда загрязнение ВПП (наличие льда, слякоти, снега и воды) не оказывает неблагоприятного влияния на эффективность торможения.

Примечание. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП не применяются между вылетающим воздушным судном и предшествующим воздушным судном, выполняющим посадку.

- (b) На аэродромах Российской Федерации для эксплуатируемых ПАО «Аэрофлот» типов воздушных судов применяемые интервалы сокращенного эшелонирования на ВПП составляют не менее следующих минимумов:

- (i) последующее выполняющее посадку воздушное судно может пересечь порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно категории 3 (любое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой 7000 кг и более):
- выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении, или
 - находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП.
- (ii) воздушному судну может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее воздушное судно находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от последующего воздушного судна.

12.1.2. Правила полетов по приборам ППП (IFR)

- (1) ППП предусматривают:
- выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам при обязательном контроле со стороны органа ОВД;
 - обеспечение органом ОВД, установленных интервалов эшелонирования между ВС.
- (2) ППП применяются:

- в верхнем воздушном пространстве;
- в нижнем воздушном пространстве при полетах с $V_i > 550$ км/ч;
- в нижнем воздушном пространстве при полетах с $V_i 550$ км/ч и менее;
- при тренировочных полетах – на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования, при строгом выдерживании заданного режима полета и установленного маршрута.

За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета и посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна при полетах по ППП ниже следующих высот:

- при полете по воздушной трассе – ниже опубликованной в аэронавигационной информации минимальной абсолютной высоты полета по данной трассе;
- при полете вне опубликованных в аэронавигационной информации воздушных трасс в равнинной и холмистой местности – ниже 300 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия, а в горной местности – ниже 600 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия.

При выполнении полета по ППП экипаж воздушного судна обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

(3) КВС при выполнении полета по ППП:

- выполняет установленные в аэронавигационной информации схемы выхода из района аэродрома и посадки по ППП;
- выдерживает установленные в аэронавигационной информации и органом ОВД эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета;
- обеспечивает информирование органа ОВД по его запросу о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и условиях полета;
- выполняет указания органа ОВД.

В целях регулирования интервалов между воздушными судами органом ОВД может производиться векторение, а также задание режимов поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

Экипаж воздушного судна возобновляет самостоятельное самолетовождение после получения от органа ОВД соответствующего указания и сообщения о местонахождении воздушного судна, если в результате выполнения векторения воздушное судно отклонилось от ранее заданного маршрута.

12.1.3. Правила выполнения визуального захода на посадку (ВЗП)

(1) Визуальный заход на посадку – заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами.

Визуальный заход на посадку применяется с целью повышения пропускной способности аэродромов, экономии топлива и летного времени независимо от оснащения аэродрома РТС посадки, а также в случае отказа этих средств, обеспечения скорейшей посадки ВС при возникновении особых случаев в полете и с целью подготовки летного состава при проведении аэродромных тренировок.

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку может быть дано по запросу экипажа или предложено диспетчером УВД.

(2) ВЗП выполняется вне облаков при видимости земной (водной) поверхности в условиях метеорологической видимости не менее 5 км и нижней границе облаков не менее 450 м при условии, что пилот может обеспечить безопасные интервалы пролета препятствий и:

- (a) по имеющейся информации высота нижней границы облаков равна или выше высоты начального участка визуального захода на посадку; или
 - (b) на высоте начального участка визуального захода на посадку или на любом участке инструментальной процедуры захода экипаж доложил, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный захода на посадку.
- (3) ВЗП предусматривает:
- выдерживание схемы снижения и захода на посадку по ППП до точки начала ВЗП;
 - установление и сохранение визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами;
 - соблюдение установленной истиной безопасной высоты полета над препятствиями до момента выхода из разворота (поворота) на посадочный курс;
 - обеспечение безопасных интервалов с другими воздушными судами, выполняющими заход на посадку, взлет или выход из района аэродрома;
 - уход на второй круг с любой точки визуального захода на посадку в случае потери визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП.

- (4) Процедура инструментального захода на посадку должна выполняться, даже если установлен надежный визуальный контакт с наземными ориентирами, пока экипаж не запросил и не получил разрешение диспетчера УВД на выполнение визуального захода на посадку.

При применении метода векторения разрешение на выполнение визуального захода на посадку может быть выдано диспетчером УВД только после доклада экипажа ВС об установлении надлежащего визуального контакта с аэродромом или летящим впереди воздушным судном.

12.1.4. Диспетчерские разрешения

- (1) Общие положения

Диспетчерское разрешение должно быть получено перед выполнением каждого контролируемого полета или части контролируемого полета. Такое разрешение запрашивается путем представления плана полета в пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.

Примечания:

1. Диспетчерское разрешение может касаться только части текущего плана полета, если определены границы действия такого разрешения, либо выполнения определенных маневров, таких как руление, посадка, взлет и т.д.
2. Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет КВС, он может запросить и, если это практически возможно, получить измененное диспетчерское разрешение.
3. Перед принятием к выполнению диспетчерского разрешения (указания) КВС должен убедиться в совместимости полученного разрешения с условиями полета, техническими возможностями ВС и обеспечением безопасности полета.

- (2) Запрос диспетчерского разрешения

Как минимум два члена экипажа должны контролировать запрос и получение диспетчерского разрешения. Полученное диспетчерское разрешение (ATC CLEARANCE) записывается в OFP, а в случае получения диспетчерского разрешения через систему ACARS распечатка телеграммы прикладывается к заданию на полет.

(3) Запрос приоритета

Всякий раз, когда пилот запрашивает разрешение, содержащее приоритет, он должен, по требованию органа ОВД, сообщить причину такого запроса.

(4) Изменение диспетчерского разрешения в полете

Если перед вылетом КВС предвидит возможность в зависимости от количества топлива и получения нового диспетчерского разрешения следовать на другой аэродром, то маршрут (если известен) и новый пункт назначения должны быть указаны в плане полета.

Примечание: Данное требование облегчит получение нового диспетчерского разрешения.

(5) Выдерживание плана полета

Пилоты должны придерживаться текущего плана полета до тех пор, пока не запросят и не получат от органа ОВД нового диспетчерского разрешения или при возникновении аварийной ситуации не потребуется выполнить немедленные действия, связанные с обеспечением безопасности полета с докладом, как только станет возможно, органу ОВД об аварийной ситуации и выполненных действиях.

(6) Выдерживание маршрута

До тех пор, пока не будет от органа ОВД получено иного разрешения, пилот контролируемого полета должен:

- (a) при нахождении на установленном маршруте ATS строго выдерживать предписанный маршрут;
- (b) при нахождении на любом другом маршруте строго выдерживать направление от одного радионавигационного средства до другого и/или направление между точками, определяющими данный маршрут.

(7) Непреднамеренные изменения

В случае непреднамеренного отклонения от текущего плана полета должны быть выполнены следующие действия:

- (a) отклонения от маршрута. Как только становится ясно, что ВС отклонился от предписанного маршрута, необходимо немедленно предпринять все меры к возвращению на предписанный маршрут;
- (b) изменение истинной скорости полета. Если средняя истинная скорость полета между точками обязательного донесения изменяется или ожидается, что будет изменяться на $\pm 5\%$ от указанной в плане полета, соответствующий орган ОВД должен быть проинформирован;
- (c) изменение расчетного времени. Если расчетное время пролета точки обязательного донесения или прибытия на аэродром назначения превышает 2 минуты от сообщенного ранее, новое расчетное время должно быть передано как можно быстрее органу ОВД;
- (d) При необходимости, проверка показаний бортовых часов в полете производится путем запроса у диспетчера соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) текущего времени. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты.

(8) Намеренные изменения

Запросы на изменение плана полета должны включать следующую информацию:

- (a) изменения эшелона: позывной ВС, запрашиваемый эшелон и скорость на этом эшелоне, новое расчетное время (где необходимо) границ РПИ;

(b) изменение маршрута:

- пункт назначения не меняется: позывной ВС, вид полета, описание нового маршрута, включая данные соответствующего плана полета, начиная от пункта (точки), где начинается новый маршрут, новое расчетное время, другую необходимую информацию;
- пункт назначения меняется: позывной ВС, вид полета, описание нового маршрута до измененного пункта назначения, включая данные соответствующего плана полета, начиная от пункта (точки), где начинается новый маршрут, новое расчетное время, другую необходимую информацию.

(9) Доклады о местоположении

До тех пор, пока не будет получено иного указания, пилот должен докладывать соответствующему органу ОВД как можно скорее эшелон полета и время пролета каждой точки обязательного донесения вместе с другой требуемой информацией. Орган ОВД может потребовать от пилота доклада о пролете любой дополнительной точки маршрута. В отсутствии точек обязательного донесения доклады о местоположении должны быть сделаны в интервалах, предписанных соответствующим органом ОВД.

12.1.5. Порядок действий командира воздушного судна, ставшего свидетелем авиационного происшествия (Annex 12)

Если командир воздушного судна обнаружил, что другое воздушное или надводное судно терпит бедствие, по мере возможности и за исключением тех случаев, когда он считает это нецелесообразным или ненужным, он:

- (a) ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие, до тех пор, пока он не будет вынужден покинуть место происшествия или пока координационный центр поиска и спасания не сообщит ему, что в этом нет необходимости;
- (b) определяет местоположение терпящего бедствие судна;
- (c) сообщает соответствующему координационному центру поиска и спасания или органу обслуживания воздушного движения по возможности следующие сведения:
 - тип, опознавательные знаки и состояние судна, терпящего бедствие;
 - его местонахождение, выраженное в географических координатах, или координатах сетки, или в расстоянии и истинном пеленге на известный наземный ориентир или пункт, где находится радионавигационное средство;
 - время наблюдения в часах и минутах Всемирного координированного времени (UTC);
 - число замеченных людей;
 - факт покидания людьми судна, терпящего бедствие;
 - метеоусловия на месте происшествия;
 - внешнее физическое состояние оставшихся в живых;
 - очевидный оптимальный наземный маршрут доступа к месту происшествия; и
- (d) действует в соответствии с указанием координационного центра или органа обслуживания воздушного движения.

12.1.6. Порядок действий командира воздушного судна, принявшего сообщение о бедствии (Аппех 12)

Когда командир воздушного судна принял сообщение о бедствии, он по мере возможности:

- (a) подтверждает получение сообщения о бедствии;
- (b) фиксирует местонахождение судна, терпящего бедствие, если оно сообщено;
- (c) определяет пеленг передающей радиостанции;
- (d) информирует соответствующий координационный центр поиска и спасания или орган обслуживания воздушного движения о приеме сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения; и
- (e) по своему усмотрению в ожидании указаний направляется к месту, указанному в сообщении о бедствии.

12.2. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

12.2.1. Полеты в горной местности

При подготовке к полету экипаж обязан:

- изучить ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты на случай встречи с опасными метеоявлениями;
- проанализировать метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;
- изучить направление ущелий и горных долин;
- изучить особенности взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах.

Набор эшелона полета в горной местности по маршруту следования разрешается только при условии обеспечения набора безопасного эшелона до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты производится по установленной схеме.

При полетах по ППП на горных аэродромах снижение с нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по установленной схеме разрешается выполнять после пролета маркированного рубежа при непрерывном радиолокационном контроле, устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании экипажем и диспетчером местоположения ВС.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования ВС выполняет полет на РНТ аэродрома на эшелоне не ниже безопасного и выполняет снижение для захода на посадку по установленной схеме.

12.2.2. Полеты над безориентирной местностью и пустыней

При полетах над безориентирной местностью и пустыней экипаж воздушного судна должен учитывать особенности физико-географических, навигационных и метеорологических условий.

Экипаж воздушного судна обязан знать расположение характерных ориентиров, имеющиеся по маршруту, высохших озер и русел рек, пригодных для вынужденной посадки.

12.2.3. Полеты над водной поверхностью

- (1) При осуществлении коммерческой воздушной перевозки пассажиров над водными пространствами, на самолетах летно-технические характеристики которых позволяют в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома намеченной посадки или до любого запасного аэродрома и произвести на нем посадку после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты, если расстояние от берега превышает 93 км (50 NM), либо когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все люди, находящиеся на борту ВС должны быть обеспечены спасательными жилетами или иными индивидуальными плавательными средствами, расположенными таким образом, чтобы человек, для которого они предназначены, мог легко достать его со своего кресла или спального места. Каждый спасательный жилет оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей.

- (2) Если воздушное судно выполняет полет по маршрутам, на которых самолет может находиться над водной поверхностью на удалении от поверхности земли, пригодной для аварийной посадки, соответствующем 120 минутам полета на крейсерской скорости или 740 км (400 м. миль) (*Extended over-water operation*), в зависимости от того, что меньше, в дополнение к требованиям, указанных в подпункте (1) выше, на борту ВС должны находиться:
- (a) групповые плавательные средства (спасательные плоты) в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположенные таким образом, чтобы обеспечить их быстрое применение в аварийной обстановке, и оснащенные аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета; и
 - (b) оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет.
- (3) При подготовке к вылету экипаж обязан:
- проверить наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, аварийной радиостанции и сигнальных средств;
 - изучить правила вынужденной посадки на воду и пользование плавательными средствами;
 - проинструктировать пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами спасения и поведения при аварийной посадке на воду.
- (4) КВС перед взлетом в сторону моря или больших водных поверхностей обязан провести предстартовую подготовку с экипажем.

12.2.4. Полеты в полярных районах Северного и Южного полушария

При выполнении полета в районах Южного полушария экипаж должен учитывать:

- обратное (видимое) суточное движение небесных светил (справа налево);
- что верхняя кульминация светил наблюдается не в южной, а в северной части неба;
- обратный знак вертикальной составляющей магнитного поля земли;
- поглощение радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом;
- несоответствие времен года Южного и Северного полушарий.

Экипаж обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических навигационных средств, учитывая частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим работы средств связи РТО, дальность их действия, а также постоянно контролировать и знать свое местонахождение и остаток топлива.

При подготовке к полету экипаж обязан:

- убедиться в комплектности и исправности снаряжения, специального оборудования и обмундирования;
- сверить карты и лоции по имеющимся справочным материалам;
- проверить наличие неприкосновенного запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции, сигнальных средств и специального снаряжения;
- проконсультироваться по вопросам самолетовождения с другими экипажами, имеющими опыт полетов в данном районе;
- составить навигационный план полета с учетом использования ортодромических методов навигации.

12.2.5. Выполнение заходов и посадок на близкорасположенные параллельные ВПП в США

Процедуры захода на близкорасположенные параллельные ВПП применяются при выполнении полетов на аэродромы США, но могут применяться и в других регионах и аэропортах при условии их идентичности.

Рассматриваются два вида заходов в зависимости от расстояния между осями ВПП:

- Заход по процедуре ILS PRM (ILS Precision Runway Monitor Approach) при расстоянии между осями ВПП менее 4300 футов, но не менее 3000 футов.
- Заход по процедуре SOIA (Simultaneous Offset Instrument Approach) при расстоянии между осями ВПП менее 3000 футов, но не менее 750 футов.

К выполнению заходов по процедурам ILS PRM и SOIA допускаются экипажи, прошедшие подготовку по специальным программам, утвержденным специально уполномоченным органом в области ГА.

В процессе предварительной подготовки экипаж должен убедиться в наличии действующих операционных спецификаций, выданных департаментом транспорта США для данного вида заходов.

Особенности выполнения заходов по вышеуказанным процедурам изложены в технологиях работы экипажа по типам ВС.

12.2.6. План действий ПАО «Аэрофлот» в случае длительных задержек ВС с пассажирами на борту в аэропортах США

План действий ПАО «Аэрофлот» разработан в соответствии с требованиями авиационной администрации США (14 CFR Part 259 от 25.04.2011) и направлен на защиту пассажиров от длительного, более 4-х часов, пребывания на борту ВС без предоставления возможности покинуть ВС.

В соответствии с Планом действий:

1. Пассажирам должна быть предоставлена возможность покинуть ВС до истечения 4-х часов нахождения на борту ВС.
2. Существуют два исключения:
 - (а) Если командир ВС определит, что предоставление этой возможности может повлиять на безопасность.
 - (б) Если служба движения аэропорта считает, что возврат к месту стоянки или высадка пассажиров вне гейта, значительно усугубит ситуацию в аэропорту.
3. По истечении 2-х часов нахождения на борту после покидания места стоянки или приземления ВС, пассажирам должны быть предоставлены прохладительные напитки и закуски. Данное обслуживание может не производиться по решению командира ВС, если это связано с обеспечением безопасности.
4. Пассажирам должна быть предоставлена возможность пользоваться туалетом и медицинская помощь в случае необходимости.
5. Оперативная информация по задержке и ее причинах (если известно), должна предоставляться пассажирам каждые 30 минут.
6. Пассажиры должны быть информированы о том, что они имеют право покинуть ВС, в случае, если ВС находится на стоянке или в любой другой зоне высадки с открытой дверью. Такая информация предоставляется каждые 30 минут после времени отправления по расписанию (времени отправления, объявленного пассажирам до посадки в самолет).



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 12. Правила полетов

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 03

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

12.3. ПОЛЕТЫ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С СОКРАЩЕННЫМ МИНИМУМОМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)

12.3.1. Сокращения

ВП RVSM (RVSM Airspace) – воздушное пространство, в котором применяется RVSM;

СВЭ RVSM – средства вертикального эшелонирования, обеспечивающие соблюдение функциональных и точностных требований к оборудованию ВС для выполнения полета в ВП RVSM;

ТрВП RVSM (RVSM Transition Airspace) – транзитное (переходное) воздушное пространство в пределах границ ВП RVSM, в котором осуществляется изменение системы эшелонирования;

AAD (Assigned Altitude Deviation) – отклонение от заданной высоты (разрешенного эшелона), допускаемое экипажем при управлении воздушным судном;

ACAS (TCAS II с ПМО 7.0) – бортовая система предупреждения столкновений;

ASE (Altimetry System Error) – погрешность системы измерения высоты полета;

FL (Flight Level) – эшелон полета;

CVSM (Conventional Vertical Separation Minimum) – традиционный минимум вертикального эшелонирования в 2000 фут между эшелонами 290 и 410 (включительно);

FLAS (Flight Level Allocation Scheme) – схема распределения эшелонов;

RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) – сокращенный минимум вертикального эшелонирования в 1000 фут между эшелонами FL 290 и 410 (включительно);

TVE (Total Vertical Error) – суммарная погрешность в выдерживании высоты полета (разрешенного эшелона).

12.3.2. Подготовка к полетам

При проведении предварительной подготовки к полету в воздушном пространстве с RVSM дополнительно выполняется:

- проверка наличия допуска к RVSM воздушного судна, на котором планируется выполнять полет;
- проверка прохождения подготовки и допуска к полетам в ВП RVSM у членов экипажа (пилотов, штурманов);
- определение точек входа и выхода в/из ВП RVSM, транзитной и буферной зоны RVSM;
- повторение процедур смены эшелонов в транзитных и буферных зонах ВП RVSM с различными системами эшелонирования;
- повторение дополнений в РПП и РЛЭ ВС по вопросам ограничений и эксплуатационных процедур при выполнении полета с использованием СВЭ RVSM;
- повторение фразеологии и действий при потере связи в ВП RVSM и вблизи его;

- ознакомление с действующим RPL (если есть) или составление FPL на предстоящий полет, а также составление альтернативного FPL на случай замены ВС на не допущенное к RVSM или отказа СВЭ RVSM.

При проведении предполетной подготовки в базовом аэропорту дополнительно выполняется:

- уточнение у диспетчера ОПДО ЭВС (АДП) номера ВС, выделенного для выполнения полета, и получение подтверждения об обеспечении полета RPL или FPL. Если планируемое для выполнения полета ВС не допущено к RVSM, то в органы ОВД представляется альтернативный FPL;
- уточнение у диспетчера ОПДО ЭВС (АДП) возможных ограничений по применению RVSM, которые могут быть введены полномочным органом ОВД по техническим причинам или в связи со сложными метеорологическими условиями в районе предстоящего полета;
- проверка наличия в бортовой документации необходимых записей о допуске ВС и разрешения авиапредприятию выполнять полеты в ВП RVSM.

Примечание: Даже при наличии СВЭ RVSM ВС не имеет статуса «Допущенного к RVSM», если в бортовой документации нет необходимых записей.

- наземный контроль СВЭ RVSM – независимо двумя членами экипажа.

СВЭ RVSM данного ВС считаются неисправными, а ВС теряет статус «Допущенного к RVSM» ВС, если:

- (a) обнаружена неисправность одного из двух или обоих основных высотомеров;
- (b) при нахождении на земле и при установленном одинаковом давлении аэродрома (QFE или QNH) показания двух основных высотомеров левого и правого пилотов отличаются на величину 75 футов (23 м) и более;
- (c) обнаружена неисправность ответчика ACAS (на ПУ ACAS горит индикатор отказа ответчика).

Вылет с неисправными СВЭ RVSM в соответствии с планом полета (RPL/FPL), составленным для ВС, имеющего статус «Допущенного к RVSM», из базового аэропорта **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

Если при предполетной подготовке ВС в базовом аэропорту обнаружены неисправности СВЭ RVSM, влекущие потерю статуса «Допущенного к RVSM», то:

- сообщить по каналам связи в ДТО ВС и ДОУПБА (ОПДО ЭВС) об обнаруженных неисправностях;
- перенести вылет до устранения неисправности либо;
- отменить действующий RPL/FPL и представить альтернативный FPL, составленный для ВС, не имеющего статус «Допущенного к RVSM», в соответствии с требованиями пункта 12.3.4.

Если вследствие отказов СВЭ RVSM, произошедших в полете, ВС потеряло статус «Допущенного к RVSM» после посадки в аэропорту, находящемся в пределах географических границ ВП RVSM, то для продолжения рейса экипаж:

- немедленно сообщает органу ОВД аэропорта вылета о потере статуса фразой «NEGATIVE RVSM DUE EQUIPMENT» и о принятом решении (о переносе вылета или вылете в пределах установленного времени с запросом изменений в отношении эшелона полета);
- при необходимости представляет в органы ОВД альтернативный FPL, составленный в соответствии с требованиями пункта 12.3.4;
- через представителя ПАО «Аэрофлот» или иным возможным способом сообщает в ДОУПБА (ОПДО ЭВС) о сложившейся ситуации и о ее развитии.

12.3.3. Планирование полетов воздушных судов, допущенных к RVSM

Если ВС допущено к RVSM, то, независимо от маршрута и эшелонов планируемого полета, в п. 10 FPL (оборудование) в дополнение к остальным индексам вносится индекс W, а при составлении RPL в п. Q вносится обозначение EQPT/W.

Если маршрут планируемого полета пересекает географические границы района действия RVSM, то в п. 15 FPL (ROUTE) и п. O RPL (Enroute) дополнительно включаются:

- точка входа (Entry point) и запрашиваемый эшелон полета (Requested Flight Level-RFL) в пределах RVSM;
- точка выхода (Exit point) и запрашиваемый эшелон полета (RFL) за пределами RVSM. Для ВС авиапредприятия запрашиваемые эшелоны (RFL) в пределах RVSM выбираются;
- в общем случае – в зависимости от направления полета:

| Линия пути от 180° до 359° (270°-089° ACC/UAC France, Italy, Portugal, Spain) | Линия пути от 000° до 179° (090°-269° ACC/UAC France, Italy, Portugal, Spain) |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| FL 380 (38 000 футов) | FL 390 (39 000 футов) |
| FL 360 (36 000 футов) | FL 370 (37 000 футов) |
| FL 340 (34 000 футов) | FL 350 (35 000 футов) |
| FL 320 (32 000 футов) | FL 330 (33 000 футов) |
| FL 300 (30 000 футов) | FL 310 (31 000 футов) |
| | FL 290 (29 000 футов) |

- в районах и на маршрутах, где действуют схемы распределения эшелонов (Flight Level Allocation Scheme – FLAS) – в соответствии с опубликованными FLAS, но не выше эшелона FL 390;
- в районах и на маршрутах, где действуют соглашения между центрами ОВД (Inter-Center Letter of Agreement) – в соответствии с информацией, опубликованной в документах аэронавигационной информации (AIP), но не выше эшелона FL 390.

12.3.4. Планирование полетов воздушных судов, не допущенных к RVSM

При составлении RPL для любого международного рейса в пределах региона RVSM, который планируется выполнять на ВС, не допущенном к RVSM, в п. Q RPL вносится обозначение EQPT/(пробел).

Если планируемый полет ранее был обеспечен RPL с внесенным в п. Q обозначением EQPT/W, а для выполнения полета выделяется не допущенное к RVSM ВС, то, не позднее 3 часов до вылета специалистами ОПО в органы ОВД представляется:

- сообщение CHG с измененным статусом RVSM – если маршрут планируемого полета не пересекает боковых границ RVSM;

- сообщение об отмене RPL и новый FPL – если маршрут планируемого полета пересекает боковые границы RVSM.

Если маршрут планируемого полета на не допущенном к RVSM ВС пересекает географические границы района действия RVSM, то п.10 FPL обозначение W не вносится, в п. 15 FPL (ROUTE) и п. О RPL (Enroute) дополнительно включаются:

- точка входа в RVSM (Entry point) и RFL ниже FL 290 (FL 280, FL 270 и т.д.);
- точка выхода из RVSM (Exit point) и RFL за пределами RVSM.

12.3.5. Допуск ВС к полетам в условиях RVSM

Эксплуатанты воздушных судов, намеревающихся выполнять полеты в воздушном пространстве с RVSM, должны иметь:

- воздушные суда, оборудованные в соответствии с требованиями к минимальным характеристикам бортовых систем (RVSM MASPS);
- оформленный допуск воздушных судов к полетам в условиях RVSM.

После выполнения всех процедур, предусмотренных Руководством по допуску к RVSM, в п. 5 Сертификата летной годности такого ВС вносится запись RVSM.

В часть В эксплуатационных спецификаций ВС вносятся соответствующие записи о разрешении (эксплуатационном допуске) Минтранса России на производство полетов в условиях RVSM (по типам и экземплярам ВС и об ограничениях при выполнении таких полетов).

В раздел «Индивидуальные особенности ВС» бортового журнала вносится соответствующая запись о допуске экземпляра ВС к полетам в условиях RVSM.

Допуск к полетам в условиях RVSM, выданный в любом регионе ИКАО, будет являться действительным для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM и Российской Федерации.

12.3.6. Применение перечня допустимых отказов

В дополнение к Перечню допустимых отказов действуют следующие ограничения на выполнение полетов.

- (1) Вылет из базового аэропорта в соответствии с FPL или RPL, предусматривающим вход и полет в ВП RVSM, запрещается при следующих отказах или отклонениях в работе бортового оборудования (СВЭ RVSM):
 - (a) неисправность (отказ, непрохождение теста встроенного контроля) одного из двух или обоих основных высотомеров;
 - (b) при нахождении на земле и при установленном одинаковом давлении аэродрома (QFE или QNH) показания двух основных высотомеров левого и правого пилотов отличаются на величину 75 футов (23 м) и более;
 - (c) неисправность системы контроля и сигнализации отклонения от заданной высоты;
 - (d) неисправность ответчика ATC (на ПУ горит индикатор отказа ответчика) или двух каналов связи ответчика с основными высотомерами.
- (2) Вылет из внебазового аэропорта, находящегося в пределах географических границ ВП RVSM для завершения рейса до базового аэропорта в соответствии планом с одной или несколькими неисправностями, указанными в п.п. (1), допускается по согласованию с органами ОВД и ДОУГБА ПАО «Аэрофлот».

12.3.7. Выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM

Разрешение на вход в воздушное пространство с RVSM органы ОВД выдают при наличии достоверной информации о допуске воздушного судна к полетам в условиях RVSM. При отсутствии такой информации диспетчер органа ОВД обязан запросить наличие допуска к полетам в условиях RVSM у экипажа воздушного судна (**CONFIRM RVSM APPROVED**). Экипаж воздушного судна информирует орган ОВД о наличии допуска к полетам в условиях RVSM (**AFFIRM RVSM**) или об его отсутствии (**NEGATIVE RVSM**).

(1) Выдерживание эшелонов RVSM

Выдерживание эшелона RVSM осуществляется по одному из основных высотомеров ВС.

Подавление (отключение) сигнализации отклонения от заданной высоты не допускается. Значение эшелона полета (FL), установленное на задатчике, ни при каких обстоятельствах не изменяется в течение всего полета на данном эшелоне.

Контроль выдерживаемого эшелона полета (FL) осуществляется по второму основному высотомеру ВС сравнением его показаний с высотомером, используемым для выдерживания эшелона полета (FL).

Если расхождение в показаниях основных высотомеров (левого и правого пилота) превышает + 200 ft (60 м), то основные высотомеры для эшелонов RVSM считаются неисправными и экипаж действует в соответствии с положениями «Действия при потере воздушным судном статуса «Допущенного к RVSM».

«Осреднение показаний высотомеров» на эшелонах RVSM не допускается. Показания не основных высотомеров в ВП RVSM могут использоваться только при нештатных ситуациях, например, при отказе одного из основных высотомеров, потере статуса «Допущенного к RVSM» ВС и соответствующего доклада органу ОВД.

При срабатывании системы контроля и сигнализации отклонения от заданной высоты убедитесь в правильной установке значения эшелона полета на задатчике и, если требуется, вертикальным маневром немедленно устраните отклонение от заданной высоты (AAD) до погасания сигнализации.

При отказе одного или двух основных высотомеров (при этом ВС теряет статус «Допущенного к RVSM» и выполняются соответствующие процедуры) система контроля и сигнализации отклонения от заданной высоты не используется (подавляется), а вертикальные маневры и выдерживание эшелонов полета, заданных диспетчером УВД, осуществляется по показаниям дополнительного высотомера согласно РЛЭ ВС.

При длительном (более 1 часа) полета на одном эшелоне экипаж через каждые 60 минут полета производит:

- контроль установки (индикации) стандартного давления на основных и вспомогательных высотомерах;
- сравнение показаний основного высотомера второго пилота с показаниями основного высотомера командира ВС;
- контроль исправности ответчика АТС (индикатор отказа ответчика не горит).

Если обнаружены неисправности или отклонения, превышающие допустимые значения для ВП RVSM, экипаж действует в соответствии с положениями «Действия при потере воздушным судном статуса «Допущенного к RVSM».

(2) Изменение эшелонов RVSM

Изменение эшелонов RVSM производится после получения соответствующего указания или разрешения органа ОВД.

Занятие нового эшелона выполнять таким образом, чтобы исключить проскакивание заданной высоты на величину более 150 футов независимо от режима управления ВС и условий полета.

Воздушное судно считается занявшим указанный в разрешении эшелон полета если информация о высоте полета воздушного судна, основанная на данных о барометрической высоте, свидетельствует о том, что воздушное судно находится относительно заданного эшелона в пределах ± 200 ft (± 60 м) – в воздушном пространстве с RVSM или ± 300 ft (± 90 м) – в воздушном пространстве без применения RVSM в течение 15 сек.

После занятия нового эшелона полета (FL) в горизонтальном полете по команде командира ВС сравниваются показания двух основных высотомеров и определяется величина расхождения в их показаниях.

Командир ВС дополнительно убеждается в том, что при занятии нового CFL сигнализация об отклонении от заданной высоты и о расхождении в показаниях основных высотомеров не горит, а ответчик АТС исправен.

(3) Действия при потере воздушным судном статуса «Допущенного к RVSM»

Воздушное судно теряет статус «Допущенного к RVSM», если при проверке на земле или в полете проявился один или несколько перечисленных ниже отказов или отклонений в работе СВЭ RVSM:

- (a) техническая неисправность (отказ, непрохождение теста встроенного контроля) одного из двух или обоих основных высотомеров;
- (b) при нахождении на земле и при установленном одинаковом давлении аэродрома (QFE или QNH) показания двух основных высотомеров левого и правого пилотов отличаются на величину 75 ft (23 м) и более;
- (c) в полете показания двух основных высотомеров левого и правого пилотов отличаются на величину, превышающую 200 ft (60 м);
- (d) обнаружена неисправность системы контроля и сигнализации отклонения от заданной высоты;
- (e) обнаружена неисправность ответчика ACAS либо по информации органа ОВД становится очевидным, что передаваемая ответчиком высота отличается от фактической высоты, выдерживаемой по основному высотомеру, на величину, превышающую 300 ft (90 м), а переход на другой канал высоты ACAS не исправил ситуацию;
- (f) по любой причине невозможно включение режима стабилизации высоты автопилота, либо при включении этого режима наблюдаются отклонения в стабилизации высоты, превышающие 65 ft (20 м);
- (g) от органа ОВД получено сообщение о том, что в соответствии с показаниями системы контроля характеристик выдерживания высоты полет выполняется с TVE, превышающей 300 ft (90 м), и/или ASE, превышающей 245 ft (75 м).

Если ВС теряет статус «Допущенного к RVSM» при нахождении в ВП RVSM, экипаж немедленно сообщает органу ОВД о потере статуса из-за отказа оборудования фразой UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT и действует в соответствии с диспетчерскими указаниями или разрешениями.

Диспетчер органа ОВД при получении от экипажа воздушного судна информации о потере статуса RVSM обеспечивает вертикальное эшелонирование 2000 ft (600 м) между данным воздушным судном и любыми другими воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве с RVSM, а также до следующего пункта передачи управления между органами ОВД принимает меры по сохранению упорядоченного потока воздушного движения и задает данному воздушному судну эшелон полета ниже эшелона полета 290.

Примечание: При принятии решения о продолжении полета до аэродрома назначения следует учитывать, что наиболее вероятно снижение ниже ВП RVSM (до эшелона FL 280 и ниже) и что снижение будет выполняться в зависимости от воздушной обстановки.

Во всех случаях, когда отказы или отклонения в работе СВЭ RVSM, приведшие к потере статуса «Допущенного к RVSM», устранены или более не проявляются, считается, что статус «Допущенного к RVSM» восстановлен.

Если до этого органам ОВД уже было сообщено о потере статуса, то независимо от того снижено ВС или еще нет, экипаж немедленно сообщает о восстановлении статуса «Допущенного к RVSM» фразой: READY TO RESUME RVSM и при необходимости, запрашивает требуемый эшелон полета.

(4) Действия при умеренной или сильной турбулентности в ВП RVSM

При попадании в зону умеренной или сильной турбулентности, требующей отключение автопилота, или вследствие которой отклонения от заданного эшелона полета (AAD) превышают 65 футов (20 м), экипаж немедленно сообщает об этом органу ОВД фразой UNABLE RVSM DUE TURBULENCE и действует в соответствии с диспетчерскими указаниями или измененным разрешением.

В этом случае ВС не теряет статус «Допущенного к RVSM», но в зависимости от ситуации диспетчер УВД может либо применить минимум вертикального эшелонирования с другими ВС в 2000 ft (600 м), что потребует изменения эшелона полета, либо изменить направление полета для создания бокового эшелонирования с другими ВС, следующими на смежных эшелонах RVSM.

При наличии информации о сильной турбулентности диспетчер органа ОВД может прекратить применение RVSM в полном объеме или для определенного диапазона эшелонов и/или соответствующего района.

При прекращении или ослаблении турбулентности, когда становится возможным включение режима стабилизации высоты автопилота и точное выдерживание эшелона RVSM, экипаж немедленно сообщает о восстановлении выдерживания требований RVSM фразой READY TO RESUME RVSM и действует в соответствии с указаниями или разрешениями диспетчера.

(5) Процедура полета с постоянным боковым уклонением – Strategic Lateral Offset Procedures (SLOP).

В континентальных зонах, где отсутствует радиолокационное обеспечение, экипажи могут применять боковое смещение, если оборудование позволяет выполнять полет по параллельному маршруту в автоматическом режиме. Решение о боковом смещении ВС принимается под ответственность экипажа.

В воздушном пространстве без радиолокационного контроля смещение производится на 1 или 2 морские мили только вправо от оси трассы, относительно направления полета. Разрешение органа ОВД в этом случае не требуется.

При радиолокационном контроле смещение производится по разрешению органа ОВД.

Пилоты, применявшие боковое смещение в удаленных континентальных зонах без радиолокационного контроля, при входе в зону радиолокационного контроля должны получить разрешение органа ОВД на продолжение полета в режиме смещения.

12.3.8. Действия при нарушениях правил полетов в RVSM

Каждый случай нарушения требований в отношении выдерживания эшелона полета (FL в воздушном пространстве RVSM расследуется полномочными органами ОВД. К таким случаям относятся:

- TVE, равная или превышающая 300 ft (90 м);
- ASE, равная или превышающая 245 ft (75 м);
- AAD, равная или превышающая 300 ft (90 м)*.

Если при сообщении об AAD в результате проверки показаний основных высотомеров стало очевидным, что причиной такой ситуации явилась ложная информация о высоте, передаваемая ответчиком ACAS, об этом немедленно сообщается органу ОВД (рекомендуемая фраза – TRANSPONDER'S ALTITUDE REPORTING ERROR). При такой ситуации нарушение требований RVSM не фиксируется и для органов ОВД ВС не теряет статуса «Допущенного к RVSM». Если переключение на другой канал высоты ответчика ACAS не устранило ошибку, то органами ОВД ВС рассматривается как «ВС с отказавшим ответчиком по каналу высоты» с применением соответствующих процедур обслуживания таких ВС.

Независимо от того, кто зафиксировал нарушение – контролирующий орган, орган ОВД или эксплуатант (по данным ССПИ или по докладу экипажа), инспекцией по безопасности полетов авиакомпании в течение 72 часов направляется сообщение в ФНСТ Министерства транспорта Российской Федерации.

В сообщении указываются:

- номер ВС и номер разрешения на производство полетов в RVSM, фамилия командира ВС;
- маршрут (выполняемый рейс), время, место и разрешенный эшелон пилета;
- причина нарушения и ее краткий анализ;
- предпринимаемые меры, направленные на предотвращение повторения нарушений.

При получении сообщения от органа ОВД о значительной ошибке выдерживания высоты, подпадающей под критерии нарушения, или, если нарушение замечено самим экипажем, то в полете фиксируется:

- место и время;
- FL, показания основных и резервных высотомеров и установленное давление;
- различия в показаниях двух основных высотомеров (любое значение);
- установленное значение заданной высоты в системе контроля и сигнализации;
- режим работы автопилота;
- режим работы и канал связи с высотомером оборудования ACAS.

После завершения рейса (в базовом аэропорту) эти сведения записываются в бортовой журнал ВС, ДТО ВС предупреждается о необходимости снятия и расшифровки СОК, а командир ВС составляет письменный отчет о нарушении и прикладывает его к отчетной документации о полете.

Факт нарушения требований RVSM, независимо от того вызвано нарушение техническими причинами или ошибками экипажа, является предметом тщательного расследования руководством ДПП и ДУБП. Расследование производится исключительно для выявления причин и принятия мер, направленных на предотвращение последующих нарушений требований RVSM.

12.3.9. Особенности эшелонирования в воздушном пространстве Российской Федерации

Эшелонирование - вертикальное, горизонтальное (продольное, боковое) рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы.

- (1) В воздушном пространстве Российской Федерации устанавливаются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования:
- (a) до эшелона полета 290 - 300 м;
 - (b) от эшелона полета 290 до эшелона полета 410:
 - (i) 300 м - между воздушными судами, допущенными к полетам с применением RVSM;
 - (ii) 600 м:
 - между государственными и экспериментальными воздушными судами, не допущенными к полетам с применением RVSM, и любыми другими воздушными судами;
 - между государственными и экспериментальными воздушными судами, выполняющими полет в составе группы, и любыми другими воздушными судами;
 - между воздушным судном, внезапное ухудшение работы оборудования которого не обеспечивает выдерживания заданного эшелона полета, и любыми другими воздушными судами;
 - между воздушным судном, попавшим в зону сильной турбулентности, вызванной метеорологическими условиями или спутным следом, непосредственно влияющей на способность воздушного судна выдерживать заданный эшелон полета, и любыми другими воздушными судами;
 - между воздушным судном, выполняющим полет с отказавшей радиосвязью, и любыми другими воздушными судами.

Вход в воздушное пространство от эшелона полета 290 до эшелона полета 410 воздушным судам (кроме государственных и экспериментальных воздушных судов), не допущенных к полетам с применением RVSM, запрещен;

(c) выше эшелона полета 410 - 600 м.».

Сокращенные интервалы вертикального эшелонирования (RVSM) воздушных судов от эшелона полета 290 до эшелона полета 410 применяются в воздушном пространстве Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Российскую Федерацию.

Порядок допуска воздушных судов и эксплуатантов к полетам с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM), а также контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами (мониторинг) определяется Министерством транспорта Российской Федерации.

Допуск к полётам в условиях RVSM, выданный в любом регионе ИКАО, является действительным для выполнения полётов в воздушном пространстве Российской Федерации с RVSM.

Вертикальное эшелонирование воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации осуществляется по полукруговой системе относительно истинного меридиана согласно таблице 12.3-1.

В районе контролируемого аэродрома, в зоне аэродромного диспетчерского обслуживания, в зоне диспетчерского обслуживания подхода и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

Вертикальное эшелонирование ВС в воздушном пространстве Российской Федерации осуществляется на установленных интервалах, выражаемых в метровых величинах относительной высоты ниже эшелона перехода, и через эшелоны полёта (FL) при полётах на эшелоне перехода и выше.

При ведении двусторонней радиосвязи «воздух-земля» между экипажем воздушного судна, выполняющим полет на эшелоне полета, и диспетчером органа ОВД используются числовые значения эшелонов полета.

Местонахождение ВС в вертикальной плоскости, выполняющего полёт в районе аэродрома ниже эшелона перехода, будет задаваться диспетчером органа ОВД и докладываться экипажами в величинах относительной высоты (QFE) в метрах.

В случае попадания воздушного судна в аварийную ситуацию диспетчеру органа ОВД допускается, по запросу экипажа воздушного судна выдавать эшелон полета в метровых (футовых) величинах, соответствующих числовому значению эшелона полета.

При отказе бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи в качестве специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонами полета считать эшелоны FL 140 (4250 м), FL 150 (4550 м) или FL 240 (7300 м), FL 250 (7600 м) в зависимости от направления полета.

Перед началом каждого полёта в воздушном пространстве Российской Федерации и над открытым морем в районе ответственности Российской Федерации (РПИ) должен быть передан FPL не позднее, чем за 3 часа до времени отправления ВС в соответствии с требованиями АИП Российской Федерации.

На воздушных трассах между Российской Федерацией и Монголией установлены транзитные зоны, в которых происходит изменение эшелонов полёта по правилам RVSM РФ и Монголии. Смена эшелонов полета производится в 30 километровой зоне приграничной полосы в воздушном пространстве России за исключением полета в восточном направлении по трассе через ПОД GINOM, где переход на систему эшелонирования RVSM Монголии происходит после пролета этой точки.

- (2) Минимальные интервалы горизонтального эшелонирования при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:
- (a) при районном диспетчерском обслуживании и диспетчерском обслуживании подхода - не менее 10 км;
 - (b) при аэродромном диспетчерском обслуживании:
 - не менее 5 км, за исключением случаев выполнения процедур параллельных взлетов и посадок воздушных судов;
 - не менее 10 км в тех случаях, когда:
 - (i) воздушное судно следует за воздушным судном массой 136000 кг и более;

- (ii) воздушное судно пересекает след воздушного судна массой 136000 кг и более;
 - (iii) воздушное судно, следующее позади воздушного судна массой 136000 кг и более, использует одну и ту же взлетно-посадочную полосу или параллельные взлетно-посадочные полосы, расположенные на расстоянии менее 1000 метров между их осевыми линиями.
- (3) Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:
- (a) между воздушными судами, следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении:
 - при районном диспетчерском обслуживании и (или) диспетчерском обслуживании подхода - 10 мин.;
 - при аэродромном диспетчерском обслуживании при выполнении маневра захода на посадку - 3 мин.;
 - (b) при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 10 мин. в момент пересечения;
 - (c) при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 мин. в момент пересечения;
 - (d) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте) - 15 мин. в момент пересечения.
- (4) Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения в условиях использования контрактного автоматического зависимого наблюдения и связи "диспетчер - пилот" по линии передачи данных при движении по одному маршруту на одной высоте, по пересекающимся маршрутам на одной высоте, по одному маршруту с пересечением занятых попутных эшелонов, по одному маршруту с пересечением занятых встречных эшелонов при районном диспетчерском обслуживании устанавливаются:
- 100 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 10 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 22 минут;
 - 100 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 4 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 32 минут;
 - 60 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 4 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 14 минут.

**Вертикальное эшелонирование воздушных судов в воздушном пространстве
Российской Федерации**

Таблица 12.3-1

| Истинный путевой угол от 0° до 179° | | | Истинный путевой угол от 180° до 359° | | |
|----------------------------------------|--------|--------|------------------------------------------|--------|--------|
| Полеты по правилам полетов по приборам | | | Полеты по правилам полетов по приборам | | |
| Эшелон полета | Метры | Футы | Эшелон полета | Метры | Футы |
| 010 | 300 | 1000 | 020 | 600 | 2000 |
| 030 | 900 | 3000 | 040 | 1200 | 4000 |
| 050 | 1500 | 5000 | 060 | 1850 | 6000 |
| 070 | 2150 | 7000 | 080 | 2450 | 8000 |
| 090 | 2750 | 9000 | 100 | 3050 | 10000 |
| 110 | 3350 | 11000 | 120 | 3650 | 12000 |
| 130 | 3950 | 13000 | 140 | 4250 | 14000 |
| 150 | 4550 | 15000 | 160 | 4900 | 16000 |
| 170 | 5200 | 17000 | 180 | 5500 | 18000 |
| 190 | 5800 | 19000 | 200 | 6100 | 20000 |
| 210 | 6400 | 21000 | 220 | 6700 | 22000 |
| 230 | 7000 | 23000 | 240 | 7300 | 24000 |
| 250 | 7600 | 25000 | 260 | 7900 | 26000 |
| 270 | 8250 | 27000 | 280 | 8550 | 28000 |
| 290 | 8850 | 29000 | 300 | 9150 | 30000 |
| 310 | 9450 | 31000 | 320 | 9750 | 32000 |
| 330 | 10050 | 33000 | 340 | 10350 | 34000 |
| 350 | 10650 | 35000 | 360 | 10950 | 36000 |
| 370 | 11300 | 37000 | 380 | 11600 | 38000 |
| 390 | 11900 | 39000 | 400 | 12200 | 40000 |
| 410 | 12500 | 41000 | 430 | 13100 | 43000 |
| 450 | 13700 | 45000 | 470 | 14350 | 47000 |
| 490 | 14950 | 49000 | 510 | 15550 | 51000 |
| И Т.Д. | И Т.Д. | И Т.Д. | И Т.Д. | И Т.Д. | И Т.Д. |

12.4. ОСОБЕННОСТИ ПОЛЕТОВ В РЕГИОНЕ СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКИ

Ни одно воздушное судно не должно входить в воздушное пространство Северной Атлантики в пределах зоны MNPS, а также на высотах, предназначенных для полетов с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM) в пределах указанной зоны, если оно не оборудовано средствами обеспечения с минимальными навигационными характеристиками (MNPS) и сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM), и выполнять полеты без специального разрешения, выдаваемого государством регистрации или государством эксплуатантом (см. Руководство по выполнению полетов в MNPS Северной Атлантики).

12.4.1. Район применения

(1) Северная Атлантика:

воздушное пространство MNPS – часть воздушного пространства Северной Атлантики на эшелонах полета от FL 285 до FL 420. Включает в себя следующие районы полетной информации: Гандер океанический, Нью-Йорк океанический (севернее 27° с.ш., исключая район западнее 60° з.д. и южнее 38° 38' с.ш.), Рейкьявик (до Северного полюса), Санта-Мария океанический и Шенвик океанический; сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) с интервалом 1000 футов (300 м) применяется на эшелонах полета от FL 290 до FL 410 включительно.

(2) Канада:

воздушное пространство MNPS – арктическая диспетчерская зона: Северная диспетчерская зона и часть Южной диспетчерской зоны на эшелонах полета от FL 330 до FL 410; сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) с интервалом 1000 футов (300 м) применяется на эшелонах полета от FL 290 до FL 410 включительно в пределах воздушного пространства Канады севернее 57° с.ш. (до Северного полюса).

12.4.2. Флайт-план ИКАО

В поле 10 флайт-плана для полетов, сертифицированных в соответствии с MNPS, вписывается X и W – для RVSM. Следует помнить, что диспетчерское разрешение органа ОВД не устанавливает само по себе разрешение на вход в воздушное пространство MNPS.

12.4.3. Частичный или полный отказ навигационного оборудования ВС

Воздушное судно с тремя установленными навигационными системами и только с двумя работающими может нормально выполнять полет. Для воздушного судна только с двумя работающими системами в случае отказа систем предлагается руководствоваться следующим.

(1) Северная Атлантика

При отказе одной системы (из двух работающих систем) перед взлетом:

Если оставшаяся система полностью работает, то экипаж ВС заполняет новый флайт-план, используя специальные маршруты.

При отказе одной системы (из двух работающих систем) до входа в пространство MNPS:

Экипажу ВС следует предусмотреть:

- посадку на соответствующем пригодном аэродроме до границы пространства MNPS или возвращение на аэродром вылета;
- получение диспетчерского разрешения на использование одного из специальных маршрутов;
- получение повторного диспетчерского разрешения на полет ниже пространства MNPS (FL 270 в восточном направлении, FL 260 в западном направлении) или на полет выше пространства MNPS (FL 410 в восточном направлении, FL 430 в западном направлении).

(a) При отказе одной системы (из двух работающих систем) после входа в пространство MNPS:

Экипажу ВС следует продолжить полет в соответствии с уже полученным океаническим диспетчерским разрешением, а также:

- оценить преобладающие обстоятельства (т.е. технические возможности второй системы, оставшуюся часть полета в пространстве MNPS и т.д.);
- выработать порядок действий на основе оценки преобладающих обстоятельств (например, запросить диспетчерское разрешение на полет выше или ниже воздушного пространства MNPS, получить новое диспетчерское разрешение для полета по специальным маршрутам, выполнить уход на соответствующий пригодный аэродром и т.д.);
- проконсультироваться с органом ОВД по выбору наиболее приемлемого порядка действий;
- получить диспетчерское разрешение органа ОВД перед выполнением любого отклонения от текущего океанического диспетчерского разрешения.

При решении о продолжении полета в соответствии с начальным диспетчерским разрешением экипажу ВС следует выполнять специальную программу контроля:

- внимательно контролировать работу оставшихся систем;
- проверять основную и запасную компасные системы применительно к имеющейся информации;
- проверять работоспособность оставшегося оборудования и при сомнениях относительно его надежности следует применить следующие процедуры:
 - попытаться установить визуальный контакт с другим воздушным судном и использовать его конденсационный след в целях обеспечения определения линии пути;
 - запросить у диспетчера океанического центра информацию о воздушных судах, находящихся поблизости с тем, чтобы получить полезную навигационную информацию (например, снос, магнитный курс, ветер и т.д.).

(b) При отказе оставшейся системы в пределах пространства MNPS:

- уведомить орган диспетчерского обслуживания;
- применить процедуры, указанные выше;
- усилить осмотрительность в отношении конфликтных воздушных судов;
- в максимальной степени использовать внешние огни ВС;
- при отсутствии указаний от диспетчерского органа ОВД предусмотреть набор/снижение на 500 футов (150 м), независимо от эшелона полета, передавая сообщение об этом действии по радио без подтверждения на частоте 121.5 МГц, и доложить диспетчеру УВД, как можно быстрее.

(2) Канада

Применяется процедура, аналогичная описанной выше для Северной Атлантики, за исключением того, что полеты ниже пространства MNPS выполняются на эшелоне полета FL290 в восточном направлении и на эшелоне полета FL310 в западном направлении.

Примечание:

В случае отклонения от линии заданного пути при полете в NAT MNPS или пространстве MNPS Канады экипаж ВС предпринимает немедленные корректирующие действия для возвращения на линию заданного пути с одновременным извещением органа ОВД с указанием причины уклонения и предпринятого действия для возвращения на маршрут.

12.4.4. Североатлантическая система организованных треков (NAT OTS)

(1) Североатлантическая система организованных треков действует:

- в дневное время в западном направлении с 11:30 – 19:00 UTC;
- в ночное время в восточном направлении с 01:00 – 08:00 UTC.

Произвольные маршруты (Random Routes) могут быть запланированы не ближе 60 морских миль к северу или югу от системы организованных треков NAT OTS. Вход на внешние треки системы организованных треков NAT OTS, а также их покидание допускаются в любой точке вдоль трека.

(2) Информация, касающаяся предпочтительных маршрутов в системе воздушного пространства MNPS, предоставляется в планирующие органы операторами заблаговременно, но не позднее чем в 19:00 UTC для последующей дневной системы треков и 10:00 UTC для последующей ночной системы треков.

12.4.5. Связь в Северной Атлантике

(1) Если воздушное судно не оборудовано аппаратурой селективного вызова (SELCAL), то экипаж ВС непрерывно прослушивает эфир на рабочей частоте ВЧ (HF) диапазона. Проверка работоспособности аппаратуры SELCAL выполняется во время входа или до входа в океаническое диспетчерское воздушное пространство и должна быть закончена до начала использования оборудования SELCAL. Использование оборудования SELCAL не должно прерываться даже в тех районах, где для связи «воздух-земля» используются радиостанции ОВЧ (VHF) диапазона, и имеется достаточное перекрытие для ОВЧ-связи.

(2) Полеты над основной частью района Северной Атлантики требуют радиосвязного оборудования ВЧ (HF) диапазона.

При отказе радиосвязного оборудования ВЧ (HF) диапазона на маршруте доклады о местоположении (POSITION REPORTS) осуществляются через другие воздушные суда. При необходимости первоначальная связь с другими ВС устанавливается на частоте 121,5 МГц.

В случае отказа радиосвязи экипаж ВС выполняет полет в соответствии с последним полученным и подтвержденным океаническим диспетчерским разрешением. Если океаническое диспетчерское разрешение не получено и не подтверждено, экипаж ВС обязан выйти на первую точку океанического пространства на эшелоне и скорости, указанные в заявленном плане полета, и следовать в соответствии с этим планом полета до точки выхода из океанического пространства (Jeppesen Atlantic Operation Charts 1-2 AT(H/L)).

- (3) Воздушные суда освобождаются от требований по наличию радиосвязного оборудования ВЧ (HF) диапазона при выполнении полетов по следующим маршрутам: STN/BEN-61N10W-KEF (на или выше FL 240), KEF-65N30W-DA (на эшелонах от FL 80 до FL 195).

Примечание: Полеты на других эшелонах или по любым другим маршрутам океанического диспетчерского района Рейкьявик (Reykjavik OCA/FIR) за пределами перекрытия ОБЧ (VHF) диапазона без радиосвязного оборудования ВЧ (HF) диапазона допускаются при наличии предварительного разрешения.

12.4.6. Диспетчерские процедуры для пересечения Северной Атлантики

- (1) Океанический диспетчерский район Шенвик (Shanwick OCA)

Океаническое диспетчерское разрешение (в западном направлении)

Воздушные суда, направляющиеся в сектор ответственности Шенвик Океанический с территории Соединенного Королевства и северной части Франции, устанавливают связь с Шенвиком океаническим по ОБЧ (VHF) каналам связи, если они находятся в пределах зоны действия соответствующей ОБЧ-радиостанции. Ожидая получение океанического разрешения на частотах Шенвик океанический, экипаж обязан поддерживать радиосвязь с диспетчером органа ОВД, под непосредственным управлением которого он находится. При невозможности установления связи с Шенвик океанический по ОБЧ-каналам, необходимо запросить океаническое разрешение на частотах ВЧ (HF) диапазона не позднее чем за 40 минут до точки входа в океанический район. При невозможности установления радиосвязи с Шенвик океанический ни по ОБЧ-каналам, ни на частотах ВЧ (HF) диапазона экипаж ВС направляет запрос на получение океанического разрешения в Шенвик океанический через диспетчерский орган ОВД, под непосредственным управлением которого находится воздушное судно.

ВС, оборудованные системой ACARS, могут использовать ее для запроса и получения океанического диспетчерского разрешения в западном направлении по каналу передачи данных Системы получения океанического разрешения (ORCA).

- (2) Океаническая транзитная зона Шеннона (SOTA)

Часть океанического диспетчерского района Shanwick OCA обозначена как океаническая транзитная зона Шеннона. Требования MNPS и RVSM применяются от эшелона FL 285 до эшелона FL 420. Управление воздушным движением в океанической транзитной зоне Шеннона осуществляется диспетчерским центром ОВД Шеннона по ОБЧ (VHF) каналам – позывной Shannon Control.

При невозможности установления радиосвязи по ОБЧ (VHF) каналам необходимо использовать каналы связи ВЧ (HF) диапазона – позывной Shannon Control (AIP Ирландии; Jeppesen Atlantic Operation Charts 1-2 AT(H/L)).

- (3) Океанический диспетчерский район Рейкьявика (Reykjavik OCA)

Экипаж ВС запрашивает океаническое разрешение на частотах Iceland Radio до входа в диспетчерский район Рейкьявика. Океаническое разрешение дается океаническим диспетчерским центром Рейкьявика после согласования с центрами ОВД Scottish и Stavanger на частотах Iceland Radio и должно предоставляться экипажам за 10÷30 минут до входа в диспетчерский район Рейкьявика.

Экипаж ВС остается на связи с диспетчерами УВД Scottish или Stavanger до получения указаний о переходе на связь с Reykjavik Control. Если до входа в диспетчерский район Рейкьявика океаническое разрешение не получено, экипаж ВС подтверждает разрешение на вход в диспетчерский район Рейкьявика через диспетчерский орган ОВД, под непосредственным управлением которого находится ВС (Scottish или Stavanger). Предполагается, что вход в диспетчерский район Рейкьявика будет осуществляться на эшелоне, разрешенном диспетчерским органом ОВД Scottish или Stavanger, и будут осуществляться дальнейшие попытки получения океанического разрешения на частотах Iceland Radio (Jeppesen Atlantic Operation Charts 1-2 AT(H/L)).

При выполнении полетов в западном направлении через точку 61°N 010°W (RATSU) океаническое разрешение выдает Reykjavik Control.

(4) Океанический диспетчерский район Санта-Мария (Santa Maria OCA)

Океаническое диспетчерское разрешение запрашивается экипажем ВС на соответствующих частотах ВЧ (HF) или ОВЧ (VHF) диапазонов Santa Maria Radio не позднее чем за 40 минут до расчетного пересечения границы океанического диспетчерского района Santa Maria OCA (Jeppesen Atlantic Operation Charts 1-2 AT(H/L)).

(5) Океанический диспетчерский район Гандера (Gander OCA)

Если не получено иного указания, действуют следующие процедуры получения океанического разрешения с 23:30 UTC до 05:30 UTC ежедневно для всех самолетов, выполняющих полет через Атлантику в восточном направлении на эшелонах выше FL 280 и пересекающих диспетчерский район Гандера.

Частоты, на которых можно получить океаническое разрешение, публикуются ежедневно в разделе «Примечание» сводной таблицы треков, действующих в восточном направлении. Экипаж ВС устанавливает связь с Gander Clearance Delivery на соответствующей частоте, указанной в сводной таблице треков. Связь должна быть установлена до выхода ВС из зоны радиусом 200 морских миль от наземной станции органа ОВД. При невозможности установления связи на частотах «Clearance Delivery», экипаж ВС сообщает об этом диспетчеру УВД, под непосредственным управлением которого находится ВС (Jeppesen Atlantic Operation Charts 1-2 AT(H/L)).

Океаническое разрешение также может быть получено через ACARS.

(6) Северо-Американские маршруты (NARs)

Северо-Американские маршруты представляют собой пронумерованную серию заранее установленных маршрутов, соединяющих океанический и внутренний диспетчерские районы. Система северо-американских маршрутов разработана для полетов в основные (крупнейшие) аэропорты Северной Америки.

Полная информация о северо-американских маршрутах, вместе с применяемыми процедурами, опубликована в следующих документах: The United States Airport Facility Directory – Northeast, The Canada Flight Supplement и в сборниках фирмы JEPPESEN в разделе «ENROUTE».

(7) Океанический диспетчерский район Нью-Йорка (New York OCA)

При входе воздушного судна в океанический диспетчерский район Нью-Йорка из внутреннего воздушного пространства Нью-Йорка экипажу следует ожидать получение океанического разрешения на последней частоте диспетчера органа ОВД New York Radar, в противном случае диспетчер органа ОВД сообщит экипажу частоты ARINC, на которых необходимо получить океаническое диспетчерское разрешение. Полученное океаническое разрешение должно быть полностью повторено экипажем ВС. ARINC сообщит океаническую частоту для связи.

При входе в океанический диспетчерский район Нью-Йорка с южных направлений и, если экипаж ВС уже получил три элемента разрешения: полный маршрут, эшелон полета и число Маха, даже если эти элементы не были заданы в одно и то же время, запрос океанического диспетчерского разрешения не требуется. Если экипаж ВС не получил все три перечисленные элементы разрешения, то полное океаническое диспетчерское разрешение должно быть получено до входа в воздушное пространство MNPS.

(8) Запрос на получение океанического диспетчерского разрешения должен содержать:

- позывной ВС;
- пункт входа в ОСА и расчетное время его пролета;
- запрашиваемый эшелон полета и число Маха;
- любое изменение к флайт-плану, относящееся к ОСА;
- максимальный эшелон полета, который ВС может занять на входной пункт ОСА.

Океаническое разрешение в сокращенном виде выдается только в том случае, когда ВС разрешается выполнять полет по маршруту, полностью содержащему все точки одного из организованных треков. Во всех остальных случаях выдается полное океаническое разрешение.

Экипаж подтверждает наличие действующей сводной таблицы треков, называя его идентификационный номер при повторении океанического диспетчерского разрешения. Если экипаж при повторении океанического диспетчерского разрешения включает в сообщение идентификационный номер действующей сводной таблицы треков, то повторение координат точек полученного трека не требуется, даже если полученный трек отличается от первоначально запрошенного.

Экипаж, получивший разрешение на выполнение полета по маршруту, не входящему в систему организованных треков, повторяет координаты всех точек маршрута от входной точки в океаническое пространство до выходной.

(9) Процедуры докладов о местоположении ВС

- (a) Всякий раз, когда расчетное время следующей точки маршрута отличается от расчетного времени, переданного органу ОВД на 3 минуты и более, уточненное расчетное время должно быть передано в соответствующий орган ОВД как можно быстрее.
- (b) Доклады о местоположении, передаваемые экипажем ВС, выполняющим полет по треку, проходящему через последовательные точки вдоль каждой границы РДС, передаются районному диспетчерскому центру, обслуживающему смежный диспетчерский район.
- (c) Географическая долгота докладывается тремя цифрами (пятью, если в значении долготы присутствуют минуты).

В восточном/западном направлении:

- к югу от широты 70°N: 10-градусные долготные интервалы между 0° и 70°W (0°, 10°W, 20°W и т.д.);
- к северу от широты 70°N: 20-градусные долготные интервалы между 0° и 60°W (0°, 20°W, 40°W и т.д.).

Расстояние между пунктами донесений, насколько возможно, не должно превышать одного часа полетного времени. Дополнительные пункты донесений устанавливаются при необходимости в зависимости от скорости воздушного судна или угла, под которым пересекается меридиан:

- к югу от широты 70°N: 10-градусные долготные интервалы между 5°W и 65°W (5°, 15°W, 25°W и т.д.),
- к северу от широты 70°N: 20-градусные долготные интервалы между 10°W и 50°W (10°, 30°W, 50°W и т.д.).

В северном/южном направлении: 5-градусные широтные интервалы (30°N, 25°N, 20°N и т.д.), долгота выражается в градусах и минимумах.

Океанический диспетчерский район Гандера (GANDER OCA):

- также у 45°W в западном направлении ниже эшелона полета FL 290 и внутренней/океанической границах зоны, если она пересекается к северу от 53°N.

(10) Метод числа Маха (MACH NUMBER TECHNIQUE)

Метод числа Маха основывается на истинном числе М.

Диспетчерское разрешение органа ОВД содержит назначенное число Маха, которое выдерживается экипажем ВС при полете над Атлантикой. Информация о планируемом числе Маха включается во флайт-план. Диспетчерский орган ОВД использует число Маха вместе с докладами экипажей ВС для расчета времени пролета существенных точек заданного трека. Эти расчеты используются как для обеспечения продольных интервалов между воздушными судами, так и для координации с соседними органами диспетчерского обслуживания.

Экипаж ВС обязан строго выдерживать назначенное число Маха до тех пор, пока не будет получено новое повторное диспетчерское разрешение от соответствующего диспетчерского органа ОВД.

Если немедленное временное изменение числа Маха окажется крайне необходимым, например, из-за турбулентности, то диспетчерский орган ОВД должен быть уведомлен об этом как можно быстрее. После выхода из океанического воздушного пространства экипаж ВС выдерживает назначенное число Маха во внутреннем контролируемом воздушном пространстве соответствующей страны, если только соответствующий диспетчерский орган ОВД не разрешит изменение.

(11) Процедура выполнения полетов с выдерживанием постоянного бокового смещения

Процедуру Strategic Lateral Offset Procedure (SLOP) следует использовать всегда в качестве стандартной практики для уменьшения вероятности столкновения с другими ВС при возникновении условий, приводящих к отклонениям от заданной высоты полета вследствие ошибок и турбулентности, а так же попадания в спутную струю во всем океаническом пространстве NAT HLA, включая New York FIR и San Juan FIR.

SLOP предполагает:

- (a) полет ВС с постоянным боковым смещением только с правой стороны от заданного маршрута или трека;

- (b) по отношению к заданному маршруту или треку полет может выполняться:
- по оси трассы;
 - или 1 морская миля справа от оси трассы;
 - или 2 морских мили справа от оси трассы.

Для достижения равномерного распределения ВС относительно оси трассы, пилотам рекомендуется выбрать величину бокового смещения, чтобы оно отличалось от соседних ВС, следующих впереди, выше и/или ниже по тому же маршруту полета. Для координации величины бокового смещения с другими ВС экипаж может использовать любые доступные средства (например, TCAS, радиообмен, УКВ-частоту 123,45 МГц, визуальное обнаружение и другие). Если попутное движение по маршруту полета не наблюдается командиру ВС следует произвольно выбрать величину бокового смещения в одну или две мили справа от оси трассы;

- (c) в любом случае боковое смещение не должно превышать двух морских миль;
- (d) ВС, не имеющие автоматического программирования для полета с боковым смещением, должны выполнять полет по оси трассы;
- (e) процедура SLOP применяется непосредственно после пролета входной точки океанического пространства. ВС должно быть возвращено на ось заданной линии пути до пролета выходной точки NAT HLA;
- (f) ВС, следующие транзитом через контролируемое воздушное пространство FIR Bermuda, так же могут оставаться на установленных боковых смещениях от трассы;
- (g) экипажам ВС не требуется получение разрешение органа ОВД на выполнение полета с боковым смещением;
- (h) доклады о местоположении ВС должны базироваться на контрольных точках диспетчерского разрешения, но не на координатах бокового смещения.

(12) Процедуры набора высоты на маршруте

Для обеспечения полета на маршруте на оптимальных высотах экипажу ВС рекомендуется указывать:

- (a) У каждой границы океанической диспетчерской зоны при первоначальной связи с диспетчерским органом ОВД наивысший приемлемый эшелон, время и местонахождение, у которого этот эшелон может быть достигнут.
- (b) При полете по маршруту с нестандартными 10-градусными (по долготе) пунктами донесения о местонахождении:
- если ВС выполняет полет по треку – позывной воздушного судна, обозначение трека и планируемый эшелон полета;
 - если ВС выполняет полет вне системы организованных треков (OTS) – позывной воздушного судна, расчетное время пролета следующего пункта (ETA), указываемого в градусах широты и долготы и планируемый эшелон полета.

(13) Работа ответчика вторичной радиолокации

Если диспетчерским центром не предписано иного, за исключением аварийных случаев и отказов радиосвязи, экипаж ВС, выполняющий полет в регионе NAT, устанавливает следующие коды вторичной радиолокации:

- (a) режим A/C, код 2000 для всех направлений;
- (b) режим A/C, код 2100 до входа в Bermuda TMA, за исключением случаев, когда последний назначенный экипажу ВС код вторичной радиолокации сохраняется в течение 30 минут после входа в воздушное пространство NAT.

Экипаж ВС, выполняющий полет в пределах океанической транзитной зоны SOTA, устанавливает режим ответчика A/C, при этом код вторичной радиолокации назначается диспетчерским центром Shannon ATCC.

12.4.7. Особый порядок действий при чрезвычайных обстоятельствах в полете

(1) Введение

Поскольку невозможно предусмотреть возникновение в полете всех чрезвычайных обстоятельств, следующие наиболее вероятные случаи требуют применения специальных процедур:

- (a) невозможность выполнять полет в соответствии с выданным диспетчерским разрешением вследствие метеорологических условий, ухудшения летно-технических характеристик воздушного судна или нарушения герметизации;
- (b) отклонение от маршрута полета с пересечением основного потока воздушного движения; и/или
- (c) потеря или значительное ухудшение требуемых навигационных возможностей при выполнении полета в воздушном пространстве, где точность навигационных характеристик является неперенным условием безопасного выполнения полетов.

Указанные правила в основном применяются в тех случаях, когда требуется выполнить снижение и/или разворот на обратный курс или изменить маршрут с целью ухода на запасной аэродром. Пилот должен предпринять необходимые действия по обеспечению безопасности полета воздушного судна и по своему усмотрению определить последовательность предпринимаемых действий с учетом конкретных обстоятельств.

(2) Общие положения

Если воздушное судно неспособно продолжать полет в соответствии с выданным ему диспетчерским разрешением и/или не в состоянии обеспечивать точность навигационных характеристик, установленную для данного воздушного пространства, то прежде чем предпринимать какие-либо действия необходимо, если возможно, получить измененное диспетчерское разрешение.

При этом соответственно используются радиотелефонные сигналы бедствия (MAYDAY) или срочности (PAN PAN), желательно повторяемые три раза.

Если получить новое диспетчерское разрешение не представляется возможным, то до получения измененного разрешения в случае чрезвычайных обстоятельств, следует использовать изложенные ниже процедуры и при первой возможности повторно уведомить орган управления воздушным движением о типе воздушного судна и характере проблемы. В целом воздушное судно должно выполнять полет на таком эшелоне полета и по такому смещенному треку, на которых столкновение с другим воздушным судном наименее вероятно.

(3) При невозможности получения нового диспетчерского разрешения до начала выполнения маневра экипаж ВС:

- (a) оставляет заданный маршрут или трек, выполнив сначала разворот, не менее чем на 45° вправо или влево с тем, чтобы занять трек, смещенный на 15 морских миль (28 км) от осевой линии заданного трека в том же или противоположном направлении. По мере возможности направление разворота должно определяться местоположением ВС относительно любой системы организованных маршрутов или треков.

На направление разворота могут влиять другие факторы:

- направление на запасной аэропорт;
- запас высоты над местностью;

- любое выполняемое оперативное боковое смещение;
 - эшелоны полета, установленные на соседних маршрутах или треках.
- (b) начав выполнение разворота:
- если невозможно выдерживать заданный эшелон полета, установить минимально возможную скорость снижения (учитывая возможность нахождения ниже на том же треке воздушного судна, выполняющего полет с оперативным боковым смещением (SLOP) в 1 или 2 морские мили) и выбрать окончательную высоту, которая отличается от обычно используемой на 500 футов (150 м), если полет выполняется на FL410 или ниже, или на 1000 футов (300 м), если полет выполняется выше FL410; или
 - если имеется возможность выдерживать заданный эшелон полета, после отклонения воздушного судна на 10 морских миль (19 км) от осевой линии назначенного трека набрать высоту или снизиться с целью выбора эшелона полета, который отличается от обычно используемых на 500 футов (150 м), если полет выполняется на FL410 или ниже, или на 1000 футов (300 м), если полет выполняется выше FL410.
- (c) установить связь и оповестить ближайшие ВС, передавая с приемлемыми интервалами на частоте 121,5 МГц (или резервной частоте 123,45 МГц, предназначенной для связи воздух-воздух между пилотами) и на используемой маршрутной частоте – позывной воздушного судна, эшелон полета, местоположение ВС (включая, при необходимости, индекс маршрута ОВД или кодовое обозначение трека) и свои намерения;
- (d) следить за воздушными судами, которые могут представлять опасность как визуально, так и с помощью БСПС;
- (e) включить все бортовые аэронавигационные огни (в соответствии с существующими эксплуатационными ограничениями);
- (f) не выключать приемоответчик ВОРЛ в течение всего времени.
- (4) При уходе с назначенного трека:
- (a) если предполагается занять смещенный трек в том же направлении, следует ограничить разворот изменением курса на 45°, с тем чтобы избежать перелета смещенного трека; или
- (b) если предполагается занять и выдерживать смещенный трек в противоположном направлении, то:
- эксплуатационные ограничения на углы крена на крейсерских высотах, как правило, приведут к перелету трека, подлежащего занятию. В этих случаях выполнение непрерывного разворота следует продолжить до изменения курса на угол более 180° с тем, чтобы как можно скорее вновь выйти на смещенный трек;
 - при выполнении разворота на обратный курс в структуре маршрутов с боковым разнесением 30 морских миль (56 км) необходимо проявлять исключительную осторожность в отношении воздушных судов на соседних маршрутах, следующих в противоположном направлении, а любой набор высоты или снижение, предусмотренные п. 7.3 (b), следует выполнять до приближения к любому соседнему маршруту ОВД на расстояние 10 морских миль (19 км).

12.4.8. Обход опасных метеоявлений

При отклонениях воздушного судна от назначенного трека для обхода опасных метеоявлений и невозможности получения предварительного разрешения органа ОВД на требуемое отклонение экипаж ВС должен предпринять следующие действия:

- (a) по возможности отклониться от системы организованных треков;
- (b) передавать свое местоположение и намерения на частоте 121,5 МГц (на резервной частоте 123,45 МГц);
- (c) осуществлять визуальный контроль за другими ВС, а также использовать систему ACAS;
- (d) включить бортовые аэронавигационные огни;
- (e) если отклонение от назначенного трека для обхода не превышает 10 морских миль (19 км), сохранять предписанный органом ОВД эшелон полета;
- (f) если для обхода требуется отклонение от назначенного трека более чем на 10 морских миль (19 км), приступить к изменению эшелона полета при нахождении воздушного судна на расстоянии 10 морских миль от назначенного трека, соблюдая следующие критерии:
 - I. если назначенный трек расположен между 000° и 179° (магнитных) и отклонение выполняется влево – снизиться на 300 футов (90 м);
 - II. если назначенный трек расположен между 000° и 179° (магнитных) и отклонение выполняется вправо – набрать 300 футов (90 м);
 - III. если назначенный трек расположен между 180° и 359° (магнитных) и отклонение выполняется влево – набрать 300 футов (90 м);
 - IV. если назначенный трек расположен между 180° и 359° (магнитных) и отклонение выполняется вправо – снизиться на 300 футов (90 м).
- (g) при возвращении на назначенный трек занятие предписанного эшелона полета производится при нахождении воздушного судна приблизительно в 10 морских миль (19 км) от заданной линии пути;
- (h) если контакт с органом ОВД не был установлен перед началом отклонения, экипаж ВС продолжает попытки его установления для получения диспетчерского разрешения на выполнение данного отклонения;
- (j) если контакт с органом ОВД был установлен, экипаж ВС продолжает информировать орган ОВД о своих намерениях, получая при этом основную информацию о воздушном движении.

12.4.9. Попадание в спутную струю

Процедура стратегического бокового смещения (SLOP) является в настоящее время стандартной эксплуатационной процедурой в регионе NAT. Таким образом, если воздушное судно попадает в турбулентность в спутном следе во время полета в воздушном пространстве NAT MNPS и пилот считает необходимым осуществить смещение от заданного трека, то он может применить следующие стандартные процедуры:

- выполнить полет по оси трека или следовать с боковым смещением 1 или 2 морские мили только вправо от оси трека для получения бокового смещения относительно соседнего ВС;

- экипаж должен использовать любые возможные средства (такие как TCAS, радиосвязь, визуальное наблюдение) для определения наилучшего положения относительно соседнего ВС;
- экипаж может использовать частоту 123.45 МГц для координации своих действий с соседним ВС;
- экипаж может применять процедуру бокового смещения, начиная от входной точки, и должен возвратиться на ось трека до выходной точки;
- ВС, выполняющее полет в контролируемом радаром воздушном пространстве (REYKJAVIK OCEANIC STA), должен удерживать заранее установленное боковое смещение;
- диспетчерское разрешение органа ОВД на выполнение процедуры бокового смещения не требуется;
- при выполнении процедуры Position Report докладываются точки в соответствии с выданным океаническим разрешением без учета бокового смещения.

При попадании ВС в спутную струю и после выполнения процедуры бокового смещения экипаж должен заполнить и направить в NAT CMA бланк Wake Turbulence Report Form по адресу:

North Atlantic Central Monitoring Agency
c/o National Air Traffic Services
Room G41
Scottish & Oceanic Area Control Centre
Sherwood Road,
Prestwick, Ayrshire – KA9 2NR.

12.4.10. Типы и формы стандартных сообщений воздух-земля

(1) Доклад о местонахождении

Доклад о местонахождении, используемый для обычных установленных докладов о местонахождении.

Используемая фразеология: для указания следующего местонахождения на назначенном маршруте является ESTIMATING (расчетным), а для следующего последовательного местонахождения – NEXT (следующее). Содержание и последовательность сообщения данных:

- позывной воздушного судна с указанием частоты, на которой ведется передача, если используется связь на частотах ВЧ (HF) диапазона;
- текущее местоположение воздушного судна;
- фактическое время пролета докладываемого местоположения ВС (UTC);
- поддерживаемый эшелон полета;
- следующее местоположение на заданном маршруте или точка входа в океаническую диспетчерскую зону;
- расчетное время пролета следующего местоположения или точки входа в океаническую диспетчерскую зону;
- следующее последовательное местоположение;
- любая другая информация, например, данные о метеонаблюдениях или сообщения для авиакомпании.

(2) Запрос диспетчерского разрешения (REQUEST CLEARANCE)

- (a) Для совместного использования с обычными докладами о местонахождении, для запроса изменения числа Маха, эшелона полета или маршрута и для запроса океанического диспетчерского разрешения в западном направлении перед входом в океанические диспетчерские районы Рейкьявика, Санта Марии и Шенвика.

Содержание и последовательность сообщения данных:

- позывной воздушного судна с указанием частоты, на которой ведется передача, если используется связь на частотах ВЧ (HF) диапазона;
- текущее местоположение или местоположение ВС, указанное в последнем докладе о местоположении;
- фактическое время пролета докладываемого местоположения ВС (UTC);
- поддерживаемый эшелон полета;
- следующее местоположение на заданном маршруте или точка входа в океаническую диспетчерскую зону;
- расчетное время для следующего местоположения или точки входа в океаническую диспетчерскую зону;
- следующее последовательное местоположение;
- запрашиваемое число Маха, эшелон полета или маршрут;
- дальнейшая информация или уточняющие замечания.

- (b) Для запроса на изменение числа Маха или маршрута вне момента доклада о местонахождении.

Содержание и последовательность сообщения данных:

- позывной воздушного судна с указанием частоты, на которой ведется передача, если используется связь на частотах ВЧ (HF) диапазона;
- запрашиваемое число Маха или маршрут;
- дальнейшая информация или уточняющие замечания.

(3) Пересмотренный расчет (REVISED ESTIMATE)

Для уточнения расчета времени следующего местонахождения.

Содержание и последовательность данных:

- позывной воздушного судна с указанием частоты, на которой ведется передача, если используется связь на частотах ВЧ (HF) диапазона;
- следующее местоположение на заданном маршруте;
- пересмотренный расчет следующего местоположения (UTC);
- дальнейшая информация.

(4) Набор более высокого эшелона (When Able Higher)

Для передачи информации о местоположении или времени, когда возможен набор более высокого эшелона, или для запроса более высокого эшелона вне момента доклада о местоположении.

Содержание и последовательность сообщения данных:

- позывной воздушного судна с указанием частоты, на которой ведется передача, если используется связь на частотах ВЧ (HF) диапазона;
- запрашиваемый или приемлемый эшелон;
- в указанном местоположении или времени.

(5) Разные сообщения (MISCELLANEOUS MESSAGE)

Использование простого разговорного языка для передачи информации или запроса, содержание которых не соответствует установленному формату. Никакого обозначения для сообщения не требуется, когда оно включается наземной станцией.

Содержание и последовательность данных:

- позывной воздушного судна с указанием частоты, на которой ведется передача, если используется связь на частотах ВЧ (HF) диапазона;
- общая информация или запрос простым разговорным языком в свободной форме.

(6) Метеорологические доклады

Экипажи ВС, выполняющих полеты в Северной Атлантике между Северной Америкой и Европой в обоих направлениях, должны регистрировать и докладывать данные о погоде в каждой предписанной точке обязательного донесения и в промежуточных точках маршрута (mid-point), кроме:

- метеонаблюдения, выполненные в промежуточных точках маршрута (mid-point) не должны быть предметом самостоятельного доклада, а должны включаться в доклад о пролете следующей точки обязательного донесения;
- экипажу ВС, выполняющему полет по организованному треку, следует регистрировать и докладывать данные о погоде только в том случае, если это было предписано органом ОВД в конце получаемого океанического разрешения;
- экипаж ВС, выполняющий полет по организованному треку частично или вне его, должен включать данные о погоде в каждый обязательный доклад о пролете точки маршрута.

12.4.11. Действия экипажа при отказе радиосвязи

(1) Основные положения

- (a) в случае отказа двусторонней радиосвязи, экипаж ВС обязан включить ответчик вторичной радиолокации в режим A/C и установить код 7600;
- (b) предпринять попытки установления радиосвязи с любым органом ОВД или другим воздушным судном, проинформировать о возникшем положении и с их помощью передать информацию соответствующему органу ОВД;
- (c) из-за значительной продолжительности полета в океаническом воздушном пространстве MNPS экипажам ВС, находящимся в Европейском воздушном пространстве и испытывающим проблемы с радиосвязью, настоятельно рекомендуется не входить в океанический диспетчерский район Shanwick OCA.

(2) Отказ радиосвязи до входа в океаническое воздушное пространство

- (a) Если океаническое разрешение получено и подтверждено, экипаж ВС должен входить в океаническое воздушное пространство в разрешенной океанической входной точке, на разрешенных эшелоне и скорости и следовать в соответствии с полученным и подтвержденным океаническим разрешением. Заданные в океаническом разрешении эшелон и скорость должны быть установлены в пределах океанической входной точки;
- (b) если океаническое разрешение не получено и не подтверждено, экипаж ВС должен входить в океаническое воздушное пространство в первой

океанической входной точке на эшелоне и скорости, соответствующим представленному плану полета, и следовать в соответствии с представленным планом полета на точку, расположенную на материке после пересечения океана. Первые заданные эшелон и скорость при входе в океаническое воздушное пространство должны поддерживаться до точки, расположенной на материке после пересечения океана.

- (3) Отказ радиосвязи до выхода из океанического воздушного пространства
- (a) если полет выполняется по маршруту в соответствии с планом полета, экипаж ВС должен следовать в соответствии с последним полученным и подтвержденным океаническим разрешением на последнюю обозначенную точку океанического маршрута, обычно расположенную на материке, затем следовать по маршруту в соответствии с планом полета. Поддерживать последний назначенный эшелон и скорость до точки, расположенной на материке после пересечения океана. После пролета последней обозначенной точки океанического маршрута выполнять процедуры/правила соответствующего государства;
- (b) если полет выполняется по маршруту, не предусмотренному планом полета, экипаж ВС должен следовать в соответствии с последним полученным и подтвержденным океаническим разрешением на последнюю обозначенную точку океанического маршрута, обычно расположенную на материке. После пролета этой точки выйти вновь на заявленный маршрут, следуя напрямую на находящуюся впереди следующую точку, обозначенную в представленном плане полета. Где возможно использовать опубликованную структуру ATS маршрутов, затем следовать в соответствии с представленным планом полета.

Поддерживать последний назначенный эшелон и скорость до последней точки океанического маршрута, расположенной на материке после пересечения океана. После пролета последней обозначенной точки океанического маршрута выполнять процедуры/правила соответствующего государства.

12.4.12. Отчет о навигационной ошибке

В случае отказа навигационного оборудования и невозможности выдерживать заданный трек в пределах установленной точности КВС должен немедленно информировать об этом орган ОВД и согласовать свои дальнейшие действия. Если от органа ОВД получена информация об отклонении от заданного трека (маршрута) более 25 n.m., экипажу после посадки в аэропорту назначения необходимо заполнить специальный бланк Error Investigation Form (Приложение № 1 к изданию 2005 года Руководство по производству полетов в зоне MNPS Северной Атлантики) и направить в NAT CMA по адресу:

North Atlantic Central Monitoring Agency
c/o National Air Traffic Services
Room G41
Scottish & Oceanic Area Control Centre
Sherwood Road
Prestvick, Ayrshire – KA9 2NR



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 12. Правила полетов

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

12.5. ВЕДЕНИЕ РАДИОСВЯЗИ, ВКЛЮЧАЯ ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ЕЕ ПОТЕРЕ

12.5.1. Общие положения

Радиообмен между экипажами ВС и органом ОВД ведется в соответствии с правилами, разработанными на основе Воздушного кодекса Российской Федерации (Федеральный закон от 19.03.1997 N 60-ФЗ), требований Приложения 10, тома 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Авиационная электросвязь», документа ИКАО 4444 «Правила полетов и обслуживание воздушного движения», Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138), Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» (приказ Минтранса России от 26.09.2012 г. № 362).

Экипажи ПАО «Аэрофлот» при выполнении международных полетов, а также при полетах по международным воздушным трассам и в аэропорты Российской Федерации, открытые для международных воздушных перевозок, используют фразеологию радиообмена на английском языке.

Детализировать примеры фразеологии для всех возможных ситуаций практически невозможно, однако строгим соблюдением стандартной фразеологии любая возможная двусмысленность сводится к минимуму.

(1) Позывные воздушных судов и обозначения рейсов

Радиотелефонный позывной, как правило, состоит из полученного при регистрации сокращенного официального названия авиакомпании и номера рейса – «Аэрофлот – 325». При ведении радиосвязи во всех случаях должен быть использован полный радиотелефонный позывной данного типа. Сокращение позывного, состоящего из названия авиакомпании и номера рейса, запрещается.

(2) Первоначальный вызов и повторение диспетчерских указаний.

Экипаж воздушного судна должен непрерывно прослушивать канал (частоту) радиосвязи того диспетчерского пункта, под управлением которого находится. Экипаж может освобождаться от прослушивания соответствующего канала (частоты) радиосвязи в случае использования систем SELCAL или SATCOM по указанию диспетчера.

Первоначальный вызов органа ОВД после переключения на другой канал речевой связи «земля-воздух», не связанный с донесением о местоположении, содержит следующие элементы:

- обозначение вызываемой станции;
- позывной и слово «тяжелое» для воздушного судна, относящегося к категории тяжелых по турбулентности в следе;
- эшелон полета, включая текущий эшелон и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;
- скорость, курс если назначены органом ОВД;
- необходимая дополнительная информация.

Экипаж воздушного судна при приеме диспетчерских указаний обязан повторить:

- указания и разрешения органа ОВД относительно маршрута и эшелона полета;

- условия входа (выхода) в соответствующее воздушное пространство (если нетуказаний от органа ОВД не повторять данные разрешения)
- инструкции по рулению, разрешение (запрещение) на пересечение, занятие и движение по ВПП, занятие исполнительного старта и ожидание разрешения на взлет, взлета, изменение маршрута, эшелона (высоты) полета, заход на посадку, посадки;
- значение принятого и установленного на высотомере давления;
- значение эшелона перехода;
- значение заданного курса, скорости полета (число М), времени, частоты канала связи;
- значение заданного кода самолетного ответчика;
- значение маркированного номера рабочей ВПП;
- другие разрешения или сообщения, отличающиеся от типовых или требующие изменения ранее принятого решения (плана полета).

Получение указанных выше диспетчерских указаний, а при полетах в горной местности – всех диспетчерских указаний, должно быть подтверждено в кабине ВС как минимум, двумя пилотами.

При возникновении сомнений в правильности понимания экипаж воздушного судна обязан потребовать повторения (разъяснения) данных диспетчером указаний, а в случае невозможности их выполнения – запросить другое диспетчерское разрешение.

- (3) Экипаж обязан немедленно докладывать органу ОВД об опасных сближениях с воздушными судами и другими объектами, попадании в опасные метеоусловия, об отказе радиотехнических средств навигации и связи по маршруту полета, столкновении с птицами, отклонении от выполнения стандартных процедур, а также о попадании на взлете (посадке) в условия, отличные от заявленных в информации ATIS или диспетчером (ухудшение состояния ВПП, видимости, наличие сдвига ветра и т.п.).
- (4) Информировать диспетчера ОВД в случае, если:
 - (a) два или больше ВС с созвучными позывными находятся на частоте RTF;
 - (b) воздушное судно приняло указание диспетчера УВД, предназначенное для другого ВС;
 - (c) другое воздушное судно неправильно подтвердило указание диспетчера УВД;
 - (d) наблюдается одновременная работа двух радиостанций (блокированная передача).

12.5.2. Потеря радиосвязи (DOC 4444 ATM/501)

В том случае когда диспетчерские органы не в состоянии поддерживать двустороннюю связь с воздушным судном, выполняющим полет в диспетчерском районе или диспетчерской зоне, они должны убедиться, что воздушное судно может принимать передачи диспетчерского органа путем направления ему команды выполнить указанный маневр, который можно наблюдать с помощью радиолокатора или ADS-B (система автоматического зависимого наблюдения в режиме радиопередачи), или передать указанный сигнал для того, чтобы подтвердить прием.

Если воздушное судно не указывает, что оно может принимать передачи и подтверждать их прием, эшелонирование между воздушным судном, с которым нарушена связь, и другими воздушными судами обеспечивается на основе предположения, что это воздушное судно:

- (1) При полете в визуальных метеорологических условиях (VMC):
 - (a) продолжит полет в визуальных метеорологических условиях;
 - (b) выполнит посадку на ближайшем подходящем аэродроме; и
 - (c) с помощью наиболее быстродействующих средств связи сообщит о своем прибытии соответствующему диспетчерскому органу.
- (2) При полете в приборных метеорологических условиях (IMC) или в таких условиях, когда представляется маловероятным, что пилот будет завершать полет в соответствии с положениями подпункта 2.1, воздушное судно:
 - (a) если региональным аэронавигационным соглашением не предписывается иное, в воздушном пространстве, где применяется процедурное эшелонирование, будет выдерживать последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если ее значение выше в течение 20 минут после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, и после этого скорректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета; или
 - (b) в воздушном пространстве, где для управления воздушным движением используется система наблюдения ОВД (ПОРЛ, ВОРЛ, ADS-B), будет выдерживать последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше в течение 7 минут после:
 - времени достижения последнего заданного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета; или
 - времени установки кода 7600 приемопередатчика или установки передатчика ADS-B на передачу данных о потере связи воздух-земля, или
 - того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, в зависимости от того, что позже и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета.
- (c) при векторении или получении от органа УВД указания на выполнение смещения с использованием RNAV без установленного ограничения проследует самым прямым по возможности путем, чтобы занять предусмотренный текущим планом полета маршрут не позднее следующей основной точки, учитывая при этом применяемую минимальную абсолютную высоту полета;
- (d) продолжит полет по маршруту в соответствии с текущим планом полета до соответствующего указанного навигационного средства или контрольной точки аэродрома назначения и в том случае, когда требуется обеспечить соблюдение положений нижеприведенного подпункта (e), будет выполнять полет над этим средством или контрольной точкой в режиме ожидания до начала снижения;
- (e) начнет снижение от указанного в подпункте (d) навигационного средства или контрольной точки точно в предполагаемое время захода на посадку, которое было получено и подтверждено во время последнего сеанса связи, или по возможности как можно ближе к этому времени, или в том случае, когда никакого предполагаемого времени захода на посадку не было получено и подтверждено в расчетное время прибытия, указанное в текущем плане полета, или как можно ближе к этому времени;
- (f) будет выполнять полет по обычной схеме захода на посадку по приборам, предусмотренной для установленного навигационного средства или контрольной точки;
- (g) выполнит посадку по возможности в пределах 30 минут после наступления расчетного времени прибытия, указанного в подпункте (e) или подтвержденного в последнем сообщении предполагаемого времени захода на посадку, в зависимости от того, какое из них наступило позднее.

12.5.3. Прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц

При затруднении ведения радиосвязи по основному каналу необходимо перейти на аварийную частоту 121,5 МГц.

Экипаж обязан прослушивать эфир на частоте 121,5 МГц на протяжении всего полета. В случае получения сигнала бедствия аварийного радиомаяка, доложите диспетчеру ближайшего пункта ОВД:

- ваше местонахождение во время получения первого сигнала радиомаяка;
- ваше местонахождение, когда аварийный сигнал был потерян или прекратился;
- ваше местонахождение при максимальной громкости принимаемого сигнала;
- вашу высоту полета и частоту, на которой был получен аварийный сигнал (121,5 МГц).

Если навигационное оборудование ВС позволяет определить магнитный пеленг аварийной радиостанции на частотах 243 МГц или 406 МГц, включите это сообщение в каждом донесении диспетчеру.

12.5.4. Передача воздушными судами дополнительной информации о движении консультативного характера (IATA In-flight Broadcast Procedure, TIBA Procedures)

При выполнении полетов вне контролируемого воздушного пространства или в случае временного нарушения нормального обслуживания воздушного движения в контролируемом воздушном пространстве экипаж ВС обязан осуществлять непрерывное прослушивание радиообмена на соответствующей частоте, опубликованной для данного региона, и передавать донесения о местонахождении ВС и действиях экипажа в соответствии с опубликованной процедурой и установленным форматом сообщения.

Примечание: Для более детального ознакомления с указанными процедурами см. Jeppesen Manual раздел Enroute (IATA In-flight Broadcast Procedure) и раздел Air Traffic Control (Traffic Information Broadcasts by Aircraft – TIBA).

Независимо от выполнения указанных процедур стандартные доклады о местоположении ВС должны передаваться экипажем соответствующему органу ОВД во всех случаях при пролете пунктов обязательных донесений.

12.5.5. Правила аварийной и срочной радиотелефонной связи

(1) Общие положения

Аварийный и срочный трафик включает все радиотелефонные сообщения, относящиеся соответственно к состоянию бедствия и состоянию срочности.

Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

- (a) бедствие – состояние, при котором имеется серьезная и/или непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;
- (b) срочность – состояние, которое относится к безопасности воздушного судна или другого транспортного средства или какого-либо лица, находящегося на борту или в пределах видимости, но которое не требует оказания немедленной помощи.

В начале первого сообщения о бедствии в составе аварийного и срочного сообщения соответственно используются радиотелефонный сигнал бедствия **MAYDAY** и радиотелефонный сигнал срочности **PAN PAN**.

В начале каждого последующего сообщения в составе аварийного и срочного трафика разрешается использовать радиотелефонный сигнал бедствия и радиотелефонный сигнал срочности.

(2) Аварийная радиотелефонная связь

(a) Действия воздушного судна, терпящего бедствие

В дополнение к тому, что сообщению о бедствии предшествует радиотелефонный сигнал бедствия MAYDAY, который было бы предпочтительно повторить три раза, сообщение о бедствии, посылаемое воздушным судном, терпящим бедствие:

- 1) передается на используемой в данное время частоте двусторонней связи воздух-земля;
- 2) включает максимальное число следующих элементов, произносимых отчетливо и по возможности в следующем порядке:
 - a) название станции, которой адресуется сообщение (если позволяют время и обстоятельства);
 - b) опознавательный индекс воздушного судна;
 - c) характер состояния бедствия;
 - d) намерения лица, командующего воздушным судном;
 - e) настоящее местоположение, уровень (т. е. эшелон, абсолютная высота и т. д., в зависимости от того, что больше подходит) и курс воздушного судна.

(3) Срочная радиотелефонная связь

(a) Действия воздушного судна, сообщающего о состоянии срочности

В дополнение к тому, что сообщению предшествует радиотелефонный сигнал срочности PAN PAN, который желательно повторить три раза, при этом каждое слово произносится как французское раппе, сообщение, посылаемое воздушным судном, докладывающим о состоянии срочности:

- 1) передается на используемой в данное время частоте двусторонней связи воздух-земля;
- 2) включает максимально требуемое число следующих элементов, произносимых отчетливо и по возможности в следующем порядке:
 - a) название станции, которой адресуется сообщение;
 - b) опознавательный индекс воздушного судна;
 - c) характер состояния срочности;
 - d) намерение лица, командующего воздушным судном;
 - e) настоящее местоположение, уровень (т. е. эшелон, абсолютная высота и т. д., в зависимости от того, что больше подходит) и курс воздушного судна;
 - f) любая другая полезная информация.

(4) Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения)

При работе с аварийно-спасательными УКВ-радиостанциями экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен сразу же после посадки включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим «Маяк») для обеспечения пеленгации спутниковой системой «КОСПАС-САРСАТ». В этом режиме работать в течение 3 часов, после чего перейти в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на три минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

12.5.6. Ведение радиосвязи экипажами ПАО «Аэрофлот» по каналу связи «Аэрофлот-контроль» в аэропорту Шереметьево

- (1) За 20-40 минут до посадки, экипаж обязан установить связь на частоте 131,675 МГц с диспетчером «Аэрофлот-Контроль» и доложить номер рейса, бортовой номер ВС, расчетное время посадки и получить номер стоянки.

Сообщить о наличии замечаний по состоянию материальной части, бытового оборудования пассажирской кабины и открытие пунктов MEL (ПМО) во внебазовом аэропорту, о наличии замечаний, предъявленных в ходе инспекционной проверки SAFA, об особенностях загрузки рейса (наличие оружия, депортированных пассажиров, несопровождаемых детей, пассажиров с ОФВ, больных пассажиров, пассажиров с подозрением на особо опасные инфекции) и любую другую информацию, необходимую для оказания помощи экипажу, пассажирам или требующую дополнительного обслуживания ВС после посадки.

- (2) При подготовке ВС к вылету связь с диспетчером «Аэрофлот-контроль» осуществляется:
- при возникновении проблем технического состояния ВС, заправки топливом, проблем с буксировкой ВС;
 - в случае возникновения вопросов по сервису (уборка ВС, обеспечение питанием и т.д.);
 - при необходимости вызова милиции, врача, сменного начальника отдела перевозок;
 - в случаях, когда необходимо срочно передать важную информацию в заинтересованные службы.
- (3) В случае обнаружения неисправности ВС после посадки пассажиров, согласовать время задержки вылета с ДПиКОД (ОСС) через «Аэрофлот-контроль». Право принятия решения о времени нахождения пассажиров на борту ВС в этом случае предоставляется:
- сменному заместителю директора ДПиКОД (ОСС) – не более одного часа;
 - директору департамента планирования и координации операционной деятельности – до 1,5 часа.
- (4) При возникновении особых случаев в полете командир ВС обязан при первой возможности передать диспетчеру «Аэрофлот-контроль» следующую информацию:
- номер рейса;
 - бортовой номер ВС;
 - возникшая ситуация;
 - расчетное время посадки;
 - необходимая помощь.

- (5) При метеорологических условиях на аэродроме Шереметьево близких к минимуму экипаж обязан:
- при первой связи на частоте «Аэрофлот-контроль» запросить рекомендации по использованию запасных аэродромов;
 - в случае ухода на запасной аэродром доложить диспетчеру «Аэрофлот-контроль» о принятом решении и запасном аэродроме;
 - если позволяет запас топлива, доложить расчетное время нахождения в зоне ожидания и выбранный запасной аэродром.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 12. Правила полетов

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

12.6. ПЕРЕХВАТ

12.6.1. Общие положения

Перехват гражданских воздушных судов регламентируется соответствующими правилами и административными директивами, издаваемыми договаривающимися государствами в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, в частности со статьей 3 (d), согласно которой договаривающиеся государства обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

Примечание: Термин «перехват» в настоящем контексте не включает перехват и сопровождение, выполняемые по запросу терпящих бедствие воздушных судов в соответствии с положениями томов II и III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR) (Doc 9731).

12.6.2. Действия перехватываемых воздушных судов

Воздушное судно, которое перехвачено другим воздушным судном, незамедлительно:

- (a) следует указаниям перехватывающего воздушного судна, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями, содержащимися в Приложении 12.1;
- (b) уведомляет по мере возможности соответствующий орган обслуживания воздушного движения;
- (c) предпринимает попытку установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое воздушное судно и указывая характер его полета, а если связь не установлена, то по мере возможности путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц;
- (d) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ выбирает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения.
- (e) при наличии на борту оборудования ADS-B или ADS-C выбирает соответствующий экстренный режим, когда предусматривается, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

12.6.3. Радиосвязь во время перехвата

Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования установленных фраз и произношений, передавая каждую фразу дважды. (Приложение 12.7.2).



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 12. Правила полетов

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

12.7. ПРИЛОЖЕНИЯ

12.7.1. Сигналы, используемые в случае перехвата

Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна

| Серия | Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна | Значение | Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна | Значение |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 1 | <p>ДНЕМ или НОЧЬЮ – покачивание воздушного судна и мигание навигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше: впереди и, как правило, слева от перехватываемого судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ.</p> <p>1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии 1.</p> <p>2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватывающее воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме «ипподром» и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого судна.</p> | <p>Вы перехвачены. Следуйте за мной</p> | <p>ДНЕМ или НОЧЬЮ – покачивание воздушного судна, мигание навигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном</p> | <p>Вас понял, выполняю.</p> |
| 2 | <p>ДНЕМ или НОЧЬЮ – резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90° или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна</p> | <p>Следуйте своим курсом</p> | <p>ДНЕМ или НОЧЬЮ – покачивание воздушного судна</p> | <p>Вас понял, выполняю</p> |
| 3 | <p>ДНЕМ или НОЧЬЮ – выпуск шасси (если возможно), включение посадочных огней и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае для вертолетов, перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки</p> | <p>Выполняйте посадку на этом аэродроме</p> | <p>ДНЕМ или НОЧЬЮ – выпуск шасси (если возможно), включение посадочных огней и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начинать выполнение посадки</p> | <p>Вас понял, выполняю</p> |

Сигналы, подаваемые перехватываемым ВС, и ответы перехватывающего ВС

| Серия | Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна | Значение | Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна | Значение |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 4 | ДНЕМ или НОЧЬЮ – уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными огнями при пролете над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой на высоте более 300 м (1000 фут), но не выше 600 м (2000 фут) над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над ВПП, которую следует использовать. В случае невозможности мигания посадочными огнями производится мигание любыми другими бортовыми огнями | Аэродром, указанный вами, непригоден | ДНЕМ или НОЧЬЮ – если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы серии 1 для перехватывающих воздушных судов | Вас понял, следуйте за мной Вас понял, следуйте своим курсом |
| 5 | ДНЕМ или НОЧЬЮ – регулярное включение и выключение всех бортовых огней через определенные промежутки времени, но таким способом, чтобы отличить их от проблесковых огней | Не могу выполнить | ДНЕМ или НОЧЬЮ – сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов | Вас понял |
| 6 | ДНЕМ или НОЧЬЮ – мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени | В состоянии бедствия | ДНЕМ или НОЧЬЮ – сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов | Вас понял |

12.7.2. Фразеология, используемая при перехвате

| Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами | | | Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами | | |
|--------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| Фраза | Произношение* | Значение | Фраза | Произношение* | Значение |
| CALL SIGN | <u>КОЛ</u> САЙН | Прошу сообщить ваш позывной | CALL SIGN (call sign)** | КОЛ САЙН | Мой позывной (позывной) |
| FOLLOW | <u>ФО</u> -ЛОУ | Следуйте за мной | WILCO | ВИЛ-КО | Вас понял. Выполняю |
| DESCEND | ДИ- <u>СЕНД</u> | Снижайтесь для выполнения посадки | CAN NOT | КЭН-НОТ | Выполнить не могу |
| YOU LAND | <u>Ю</u> -ЛЭНД | Садитесь на этот аэродром | REPEAT | РИ-ПИТ | Повторите ваше указание |
| PROCEED | ПРО- <u>СИД</u> | Следуйте своим курсом | AM LOST | ЭМ-ЛОСТ | Потерял ориентировку |
| | | | MAYDAY | МЕЙДЕЙ | Терплю бедствие |
| | | | HIJACK*** | ХАЙ-ДЖЭК | Захвачен |
| | | | LAND (place name) | ЛЭНД (наименование пункта) | Прошу посадку в (наименование пункта) |
| | | | DESCEND | ДИ-СЭНД | Необходимо снизиться |

- * Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением.
- ** Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами обслуживания воздушного движения и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.
- *** Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы «ХАЙ-ДЖЕК».



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 12. Правила полетов

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

13.0. СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| ✈ | 13.1. Задание на полет..... | 13.1.1 |
| | 13.1.1. Общие положения..... | 13.1.1 |
| | 13.1.2. Основные определения и сокращения..... | 13.1.1 |
| | 13.1.3. Инструкция по заполнению бланка «Задание на полет» | 13.1.2 |
| | 13.1.4. Документация, прикладываемая к отчету о рейсе (полете) | 13.1.8 |
| | 13.1.5. Бланк «Задание на полет»..... | 13.1.9 |
| ✈ | 13.2. Задание на полет кабинного экипажа..... | 13.2.1 |
| | 13.2.1. Общие положения..... | 13.2.1 |
| | 13.2.2. Описание бланка «Задание на полет кабинного экипажа» | 13.2.1 |
| | 13.2.3. Бланк «Задание на полет кабинного экипажа» | 13.2.3 |
| | 13.2.4. Описание бланка «Приложение к заданию на полет кабинного экипажа» | 13.2.7 |
| | 13.2.5. Приложение к заданию на полет кабинного экипажа (Supplement to Cabin Crew Flight Order Application Form)..... | 13.2.7 |
| ✈ | 13.3. План полета УВД (ATS Flight Plan) | 13.3.1 |
| | 13.3.1. Заполнение бланка плана полета (FLIGHT PLAN)..... | 13.3.1 |
| | 13.3.2. Бланк плана полета УВД..... | 13.3.5 |
| ✈ | 13.4. Рабочий план полета (OFP) | 13.4.1 |
| | 13.4.1. Общие положения..... | 13.4.1 |
| | 13.4.2. Заполнение рабочего плана полета | 13.4.1 |
| | 13.4.3. Расшифровка обозначений кодов SABRE в OFP | 13.4.1 |
| | 13.4.4. Бланк «Рабочий (эксплуатационный) план полета OFP формата 999» | 13.4.2 |
| | 13.5. Приложения..... | 13.5.1 |
| | 13.5.1. NOTAM SITA..... | 13.5.1 |
| | 13.5.2. Маршрутные карты | 13.5.3 |
| | 13.5.3. Метеорологическая информация | 13.5.7 |
| | 13.5.4. LOAD SHEET | 13.5.12 |
| | 13.5.5. Центровочный график/сводная загрузочная ведомость | 13.5.15 |
| | 13.5.6. Палетка взлет/посадка | 13.5.17 |
| | 13.5.7. Отчет об инциденте при воздушном движении | 13.5.19 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 10

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

13.1. ЗАДАНИЕ НА ПОЛЕТ

13.1.1. Общие положения

Задание на полет является основным документом, дающим право экипажу воздушного судна на выполнение полета, а также отчетом о выполненном рейсе. Бланк «Задание на полет» оформляется с использованием автоматизированной системы КИС «АККОРД» в соответствии с данными графика работы и отдыха летного состава на месяц и суточным планом полетов специалистом группы планирования летного отряда. Также бланк «Задание на полет» может быть оформлен рукописью печатными буквами. Бланк «Задание на полет» выдается экипажу ВС на полетную смену.

В случае внесения оперативных изменений в суточный план полетов новый бланк «Задание на полет» готовится инженером по организации управления производством группы оперативного планирования ДПП.

Основанием для внесения изменений в задание на полет или изготовление нового бланка документа, является письменное (устное) распоряжение уполномоченного лица командно-летного состава ДПП (дежурного командира летного отряда) или распоряжение сменного заместителя директора ДПиКОД, согласованное с дежурным командиром летного отряда, либо лицом его замещающим.

Новый бланк «Задание на полет», все изменения и дополнения на его лицевой или оборотной стороне заверяются личной подписью инженера-технолога группы подготовки полетной документации (ГППД) и печатью отдела аэронавигационной информации (ОАИ) ДПП, регистрируются в журнале изменений с указанием должностного лица, по распоряжению которого произведено изменение.

13.1.2. Основные определения и сокращения

АУ – аэродромные условия.

Время отправления/прибытия по расписанию – время, указанное в Расписании движения самолетов ПАО «Аэрофлот», Графике движения чартерных и дополнительных рейсов или время, определенное ДПиКОД (ОСС) для перенесенного рейса (полета).

Время начала работы – время начала предполетной подготовки экипажа в соответствии с установленным технологическим графиком.

Время окончания работы – время, заканчивающееся не ранее чем через 30 минут после выключения двигателей по прибытию в пункт назначения.

Время явки члена экипажа на вылет – время начала рабочего времени полетной смены (начало предполетной подготовки).

Полетное время – время с момента начала запуска двигателей для выполнения полета до выключения двигателей после посадки.

ПУ – производственные условия.

13.1.3. Инструкция по заполнению бланка «Задание на полет»

(1) Лицевая сторона бланка «Задания на полет».

(а) Задание на полет выписывается на имя командира ВС.

Если проверяющий (инструктор-экзаменатор) по специальности пилот выполняет полет по проверке техники пилотирования или тренировке летного состава в составе экипажа, то задание выписывается на имя проверяющего.

Остальные члены экипажа записываются в последующие строки в соответствии с летной специальностью (пилот, штурман, бортинженер, бортрадист).

Ниже основного экипажа аналогично записывается второй экипаж или дополнительные члены экипажа.

Проверяющий по специальности штурман, бортинженер, бортрадист, записывается во второй экипаж в строку, соответствующую его специальности.

Стажер записывается в строку, следующую за строкой основного члена экипажа этой же специальности.

Ниже второго экипажа записывается кабинный экипаж. Запись о составе кабинного экипажа производит старший бортпроводник на основании задания.

Командно-летный и инспекторский состав ПАО «Аэрофлот» включается в Задание на полет на основании указаний (заданий) вышестоящих командиров (начальников) или на основании утвержденного плана-графика полетов.

Командно-летный и инспекторский состав специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации включаются в Задание на полет накануне дня вылета по указанию заместителя генерального директора – летного директора.

Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава – пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего, является старшим на борту воздушного судна и определяет свое место в кабине экипажа в зависимости от целей проверки и программы подготовки летного состава.

Командно-летному и инспекторскому составу специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации предоставляется право самостоятельного включения в задание на полет в день вылета. В этом случае ему запрещается занимать рабочее место члена экипажа.

(b) Для экипажей, направляемых в резервное дежурство, заполняются строки, где указаны фамилии членов экипажа, код должности, табельный номер, минимум экипажа. В случае выполнения полета из резервного дежурства строки «Дата, время явки», «Вид полета», «№№ рейсов, маршрут» заполняются от руки в соответствии с целью полета.

(c) Графа «Код должности» разделена на три столбца, где слева направо отмечается:

(l) Вид трудовых отношений («Индекс»):

- «Т» – для членов экипажей ВС, командно-летного и инструкторского состава, не заключивших индивидуальный трудовой договор (контракт), с оплатой согласно действующему Коллективному договору ПАО «Аэрофлот»;

- «К» – для членов экипажей, заключивших индивидуальный трудовой договор (контракт);
 - «И» – для лиц летно-инструкторского состава, заключивших индивидуальный трудовой договор (контракт);
 - «Р» – для лиц командно-летного состава, заключивших индивидуальный трудовой договор (контракт);
 - «С» – для членов летного и кабинного экипажей сторонних организаций.
- (II) Выполняемые функции в составе экипажа («Функция»):
- «1» – командир ВС;
 - «2» – второй пилот;
 - «3» – штурман;
 - «4» – бортинженер;
 - «5» – бортрадист;
 - «6» – бортпроводник;
 - «7» – бортоператор;
 - «8» – обсервер.
- (III) Статус в составе экипажа («Статус»):
- «0» – рядовой;
 - «1» – экзаменатор (проверяющий);
 - «2» – инструктор;
 - «3» – экзаменатор и рядовой;
 - «4» – инструктор и рядовой;
 - «5» – тренируемый (проверяемый);
 - «6» – стажер;
 - «7» – старший бортпроводник.
 - «8» – инструктор (при вводе в строй вторых пилотов из учебного отряда).
- (d) При выполнении ознакомительных, учебных, тренировочных и проверочных полетов (в т. ч. в рейсовых условиях) в графе «Цель полета» в строке летного специалиста записывается соответствующий пункт РПП или номер программы, задачи и упражнения, которые подлежат отработке.
- (e) В строке «Дата, время явки» (Date, Reporting Time for Flight Duty), «Полетная смена по плану» (Allowable FDP) указываются:
- дата и время (московское) явки членов экипажа на вылет – начало полетной смены;
 - установленная в зависимости от состава экипажа, базового времени явки экипажа на вылет и количества посадок, запланированных заданием на полет, плановая продолжительность полетной смены экипажа в течение суток (любые последовательные 24 часа).
- Примечание:** При непредвиденных обстоятельствах, не предусмотренных заданием на полет, командир воздушного судна обладает исключительным правом увеличить установленную продолжительность полетной смены на два часа при выполнении полетной смены в минимальном составе экипажа или на три часа, если полетная смена выполняется увеличенным составом экипажа.
- (f) В строке «Вид полета» указывается:
- «Р» – для регулярных рейсов;
 - «Ч» – для чартерных рейсов;

- «Д» – для дополнительных рейсов;
- «П» – полет пассажирами;
- «АТ» – для аэродромной тренировки;
- «АТП» – для первоначальной аэродромной тренировки;
- «ОВС» – для облета ВС;
- «ПВС» – для перегонки ВС;
- «ПВСНД» – для перегонки ВС с неработающим двигателем;
- «КИП» – для контрольно-испытательного полета.

(g) В строке «№№ рейсов, маршрут» указываются номера рейсов и маршрут движения до пункта, в котором заканчивается задание.

(h) В строке «Минимум экипажа» указывается минимум командира ВС или минимум командира ВС с ограничениями. При полетах по минимуму ниже категории I указывается минимум экипажа.

При выполнении полетов в составе пилота-инструктора и второго пилота, выполняющего полеты по программе ввода в строй в качестве командира ВС (КВС - стажер), указывается минимум экипажа с учетом действительных допусков пилота-инструктора и второго пилота.

Минимум КВС с дополнительными ограничениями обозначается знаком (*) с указанием предельных значений высоты принятия решения и дальности видимости на ВПП, при которых командиру ВС разрешается выполнять заход на посадку и посадку на категорированных аэродромах.

Главный специалист (инженер по организации управления производством) группы планирования ДПП своей подписью заверяет, что задание на полет соответствует плану полетов, утвержденному командиром летного подразделения.

Если полет командно-летного, инспекторского состава выполняется по заданию (распоряжению) руководства ПАО «Аэрофлот» вне утвержденного месячного плана-графика работы (специального задания) лётного специалиста, задание на полет оформляется на основании распоряжения командира летного подразделения (дежурного командира) или вышестоящего командира (начальника) ДПП. Данное распоряжение может быть получено непосредственно по телефону с использованием электронной почты, по каналам SITA (AFTN), с использованием других официальных каналов связи и зарегистрировано специалистом группы планирования в установленном порядке.

(2) Внутренняя сторона бланка «Задание на полет»

Внутренняя сторона бланка «Задание на полет» заполняется членом летного экипажа, выполняющего функции второго пилота, или одним из членов экипажа в соответствии с технологией типа ВС. Все графы и строки отчета должны быть заполнены согласно их наименованиям. Допущенные исправления удостоверяются подписью командира ВС (проверяющего), на имя которого выписано задание на полет».

(a) Графы «Дата отправления/прибытия по расписанию», «Номер рейса», «Время (московское) отправления/прибытия по расписанию», «Маршрут полета», «Еженедельный отдых. Начало/окончание» заполняются автоматически при распечатке бланка «Задание на полет».

Еженедельный отдых продолжительностью не менее 42 часов во внебазовых аэропортах планируется при длительном (более 72 часов) ожидании вылета членам экипажей воздушных судов.

При невозможности автоматической распечатки бланка указанные графы допускается заполнять от руки печатными буквами.

В случае задержки (переноса) рейса на следующие сутки в графе «Дата отправления/прибытия по расписанию» делается запись фактической даты отправления – выше строки с датой отправления по расписанию, а фактической даты прибытия – ниже строки даты прибытия по расписанию

- (b) Графы «Опознавательные знаки ВС», «Запуск двигателей», «Взлет», «Ночь начало», «Взлетная масса фактическая» заполняются в соответствующей строке аэропорта вылета. Графы «Выключение двигателей», «Посадка», «Ночь окончание», «Индекс оплаты по плану (П)/по факту (Ф)» – в строке аэропорта назначения.

ВНИМАНИЕ: Графа «Опознавательные знаки ВС» должна быть заполнена перед вылетом в процессе предполетной подготовки и содержать информацию о государственном и регистрационном опознавательных знаках ВС.

В случае, если во время выполнения полета ВС два раза входит в «ночь», времена начала ночи указываются через знак «/» в строке аэропорта вылета, а времена окончания ночи указываются через знак «\» в строке аэропорта посадки.

В случаях ухода на запасной аэродром, изменении плана полета, связанном с посадкой в неуказанном в задании на полет аэропорту, в строке планового аэропорта назначения проставляются прочерки, а все записи производятся в следующей, заполненной от руки печатными буквами строке аэропорта фактической посадки.

- (c) В графе «Начало работы/окончание работы» в соответствующей строке аэропорта вылета записывается время начала работы, а в строке аэропорта назначения – время окончания работы. Если при выполнении нескольких рейсов (полетов), оформленных в одном бланке «Задание на полет», членам экипажа ВС предоставлялся отдых в гостинице (профилактории), то учет времени начала и окончания работы ведется отдельно для каждого участка рейса, разделенного отдыхом.

В общем случае в графе «Начало работы» указывается время явки экипажа на предполетную подготовку согласно заданию на полет. Если произошла задержка рейса без предоставления экипажу соответствующих условий для отдыха, все время предполетной подготовки и ожидания вылета с момента явки экипажа на вылет и до начала полетного времени должно быть включено в полетную смену в полном объеме. В случае переноса вылета по плану с предоставлением членам экипажа отдыха рабочее время экипажа начинается за один час до вновь назначенного времени отправления рейса. Вновь назначенное время вылета (отправления) рейса должно быть подтверждено документально в задании на полет записью представителя ПАО «Аэрофлот» (инженера – технолога ГППД ДПП) в разделе «Особые отметки», телеграммой ДПиКОД (ОСС), записью КВС с указанием должностного лица, принявшего решение о переносе рейса, копией АТС FPL.

В случае прибытия во внебазовый аэропорт позже времени запланированного еженедельного отдыха – в строке выше указывается дата и время фактического окончания послеполетных работ (завершения предшествующей полетной смены).

- (d) В случае заказа экипажем услуги лидирования ВС машины сопровождения при заруливании и/или выруливании со стоянки в графе «Заказ машины сопровождения» проставляется код IATA аэропорта и номер стоянки (например: SVO/46A). Если машина сопровождения предоставляется по инициативе аэропорта, отметка о лидировании в задании на полет не требуется.

- (e) В разделе «Топливо» заполняется:
- (i) Остаток топлива от предыдущего полета согласно данным бортового журнала «Остаток (ATLB)», который записывается над строкой аэропорта вылета перед началом полетной смены и (или) замены ВС.
 - (ii) В строке аэропорта вылета последовательно заполняются графы:
 - «Заправлено (Refuel)» – суммарное количество заправленного топлива, определенное по «Корешку требования» (форма № 1 – ГСМ) на заправку или по эквивалентному документу;
 - «Всего (Departure)» – фактическое количество топлива на борту воздушного судна по показаниям топливомера ВС перед запуском двигателей.
 - (iii) В строке аэропорта посадки заполняется графа «Остаток (ATLB)», где указывается количество топлива по показаниям топливомера, остаток топлива, замеренного после высадки пассажиров.
- (f) В случае необходимости изменения дислокации ВС на территории аэропорта (переруливание), заполняется соответствующая строка отчета о рейсе при этом время, затраченное экипажем на перемещение ВС, включается в общую продолжительность полетной смены.
- (g) В случае спрямления трассы по маршруту полета в графе «Примечания» делается отметка символом «D», напротив строки соответствующего сектора.
- (h) Строка «Всего» заполняется по завершению полетной смены.
- (i) «Отчет о валютных затратах» заполняется уполномоченным представителем ПАО «Аэрофлот» и заверяется его подписью.
- Примечание:** Представитель ПАО «Аэрофлот» обязан вносить запись о валютных затратах в задание на полет, с которым экипаж прилетает в пункт назначения.
- (j) В разделе «Дополнительная информация о рейсе» делаются записи командиром ВС (проверяющим), на имя которого выписано задание на полет:
- о причинах задержки рейса;
 - о продлении полетной смены при непредвиденных обстоятельствах;
 - о вынужденном изменении плана полета;
 - о времени и причинах полета в зоне ожидания;
 - о нахождении на отдыхе в гостинице (профилактории) с указанием названия города или аэропорта;
 - информация об инспекторских проверках на рампе (SAFA) и дополнительной документации, приложенной к заданию;
 - о причинах заправки топливом сверх расчетного количества более чем на 3 %;
 - прочие необходимые, по усмотрению командира ВС (проверяющего), сведения, касающиеся выполнения задания на полет.
- Достоверность данных в отчете о рейсе задания на полет подтверждается подписью командира ВС.

Примечание: (*) Под вынужденным изменением плана полетов понимается:

- изменение маршрута полета, обусловленное уходом на запасной аэродром или вынужденной посадкой на промежуточном аэродроме (решение принимается в воздухе);

- изменение маршрута полета, обусловленное необходимостью совершить промежуточную посадку или, наоборот, ее отменить (решение принимается перед вылетом);
 - изменение маршрута полета, обусловленное конкретными особенностями данного борта (например, отсутствие соответствующего радиотехнического оборудования, что не позволяет лететь по заранее определенному маршруту, и т.д.);
- (3) Обратная сторона бланка «Задание на полет»
- (a) В разделе «Отметки в аэропортах» делаются записи о прохождении экипажем перед вылетом медицинского осмотра, пограничного контроля, а также, при необходимости о получении метеорологической консультации и нахождении на отдыхе при задержке рейса, с указанием гостиницы (профилактория) и ее местонахождения (город/аэропорт).
- При выполнении полетов с аэродромов, где отсутствуют штатные медицинские работники гражданской авиации и предполетный медицинский осмотр не проводится, а также перед вылетом с иностранного аэродрома (при выполнении международных полетов) командир ВС делает запись: «Экипаж к полету готов», чем подтверждает отсутствие у членов экипажа внешних признаков усталости, алкогольного опьянения и/или влияния психоактивных веществ, а также жалоб на состояние здоровья.
- (b) В разделе «На борту находятся» делается запись о наличии на борту ВС специалистов авиационного персонала, выполняющих полет по заданию руководства ПАО «Аэрофлот». Запись о наличии служебных пассажиров на борту ВС и маршрут перелета заверяется подписью главного специалиста ЛО (АЭ) и печатью летного подразделения (филиала). Для работников ПАО «Аэрофлот» обязательно заполнение графы «Таб. №».
- (c) В разделе «Самостоятельная тренировка» производятся отметки о:
- выполнении взлета или посадки;
 - времени суток;
 - табельном номере пилотирующего и не пилотирующего пилота, бортинженера или штурмана.
- Достоверность сведений в данном разделе заверяется подписью командира ВС.
- (d) В разделе «Результаты проверки, тренировки, предварительной подготовки» записывается вывод экзаменатора (инструктора) по результатам выполнения задания в соответствии с целью полета. Датой оформления результатов тренировки, проверки считать дату, соответствующую времени выключения двигателей после выполнения рейса (полета). Факт проведения предварительной подготовки и готовности экипажа к полету по маршруту и на аэродромы согласно заданию на полет подтверждается подписью командира ВС, инструктора (экзаменатора) или дежурного командира.
- (e) Ведущий эксперт летного отряда проверяет правильность оформления задания на полет, наличие приложений согласно обязательного перечня (п. 13.1.4) и делает отметку о проверке документа с указанием выявленных недостатков.
- Эксперт отдела обработки полетной документации и учета ГСМ вносит необходимые данные в КИС «Аккорд», подтверждает факт обработки задания на полет своей подписью.

13.1.4. Документация, прикладываемая к отчету о рейсе (полете)

- (1) Перечень документов, подлежащих хранению вместе с полетным заданием:
- рабочий (эксплуатационный) план полета (OFP);
 - план полета (ICAO Flight Plan);
 - сводная загрузочная ведомость (Load Sheet);
 - копии требования на заправку топлива (при наличии);
 - бланк донесения об опасных грузах (NOTOC);
 - при изменении плана полета по метеоусловиям необходимо дополнительно приложить метеорологическую информацию и полученные в воздухе данные о фактической и прогнозируемой погоде аэропорта назначения;
 - Post Flight Report системы ACARS (для ВС А320/А321, А330).

Задание на полет вместе с вложенной документацией хранится в архиве не менее трех лет.

- (2) Дополнительная документация, прикладываемая к заданию на полет:
- отчет об инциденте при воздушном движении (Air Traffic Incident Report Form);
 - SAFA ramp inspection report;
 - отчет об утомляемости (*);
 - докладные членов экипажа;
 - прочая, по усмотрению командира ВС (проверяющего), документация.

Примечание (*) Бланк «Отчет об утомляемости» (ЗК-150-8808) оформляется, как правило, на рейсах с продолжительностью полетной смены близкой к максимально допустимой и в обязательном порядке в случаях применения КВС права на продление полетной смены или сокращение времени отдыха.

Ведущий эксперт летного отряда передает документы, не входящие в обязательный перечень, командиру летного подразделения, который проводит анализ имевшего место события и при необходимости направляет документацию непосредственно заместителю директора департамента – главному пилоту или в ДУБП.

Отчет о рейсе (Flight Operations Report)

| Дата отправления/прибытия по расписанию (Date of Departure/Arrival According to Schedule) | Номер рейса (Flight No) | Время (Московское) отправления/прибытия по расписанию (Departure/Arrival Time (Moscow) According to Schedule) | Опознавательные знаки ВС (A/C Registration Marking) | Маршрут полета (Route of Flight) | Время (Московское) (Moscow Time) | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | | Еженедельный отдых Начало / окончание (Weekly Rest). Start/Finish Time | Рабочее время Начало / окончание работы (Duty Period Check in/Check out Time) | Полетное время Запуск / выключение двигателей (Flight Time Engines Start up/Shut down Time) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 26.02.10. | | | | Париж (CDG) | 00:00 | | |
| 28.02.10. | | | | Париж (CDG) | 24:00 | | |
| 29.02.10. | 275 | 15:05 | <i>VP-BWJ</i> | Париж (CDG) | | <i>14:05</i> | <i>15:14</i> |
| 29.02.10. | | 19:05 | | Ницца (NCE) | | — | <i>19:15</i> |
| 29.02.10. | 276 | 20:10 | <i>VP-BWJ</i> | Ницца (NCE) | | — | <i>20:22</i> |
| 30.02.10. | | 00:05 | | Шереметьево (SVO) | | — | <i>00:06</i> |
| 30.02.10. | — | — | <i>RA-96010</i> | <i>Шереметьево (SVO)</i> | | — | — |
| | | | | <i>Шереметьево(SVO)</i> | | <i>01:40</i> | — |
| Всего: | | | | | <i>48:00</i> | <i>11:35</i> | <i>07:45</i> |

Отчет о валютных затратах (Foreign Currency Expenses)

| Страна или город | Дата выплаты суточных | Номер ведомости | Кол-во суток | Кол-во человек, получивших суточные в размере | | | Сумма выплаченных суточных | Валюта | Питание (да/нет) | Оплата гостиницы | | | Подпись представителя |
|------------------|-----------------------|-----------------|--------------|-----------------------------------------------|------|-----|----------------------------|--------|------------------|------------------|-------|--------|-----------------------|
| | | | | 100 % | 30 % | 0 % | | | | Кол-во суток | Сумма | Валюта | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |

ПРИМЕЧАНИЕ:



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 09

ОТМЕТКИ В АЭРОПОРТАХ (Notes on Required Procedures at Airports)

НА БОРТУ НАХОДЯТСЯ (Persons on Board Traveling on Company Business)

| Номер рейса (Flight Number) | Должность (Position) | Фамилия, И.О. (Full Name) | Таб.№ (Personal Employee Number) | Основание (Purpose) | Должность (Position) | Фамилия (Name) | Подпись (Signature) |
|-----------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------------------|---------------------|----------------------|----------------|---------------------|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ ТРЕНИРОВКА (Flight Training)

| Дата (Date) | Аэропорт (Aerodrome) | Этап полета (Flight Stage) | | | Табельный номер (Personal Employee Number) | | |
|-------------|----------------------|----------------------------|-------------------|--------------|--------------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------|
| | | взлет (Take-off) | посадка (Landing) | | Пилотирующий пилот (PF) | Непилотирующий пилот (PM) | Бортинженер, штурман (Flight Engineer, Flight Navigator) |
| | | | день (Day) | ночь (Night) | | | |
| 29.02.109 | SVO - NCE | ✓ | ✓ | | 13143 | 13064 | — |
| 29.02.109 | NSE | ✓ | | | 13064 | 13143 | — |
| 30.02.109 | SVO | | | ✓ | 13143 | 13064 | — |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Командир экипажа
(Captain)

(Signature)

(Full Name)

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ, ТРЕНИРОВКИ, ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ
(Results of In-Flight Check, Training, Pre-flight Preparation)

(должность - Position)

(Signature)

(Full Name)

« ____ » _____ 201 г
(Date)

Отчет о рейсе проверен (Flight Operations Report has been processed):

Ведущий эксперт ЛО
(Fleet Leader Expert)

(Signature)

(Full Name)

Эксперт ООПД
(Authorized Person of FDP)

(Signature)

(Full Name)

13.2. ЗАДАНИЕ НА ПОЛЕТ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

13.2.1. Общие положения

Задание на полет кабинного экипажа (далее - Задание) является учетно-отчетным видом документации. Бланк Задания оформляется отделом планирования ДОБ согласно суточному плану-наряду ДОБ для оповещения (ЗК-502-0407Х). Ответственность за правильность оформления Задания несет инженер по планированию ОП.

Инженер по организации управления производством ПО ДОБ при необходимости может вносить изменения в Задание (дата вылета, время вылета, тип ВС, маршрут, состав кабинного экипажа). Каждое изменение в составе кабинного экипажа заверяются штампом диспетчерской ДОБ.

При отмене рейса в Задание начальником смены ПО вносится запись – «рейс отменен», которая заверяется штампом диспетчерской ДОБ. Задания с отмененных рейсов передаются в ДОБ для архивирования.

После выполнения рейса СБ сдает Задание и все прилагаемые к нему документы в центральную диспетчерскую ДОБ с отметкой в Журнале приема документов с рейса (ЗК-502-0303Х).

13.2.2. Описание бланка «Задание на полет кабинного экипажа»

Все записи в графах Задания вносятся от руки и обязательны для заполнения в каждом рейсе. При отсутствии данных в графах проставляются прочерки (допускается символ Z).

(1) Лицевая сторона бланка «Задание на полет кабинного экипажа»

Лицевая сторона Задания формируется автоматически из базы КИС «Аккорд» в отделе планирования ДОБ. Заполняются графы: дата, тип ВС, № рейса, время вылета, маршрут полета.

Задание заверяется подписью директора ДОБ или иным уполномоченным лицом.

Готовность кабинного экипажа к выполнению рейса подтверждается подписью СБ в строке «Кабинный экипаж к вылету подготовлен» после проведения предполетного брифинга.

Графы «Участок работы» и «Класс обслуживания» заполняются СБ в ходе предполетного брифинга в соответствии с распределением обязанностей членов кабинных экипажей.

Графа «Оценка» заполняется по результатам работы членов кабинных экипажей в рейсе. Параметры оценки определены инструкцией «Параметры и критерии оценки работы бортпроводника в рейсе старшим бортпроводником» (РП-502-0203Х).

В разделе «Отчет о количестве пассажиров» отражаются данные из Сводной загрузочной ведомости (Load Sheet) по классам обслуживания, а также указываются все пункты отправления и прибытия (в том числе при выполнении промежуточной посадки ВС). При изменении количества пассажиров (снятие с борта ВС в аэропорту промежуточной посадки и т.д.) данные должны быть изменены.

При смене летного экипажа в разделе «Комментарии/ замечания КВС» записи КВС вносятся отдельно по результатам выполнения прямого и обратного рейсов (в разных графах). При выполнении «разворотного» рейса КВС должен заполнять правую часть таблицы.

При выполнении рейсов, требующих таможенного оформления, КВС подтверждает подписью факт получения комплекта соответствующих документов.

Факт прохождения предполетного медицинского осмотра членами кабинных экипажей подтверждается штампом пункта предполетного медицинского осмотра в верхнем правом углу лицевой стороны Задания с указанием количества бортпроводников.

Факт прохождения паспортного контроля перед вылетом/по прилету подтверждается штампом ОПК ФСБ в верхней части лицевой стороны Задания с указанием даты вылета/прилета и количества бортпроводников.

(2) Обратная сторона бланка «Задание на полет кабинного экипажа»

Данные по выполнению технологического графика обязательно отражаются в «Приложении к «Заданию на полет кабинного экипажа» (ЗК-502-011Х).

«Отклонения от технологического графика при подготовке к рейсу» отражаются как при вылете из базового, так и из внебазового аэропорта.

В разделе «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ» отражаются:

- нештатные ситуации, связанные с обеспечением безопасности, а также замечания (рекомендации) по действиям кабинного экипажа, связанным с обеспечением безопасности полётов (в том числе и инспекторские проверки), с указанием даты выполнения полета, номера рейса и краткого содержания события.

В разделе «АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ» отражаются:

- нарушения процедур авиационной безопасности (перевозка оружия, боеприпасов, ценного груза);

Примечание: в графе «Прочее» указываются любые другие нарушения, связанные с авиационной безопасностью полетов. Такие как проникновения посторонних лиц на борт ВС, наличие пассажира с другого рейса и т.д.

- нарушения пассажирами правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту ВС ПАО «Аэрофлот».

При нарушении процедур авиационной безопасности в части, касающейся перевозки оружия, боеприпасов, ценного груза, а также досмотра пассажирской кабины, в Примечаниях отражаются причины/описание нарушения. При недостаточном количестве строк для указания причин нарушения процедур авиационной безопасности, рекомендовано использовать Приложение к заданию на полет кабинного экипажа (ЗК-502-011Х).

При нарушении пассажирами Правил поведения заполнению подлежат все графы данного раздела, в том числе меры, принятые к нарушителю.

В разделе «ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НА БОРТУ ВС» отражаются мероприятия членов кабинного экипажа по оказанию первой доврачебной медицинской помощи пассажирам.

В разделе «ДОКУМЕНТЫ, ПРИЛОЖЕННЫЕ К ЗАДАНИЮ» перечисляются все заполненные документы, подлежащие сдаче в центральную диспетчерскую ДОБ по прилету.

Задание подписывает СБ.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 05

(подпись/ signature)

ОТЧЕТ СТАРШЕГО БОРТПРОВОДНИКА О РЕЙСЕ / PURSER OPERATIONAL REPORT

СОБЛЮДЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ГРАФИКА/ CABIN PREPARATION SCHEDULE FULLFILMENT:

| ЭТАПЫ ПОДГОТОВКИ/Preparation Stages | БАЗОВЫЙ АЭРОПОРТ/Base | ВНЕБАЗОВЫЙ АЭРОПОРТ/Destination |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Отклонения от технологического графика подготовки к рейсу/Cabin Preparation Schedule Deviation | <input type="checkbox"/> ДА/YES <input type="checkbox"/> НЕТ/NO | <input type="checkbox"/> ДА/YES <input type="checkbox"/> НЕТ/NO |
| Данные по выполнению технологического графика отражаются в Приложении к «Заданию на полет кабина экипажа» (ЗК-502-011X) / The Cabin Preparation Schedule fulfillment «CABIN CREW FLIGHT ORDER APPLICATION FORM» (ZK-502-011X) has to be filled in. | | |

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ/FLIGHT SAFETY

Нештатные ситуации (описание инцидента, оценка старшим бортпроводником действий кабина экипажа)/ Abnormal Situation (Incident Nature)

| |
|--|
| |
|--|

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ/AVIATION SECURITY

| НАРУШЕНИЯ ПРОЦЕДУР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ/ VIOLATION OF AVIATION SECURITY PROCEDURES | ПРИМЕЧАНИЯ/NOTES |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Перевозка оружия, боеприпасов, ценного груза/ Weapon Transportation , Valuable Cargo Transportation | <input type="checkbox"/> ДА/YES <input type="checkbox"/> НЕТ/NO |
| Досмотр пассажирской кабины /Aircraft Cabin Inspection | <input type="checkbox"/> ДА/YES <input type="checkbox"/> НЕТ/NO |
| Прочее/etc | |

НАРУШЕНИЯ Пассажирами ПРАВИЛ ПОВЕДЕНИЯ/RULES VIOLATION

| Дата, № рейса/ Date/ Flight№ | Фамилия И.О./ Passenger Full Name | № места/ класс обл. Seat №/ Class of Service | Содержание нарушения/ Content of Disorder | Принятые меры/ Actions taken | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | Устное предупреждение/ Verbal Notification | Письменное предупреждение/ Notification in Writing | Передача нарушителя в правоохранительные органы и «Рапорта о нарушении» в ДУАБ/ Involvement of Law Enforcement Officials |
| | | | | | | |

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НА БОРТУ ВС/MEDICAL ASSISTANCE ON BOARD

| Дата, № рейса/ Date/ Flight№ | Фамилия И.О./ Passenger Full Name | № места/ Seat №/ | Причина оказания медицинской помощи (симптомы)/ Reasons for Medical Assistance Rendering (Symptoms) | Принятые меры (действия кабина экипажа)/ Measures Taken (Cabin Crew Actions) |
|------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | |

ДОКУМЕНТЫ, ПРИЛОЖЕННЫЕ К ЗАДАНИЮ НА ПОЛЕТ (количество листов)/ DOCUMENTS ATTACHED (quantity):

| | | | |
|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Рапорт СБ/ Purser Report | Приложение к «Заданию на полет кабина экипажа»/Cabin Crew Flight Order Application Form | Акт несоответствия + ярлык/ Note of Disparity | Документация ИПБ/ Instructor Assignment Forms |
| Лист отзыва/ Passenger Comment Form | Заявка на несопровождаемого ребенка/ Unaccompanied Minor Service Request | Акт сбойной ситуации + купон/ In-flight Incident Report (coupon) | Списки пассажиров/ PII |
| Реестр служебной корреспонденции/Official Correspondence Register Form | Акт сдачи-приемки работ по обслуживанию ПОФВ/ Disabled Passenger acceptance report | Акт на неисправный инвентарь и БКО/Act on Galley Equipment Defect | Список SPML ЗАО «Аэромар»/ CJSC "Aeromar" SPML List |

Старший бортпроводник/Purser

(подпись/ signature)

(Ф.И.О./Full name)

« »

20 г.

(дата/ date)

Отчет о рейсе проверил:

Итамн ОКК



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 05

13.2.4. Описание бланка «Приложение к заданию на полет кабинного экипажа»

«Приложение к заданию на полет кабинного экипажа» (далее – Приложение) является составной частью Задания. Заполняется в каждом рейсе с обязательным указанием даты, типа ВС, бортового номера ВС и номера рейса, сдается с рейса вместе с заданием на полет кабинного экипажа.

- (1) Лицевая сторона бланка «Приложение к заданию на полет кабинного экипажа»
Раздел «СОБЛЮДЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ГРАФИКА» заполняется на каждом рейсе. Подпись СБ обязательна.

Примечание:

1. Время окончания загрузки питания должно совпадать со временем, указанным в документах по питанию.
2. Доклад о готовности кабинного экипажа к посадке пассажиров инженеру ООУиКЗ ДНОП/агенту осуществляется после предварительного согласования с КВС.
3. Графы «Время вылета по расписанию» в базовом аэропорту не заполняются.
4. Время прихода первого пассажира является началом посадки пассажиров.
5. Двери должны быть закрыты не позднее, чем за 4 минуты до вылета по расписанию на узко фюзеляжном самолёте и за 5 минут до вылета на широкофюзеляжном ВС.
6. Если в течение 15 минут после закрытия дверей не произведен взлет, необходимо отметить причину задержки вылета.

В разделе «ВЫПОЛНЕНИЕ СТАНДАРТНЫХ ПРОЦЕДУР» отражаются факты выполнения требований стандартов ПАО «Аэрофлот» (отметка «ДА»), а также причины их нарушения (отметка «НЕТ» и заполнение графы «Примечания»). При недостаточном количестве строк для описания причин нарушений или при необходимости отражения других нарушений рекомендовано использовать обратную сторону Приложения.

Примечание: При наличии на борту несопровождаемых детей и пассажиров с ограничениями жизнедеятельности необходимо прикладывать Акт на перевозку данных категорий пассажиров к Заданию.

В разделе «ЗАБЫТЫЕ ВЕЩИ НА БОРТУ ВС» при обнаружении забытых вещей пассажирами необходимо указать № рейса, № места, описать предмет, Ф.И.О., кому передана вещь, наличие описи на утилизацию, номер акта. При отсутствии забытых вещей необходимо сделать отметку в графе «Нет».

Раздел «ТОРГОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ» заполняется в каждом рейсе с указанием суммы выручки и особенностей торгового обслуживания на борту ВС.

В разделе «СПЕЦПИТАНИЕ» отражаются факты предоставления/ не предоставления заказанного питания. Если пассажиру не предоставлено спецпитание, необходимо указать Ф.И.О. и № места пассажира, причину не предоставления специального питания. В случае отсутствия заказанного специального питания к Заданию прилагается копия Сводной загрузочной ведомости (Load Sheet – PIL (SPML)), подтверждающая заказ специального питания и при наличии телеграммы ЗАО «Аэромар».

Раздел «ФАКТЫ СНИЖЕНИЯ ОЦЕНКИ» заполняется с обязательным указанием причины снижения оценки и ознакомлением под роспись бортпроводника. В случае отказа бортпроводника, получившего снижение оценки, поставить свою подпись, необходимо указать данный факт в графе «Ознакомлен».

В разделе «ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПЕРЕДАЧЕ ЭСТАФЕТЫ» отражаются замечания СБ по подготовке ВС к обратному рейсу.

(2) Обратная сторона бланка «Приложение к заданию на полет кабинного экипажа»

На обратной стороне бланка отражаются комментарии СБ (в том числе замечания и предложения по работе кабинного экипажа, условия труда), замечания на работу структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», ЗАО «Аэромар», а также устные замечания и предложения клиентов ПАО «Аэрофлот». СБ необходимо указать номер рейса, содержание замечания, наличие актов, действия кабинного экипажа. Раздел заполняется в произвольной форме.

Приложение к заданию на полет кабинного экипажа подписывает СБ в строке «Старший бортпроводник» с указанием даты выполненного рейса.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 05

13.2.5 Приложение к «Заданию на полет кабинного экипажа» Cabin Crew Flight Order Application Form

Дата/ _____ Тип ВС/ _____ Бортовой номер ВС/ _____ номер рейса/ _____
Date Aircraft Type Registration Number of the Aircraft Flight No

| СОБЛЮЖДЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ГРАФИКА / CABIN PREPARATION SCHEDULE DEVIATION | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| ЭТАПЫ ПОДГОТОВКИ/Preparation Stage | БАЗОВЫЙ АЭРОПОРТ/Base | ВНЕБАЗОВЫЙ АЭРОПОРТ/Destination |
| Время вылета по расписанию/ Scheduled Departure | | |
| Загрузка питания (Начало/окончание)/ Catering loading (Beginning/Ending) | | |
| Доклад о готовности кабинного экипажа/ Ready for Boarding Report | | |
| Начало посадки пассажиров/ Start Boarding | | |
| Окончание посадки пассажиров/ End of Boarding Passengers | Время прихода последнего пассажира/ The Time of Arrival of Last Passenger | |
| | Получение документов/ Documents Delivery | |
| Закрытие дверей/ Door Closing Time | | |
| Начало движения ВС/ Push Back | | |
| Фактическое время взлета/Actual Departure Time | | |
| Причины отклонения от технологического графика подготовки к рейсу/Deviations from Cabin Preparation Schedule Reasons | | |
| Подпись СБ/Purser | | |

| ВЫПОЛНЕНИЕ СТАНДАРТНЫХ ПРОЦЕДУР/Standard Procedures Fulfillment: | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|------------------|
| | ДА/YES | НЕТ/NO | ПРИМЕЧАНИЯ/NOTES |
| Выполнение требования бюллетеней/ Bulletin Requirements Fulfillment (№/# _____) | | | |
| Перевозка несопровождаемых детей/UMNR Transportation | | | |
| Перевозка пассажиров с ограничениями жизнедеятельности/ Disabled PAX Transportation | | | |

| ЗАБЫТЫЕ ВЕЩИ НА БОРТУ ВС/Left Items on Board: | | |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Обнаружены/ found | Примечания (дата, номер рейса, номер места, описание предмета, кому переданы, опись на утилизацию, номер Акта)/ NOTES (Seat, Object description, Deed to, Inventory for Disposal Act Number) | |
| Да | Нет | |
| | | |

| ТОРГОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ/Trade Service on Board: | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------|
| Торговля спросом не пользовалась (указать причину)/Demand unpopularity (reason) | | Торговля на сумму/ Total _____ |
| Торговое обслуживание не проводилось (указать причину)/Trade Service not rendered (reason) | | |

| СПЕЦИПИТАНИЕ/Special Meals: | | |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--|
| Предоставлено/ Given | Примечания (ФИО пассажира, номер места, причина)/ NOTES (PAX Name, Seat, reason) | |
| Да | Нет | |
| | | |

| ФАКТЫ СНИЖЕНИЯ ОЦЕНКИ/Low Marks Making Out Facts: | | |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Ф.И.О. б/проводника/ C/A Name | Причина снижения оценки/Low Mark Making Out Reason | Ознакомлен (подпись)/ Acquainted (sign) |
| | | |

| ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПЕРЕДАЧЕ ЭСТАФЕТЫ/Comments on Cabin and Galley Property Preparation by Inbound Cabin Crew: |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |

13.3. ПЛАН ПОЛЕТА УВД (ATS FLIGHT PLAN)

13.3.1. Заполнение бланка плана полета (FLIGHT PLAN)

При заполнении соответствующих полей бланка плана полёта (Flight Plan) необходимо строго придерживаться предписанных форматов и метода обозначения данных в соответствии с требованиями документа Air Traffic Management PANS 4444 (Правила полётов и обслуживание воздушного движения. Поправка № 1).

Заполнить п.п. 7–19 в соответствии с приводимым ниже примером.

1. ПУНКТ 7. AIRCRAFT IDENTIFICATION (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА) (МАКСИМУМ 7 ЗНАКОВ).

«AFL 2143» – позывной, подлежащий использованию воздушным судном.

2. ПУНКТ 8. FLIGHT RULES TYPE OF FLIGHT (ПРАВИЛА И ТИП ПОЛЕТА) (1 ИЛИ 2 ЗНАКА).

«I» – для полётов по приборам. «V» – для визуальных полётов. «S» – для регулярного воздушного сообщения (полёты по расписанию). «N» – для нерегулярных воздушных перевозок (для полётов вне расписания).

3. ПУНКТ 9. NUMBER* TYPE OF AIRCRAFT WAKE TURBULENCE (КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА).

*Поле NUMBER (Количество) заполняется, если количество воздушных судов более 1.

«A332» – условное обозначение типов воздушных судов.

«H» – категория турбулентности следа (1 знак).

H – ТЯЖЁЛОЕ, для ВС с максимальной сертифицированной взлётной массой 136 000 кг и более.

M – СРЕДНЕЕ, для ВС с максимальной сертифицированной взлётной массой менее 136 000 кг, но более 7 000 кг

4. ПУНКТ 10. EQUIPMENT (ОБОРУДОВАНИЕ).

SDIE2E3FXHJ4J5RWGXYZ/LB1U1D1 – средство радиосвязи, навигационные средства и средства захода на посадку.

«S» – минимальный набор стандартного оборудования, которым может быть VHF, VOR, ILS или другая их комбинация;

«D» – DME (Distance Measuring Equipment);

«H» – HF (High Frequency);

«J4» – VDL режима 4 для CPDLC на основе FANS/1A;

«J5» – SATCOM (ИНМАРКАТ) для CPDLC на основе FANS/1A;

«I» – инерциальная навигация;

«F» – ADF;

«R» – утверждено для PBN (дополнительно в поле 18 указываются достижимые уровни навигации);

«E2» – D-FIS ACARS;

«E3» – PDC ACARS;

- «W» – допуск к полётам по правилам RVSM (Reduced Vertical Separation Minima);
- «X» – допуск к выполнению полётов в пространстве MNPS;
- «M1» – радиотелефонная связь (RTF) SATCOM для УВД (ИНМАРСАТ);
- «Y» – наличие на борту УКВ-радиостанций с сеткой частот 8,33 кГц;
- «G» – GNSS;
- «Z» – прочее оборудование или прочие возможности (указываются в поле 18 после группы NAV).
- «L» – ответчик – режим S, передающий индекс BC, данные о барометрической высоте, сигнал ADS-B;
- «B1» – ADS-B с возможностью ADS-B «out» на выделенной частоте 1090 МГц;
- «U1» – возможности ADS-B «out» при использовании UAT;
- «D1» – возможности ADS-C основе FANS/1A.

Примечание 1. К стандартному оборудованию относятся ОБЧ-радиотелефон, VOR и ILS, если соответствующим полномочным органом ОВД не предписывается другое сочетание оборудования.

**5. ПУНКТ 13. DEPARTURE AERODROM TIME
(АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА).**

- «LTAI» – четырёхбуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома вылета.
- «1215» – расчётное время уборки колодок (время UTC).

**6. ПУНКТ 15. CRUISING SPEED LEVEL ROUTE
(КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА И МАРШРУТ).**

«K0830» – истинная воздушная скорость (максимум 5 знаков) для первого или всего крейсерского участка полёта, выраженная:

- в километрах в час в виде K с последующими четырьмя цифрами (например, K0830); или
- в узлах в виде N с последующими четырьмя цифрами (например, N0440).

«F350» – запланированный крейсерский эшелон для первого или всего участка намеченного маршрута следующим образом;

- эшелон полёта, выраженный в виде буквы F с последующими тремя цифрами (например, F330); или
- эшелон полёта в десятках метров, выраженный с помощью буквы S с последующими четырьмя цифрами (например, S1040). (Применяется в FIR Монголии и Китая).

«HISAR1S HISAR UW77..... INB/N0472F370.....» – маршрут полёта (включая пункты изменения скорости, эшелона и/или правил полёта).

7. ПУНКТ 16. DESTINATION AERODROME TOTAL EET, ALTN AERODROME, 2ND ALTN AERODROME (АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ, ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНЫЕ АЭРОДРОМЫ).

«UUEE» – четырёхбуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома назначения.

«0249» – общее расчётное истекшее время.

«ULLI» – четырёхбуквенный(ые) индекс(ы) ИКАО местоположения не более чем двух запасных аэродромов.

8. ПУНКТ 18. OTHER INFORMATION (ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ).

«EET/UKFV0056 UKDV0132 UUVV0155...» – основные точки или индексы границ FIR и суммированное расчётное истекшее время до каждой из таких точек или границ FIR.

«PBN/...» – достижимые уровни навигации, основанной на характеристиках.

«B1» – спецификация RNAV (RNAV 5, все разрешённые датчики).

«D1» – спецификация RNAV (RNAV 1, все разрешённые датчики).

«L1» – RNP4.

«O1» – спецификация RNP (RNP1, все разрешённые датчики).

«S2» – RNP APCH с baro-VNAV.

«CODE / Hex...» – 24-Bit код (адрес) BC.

«REG/VPBDK» – регистрационные знаки воздушного судна.

«SEL/ABCD» – код SELCAL, если предписано соответствующим полномочным органом ОВД.

«DOF/» – дата вылета указывается шестью цифрами в формате «YYMMDD».

«PER/» – лётно-технические данные ВС, указываются одной буквой (категория BC (C или D)).

«RALT/» – четырёхбуквенный индекс ИКАО запасного(ых) аэродрома(ов) на маршруте.

«TALT/» – четырёхбуквенный индекс ИКАО запасного аэродрома при взлёте.

«RIF/» – сведения о маршруте, ведущем к изменённому аэродрому назначения, после чего следует принятый в ИКАО четырёхбуквенный индекс аэродрома. Для изменённого маршрута необходимо получить новое диспетчерское разрешение в полёте.

Пример: RIF/ ESP G94 CLA KLAX

9. ПУНКТ 19. SUPPLEMENTARY INFORMATION (ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ).

«0429» – запас топлива в часах и минутах.

«TBN» – число лиц на борту воздушного судна (TO BE NOTICE – будет сообщено дополнительно, или, если известно, то указывается число лиц на борту ВС).

Поле «A» – цвет воздушного судна и его основные знаки.

Поля «R», «S», «J», «D» – аварийно-спасательное оборудование.

R/ (РАДИООБОРУДОВАНИЕ) – ВЫЧЕРКНУТЬ букву U, если отсутствует УВЧ-связь на частоте 243,0 МГц. ВЫЧЕРКНУТЬ букву V, если отсутствует ОВЧ-связь на частоте 121,5 МГц. ВЫЧЕРКНУТЬ букву E, если отсутствует бортовой аварийный радиомаяк (ELT).

S/ (СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ) – ВЫЧЕРКНУТЬ все индексы, если на борту отсутствует спасательное оборудование. ВЫЧЕРКНУТЬ букву P, если на борту отсутствует полярное спасательное оборудование. ВЫЧЕРКНУТЬ букву D, если на борту отсутствует спасательное оборудование, предназначенное для пустынь. ВЫЧЕРКНУТЬ букву M, если на борту отсутствует морское спасательное оборудование. ВЫЧЕРКНУТЬ букву J, если на борту отсутствует спасательное оборудование, предназначенное для джунглей.

J/ (СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ) – ВЫЧЕРКНУТЬ все индексы, если на борту отсутствуют спасательные жилеты. ВЫЧЕРКНУТЬ букву L, если спасательные жилеты не оснащены источником света. ВЫЧЕРКНУТЬ букву F, если спасательные жилеты не имеют флуоресцентного покрытия. ВЫЧЕРКНУТЬ букву U или букву V, как и в п. R/выше для, указания радио оснащенности спасательных жилетов, если они снабжены какими-либо радиосредствами.

D/ (ЛОДКИ) (ЧИСЛО) – ВЫЧЕРКНУТЬ индексы D и C, если на борту отсутствуют спасательные лодки или УКАЗАТЬ число имеющихся на борту спасательных лодок, (ВМЕСТИМОСТЬ) – УКАЗАТЬ общую вместимость (число мест) всех находящихся на борту спасательных лодок, (ЗАКРЫТЫЕ) – ВЫЧЕРКНУТЬ индекс C, если лодки являются открытыми, и (ЦВЕТ) – УКАЗАТЬ цвет лодок, если они имеются на борту.

13.3.2. Бланк плана полета УВД

| FLIGHT PLAN | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| PRIORITY <<EFF+> | ADDRESSE(S) | | |
| FILING TIME | | ORIGINATOR | |
| SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR | | | |
| 3 MESSAGE TYPE <<≡ (FPL | 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION - AFL2143 | 8 FLIGHTS RULES I | TYPE OF FLIGHT S |
| 9 NUMBER | TYPE OF AIRCRAFT A333 | WAKE TURBULENCE CAT H | 10 EQUIPMENT SDIE2E3FHJ4J5M1RWGXYZ/LB1U1D1 |
| 13 DEPARTURE AERODROME - LTAI | TIME 1215 | | |
| 15 CRUISING SPEED N0477 | LEVEL F360 | ROUTE HISAR1S HISAR UW77 BAG UA28 INB/N0472F370 | |
| UM853 KUGOS/N0473F360 UM853 IPRUS/N0470F370 UM853 NALEG/K0874F370 A97 | | | |
| TUMIT/K0876F360 G476 GD/K0869F370 G476 IN DCT DR TURUG DCT OKLIT OKLIT25B | | | |
| TOTAL EET | | | |
| 16 DESTINATION AERODROM - UUEE | HR MIN 0249 | ALTN AERODROME UDD | 2ND ALTN AERODROME ULLI |
| OTHER INFORMATION - EET/UKFV0056 UKDV0132 UUV0155 | | | |
| PBN/B1D1L101S2 CODE/42423E DOF/121115 REG/VQBQZ SEL/ELBS PER/D | | | |
| TALT/LTBS RALT/UKFF NAV/RNV D1E1A1 RNP4 RMK/ACAS II EQUIPPED | | | |
| SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) | | | |
| 19 ENDURANCE HR MIN -E 0429 | PERSONS ON BOARD +P/ TBN | EMERGENCY RADIO UHF UHF ELBA +R/ U V E | |
| SURVIVAL EQUIPMENT POLAR DESERT MARITIME JUNGLE +S/ P D M J | | JACKETS LIGHT FLUORES UHF UHF +J/ L F U V | |
| DINGHIES NUMBER CAPACITY COVER COLOUR + D / 06 + 370 + C + YELLOW | | | |
| AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS A/ BLUE SILVER ORANGE | | | |
| REMARKS + N / | | | |
| PILOT-IN-COMMAND C/ IVANOV | | | |
| FILED BY/ | | | |
| SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS | | | |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

13.4. РАБОЧИЙ ПЛАН ПОЛЕТА (OFP)

13.4.1. Общие положения

После получения навигационного расчета полета и его сверки с FPL (RPL) КВС, с учетом анализа имеющейся метеорологической и аэронавигационной информации по маршруту полета принимает окончательное решение о выполнении полета и количестве заправляемого топлива, фиксирует это в OFP и подписывает его, утверждая его как MASTER DOCUMENT.

13.4.2. Заполнение рабочего плана полета

Рабочий план полёта OFP (MASTER DOCUMENT) располагается в кабине экипажа в доступном для использования лётным экипажем месте. При полётах через зону NAT MNPS дополнительно заполняется OCEANIC NAVIGATION LOG.

Заполнение рабочего плана полёта производить после набора заданного эшелона от первой навигационной точки на эшелоне. При полётах через зону NAT MNPS предварительный расчёт маршрута полёта разбивается на три участка:

- до входной точки в зону NAT MNPS;
- после получения океанического разрешения до выходной точки зоны NAT MNPS;
- после точки выхода из зоны NAT MNPS.

В течение всего полёта экипаж принимает и записывает условия погоды аэродромов, выбранных в качестве запасных. При наличии принтера распечатку с погодой приложить к отчёту о рейсе. В случае отсутствия принтера запись производится на обратной стороне OFP (MASTER DOCUMENT).

При выполнении полётного задания в нем должна быть отражена следующая информация:

- условия погоды на взлёте – DEP INFO (ATIS);
- диспетчерское разрешение (Clearance);
- время запуска двигателей (OUT) и время взлёта (OFF);
- время занятия эшелона полёта и эшелон полёта, сверка высотомеров после занятия эшелона (при полётах в условиях RVSM сверка высотомеров производится не реже чем 1 раз в час);
- контроль фактического остатка топлива с данными OFP после занятия и изменения эшелона, в горизонтальном полёте не реже чем 1 раз в 30 минут, перед снижением и после посадки;
- расчётное и фактическое время пролёта ППМ и ETP;
- время изменения эшелона полёта и занятый эшелон, сверка высотомеров на новом эшелоне;
- время и конечный пункт спрямленного участка маршрута с указанием частоты органа ОВД, давшего команду на спрямление;
- место и время смены экипажа;
- время встречи с восходом и заходом солнца;
- время полёта в зоне ожидания;
- условия погоды на аэродроме посадки (DEST ATIS). При наличии D-ATIS распечатку с информацией ATIS приложить к отчёту о рейсе;
- время начала снижения с эшелона полёта;
- время посадки и выключения двигателей.

13.4.3. Расшифровка обозначений кодов SABRE в OFP

Расшифровка обозначений кодов SABRE в OFP дана в инструкции по применению операционного плана полета формата SABRE OFP (RI-150-0101).



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

**13.4.4. Бланк «Рабочий (эксплуатационный) план полета OFP
формата 999»**

| OPERATIONAL FLIGHT PLAN PAGE 1/6 RLSD 17SEP14 0726.02Z | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|-------------|
| SU100 | 17SEP14(S) | UUEE/SVO 0615/P04.00 | FC VALID 170600 TO 171800 | | | |
| CS: AFL100 | 330-3 | KJFK/JFK 1625/M04.00 | PAX: | GATE: | SLOT: | |
| PLN ID 02 | VPBDE/BFCP | BLK:1010 | | | | |
| CI 9 | | ETD:17SEP/0615 | | | | |
| KGS IFR | | ETA:17SEP/1617 | | | | |
| ADD INFO/REMARKS: IA:UUEE-EFHK-ENBR-BIKF-BGSF-EA:BGSF-CYR-IA:CYR-KBOS-KJFK ALTN ROUTE KIAD- RBV DCT LRP KIAD | | | | | | |
| MEL/CDL ITEMS: *NO PERF PENALTY* | | | | | | |
| ROUTE TEXT: UUEER07R AR07E AR BG1E BG G350 OLMET R58 NOTAR P608 LUPET L77 XILAN DCT ROVPA Z15 APTUX P607 FLO P996 IPTON DCT 63N010W DCT 63N020W DCT 63N030W DCT 62N040W DCT 60N050W DCT ALTOD DCT PRAWN N492A QUBIS DCT ENE PARCH1 KJFKR31L F360 6310N/F340 PRAWN/F380 PRAWN/F400 PARCH/F240 | | | | | | |
| //// THIS LOG INCORPORATES THE ETOPS 90 MIN RULE //// | | | | | | |
| RTNG: GD 4207 GCD 4050 AD 4401 W/C M20 TDV P0 MAXS 05/6050N COLDEST TEMP M9 AT 6240N CI 9 RT ZZ1 VIA OPTIMIZED-MCT AWY RANDOM CI18 OVR | | | | | | |
| STANDARD | FUEL | TIME | DISPATCH LOAD: | | | |
| TRIP | 55230 | 09:47 | | | PAYLOAD: | 29600 |
| CONT%3 | 1660 | 00:20 | EZFW: | 158789 | MZFW:(S) | 173000 |
| ALTN (KIAD) | 4380 | 00:48 | ETOW: | 223619 | MTOW:(S) | 230000 |
| FINAL RESERVE | 2340 | 00:30 | ELDW: | 168389 | MLDW:(S) | 185000 |
| POLICY | 0 | 00:00 | REMF: | 9600 | MIN DIV: | 6720 |
| DISP.EXTRA | 1220 | 00:15 | FMS INIT LOAD: | | | |
| APU/TAXI | 500 | 00:20 | UUEE/KJFK | | | |
| REQUIRED FOB | 65330 | 11:40 | LDG ELEV:0014 FT | | PRF FACTOR%:0.0 | |
| TANKER/EXTRA | 0 | 00:00 | CI:9 | | TRAPO:39129 | |
| TOTAL FOB | 65330 | 11:40 | ALTN | DIST | TIME | FL |
| | | | KIAD (F) | 255 | 00:48 | 340 |
| | | | | | | FUEL |
| | | | | | | 4380 |
| FUEL PENALTIES: | | | COMNDR EXTRA REASON: | | | |
| 1000 KGS | +247KGS | | | | | |
| 10 KTS | +1264KGS | +00:13 | | | | |
| CI:0 (ZERO) | -12KGS | +00:03 | | | | |
| I CERTIFY THAT THIS FLIGHT HAS BEEN DISPATCHED IN ACCORDANCE WITH APPLICABLE REGULATIONS. ALL PAGES OF THE OPERATIONAL FLIGHT PLAN ARE AN INTEGRAL PART OF THE FLIGHT RELEASE. | | | | | | |
| CAPTAIN: | | COPILOT: | | | DISPATCHER: | |
| | | | | | Viktor Scherbakov | |
| | | | | | | |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 13. Отчетная документация
о полете

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

| OPERATIONAL FLIGHT PLAN PAGE 2/6 RLSD 17SEP14 0726.02Z | | | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------|--------------------|------------------|---------------------|
| SU100 CS: AFL100 PLN ID 02 CI 9 KGS IFR | UUEE/SVO KJFK/JFK ETD:17SEP/0615 ETA:17SEP/1617 | 0615/P04.00 1625/M04.00 BLK:1010 | OUT: IN: BLK: | OFF: ON: FLT: | BLKF: TAXI: BRF: REM: | | | | |
| DEP INFO (ATIS): | | | RWY/INT: | | T/O N1: | | | | |
| | | | RTG/ASMD: | | STABTRIM: | | | | |
| | | | V1: | | AZFW: | | | | |
| | | | VR: | | AFOB: | | | | |
| CLEARANCE: | | | V2: | | ATOW: | | | | |
| | | | VREF: | | | | | | |
| | | | FLAPS: | | | | | | |
| | | | MFRA: | | | | | | |
| | | | T/O CG: | | | | | | |
| E.O.P: | | | | | | | | | |
| T/O ALT: | EET | CREW | PAX | PYLD | PFOB | EZFW | ETOW | RTOW | |
| | 09:47 | / | | | 65330 | 158789 | 223619 | | |
| *TO FILE* | | | | | | | | | |
| (FPL-AFL100-IS | | | | | | | | | |
| -A333/H-SDIE2E3FHJ4J5M1RWXGYZ/LB1U1D1 | | | | | | | | | |
| -UUEE0615 | | | | | | | | | |
| -K0850F360 AR07E AR BG1E BG G350 OLMET R58 NOTAR/N0460F360 | | | | | | | | | |
| P608 LUPET L77 XILAN DCT ROVPA Z15 APTUX P607 FLO P996 | | | | | | | | | |
| IPTON/M080F360 DCT 63N010W/M080F340 DCT 63N020W DCT 63N030W DCT | | | | | | | | | |
| 62N040W DCT 60N050W/N0460F340 DCT ALTOD/M080F340 DCT | | | | | | | | | |
| PRAWN/N0470F380 N492A QUBIS/N0460F400 DCT ENE | | | | | | | | | |
| -KJFK0947 KIAD | | | | | | | | | |
| -PBN/B1C1D1L1O1S2 NAV/RNVD1E1A1 REG/VPBDE EET/UULLL0037 | | | | | | | | | |
| EETT0055 EFIN0120 ESAA0129 ENOR0159 BIRD0248 CZQX0459 BGGL0519 | | | | | | | | | |
| CZUL0735 CZQM0818 KZBW0821 KZNY0941 SEL/BFCP CODE/42429B | | | | | | | | | |
| RALT/BGSF CYR RMK/ACARS II EQUIPPED DOF/140917 | | | | | | | | | |
| -E/1140 P/306 R/UYE S/M J/LF D/06 370 C YELLOW A/BLUE SILVER ORANGE) | | | | | | | | | |
| RVSM FL LEVEL: | | | | | (ALT. DIFF. MAX 200 FT) | | | | |
| LEFT ALT: | | | STBY ALT: | | | RIGHT ALT: | | | |
| AWY MOC A | WPT FRQ NAME/FIR LAT/LONG | DIST REMD ACCD | MT TT VAR | TIME ACCT REMT | ETA ATA REV | FL TRA SHR | WIND SAT TDV | TAS MN G/S | RQRD ACCF FOB |
| 619FT | UUEE07R MOSCOW/SHEREMETY E N55580E037231 | 0 4207 0 | | 0 0000 0947 | | | | | 64830 500 |
| AR07E 023 | 560658N0373745E N56069E037377 | 18 4189 18 | 030 040 10E | 5 0005 0942 | | CLB | | | 63339 1991 |
| AR07E 023 | AR 1080.00 BUZHAROVO N55590E036480 | 30 4159 48 | 244 254 10E | 5 0010 0937 | | CLB | | | 62129 3201 |
| BG1E 024 | MAKSI N55534E035333 | 42 4117 90 | 252 263 11E | 6 0016 0931 | | CLB | | | 60985 4345 |

OPERATIONAL FLIGHT PLAN PAGE 3/6 RLSD 17SEP14 0726.02Z

| AWY MOCA | WPT NAME/FIR LAT/LONG | FRQ | DIST REM D | MT TT VAR | TIME ACCT REMT | ETA ATA REV | FL TRA SHR | WI N D | TAS MN G/S | RQRD ACCF FOB |
|-----------------------|-----------------------------------------------|-----|---------------------|-------------------|----------------------|-------------------|------------------|-------------------------|-------------------|---------------------|
| BG1E 024 | BG 745.00 KARMANOVO N55500E034516 | | 24 4093 114 | 252 262 10E | 4 0020 0927 | | CLB | | | 60459 4871 |
| G350 025 | TOC MITMU/-2NM N56009E033285 | | 48 4045 162 | 274 284 10E | 6 0026 0921 | | CLB | | | 59555 5775 |
| G350 025 | MITMU N56013E033259 | | 2 4043 164 | 276 285 09E | 0 0026 0921 | | 360 391 01 | 344/01 6 M2 M2 | 461 806 453 | 59527 5803 |
| G350 025 | OLMET N56107E032071 | | 45 3998 209 | 273 283 10E | 6 0032 0915 | | 360 391 00 | 350/01 2 M2 M2 | 461 806 457 | 58923 6407 |
| DCT 020 | S/D(340) 6310N/-5NM N62594W009508 | | 280 2675 1532 | 289 287 02W | 38 0326 0621 | | 360 367 02 | 218/030 P0 P0 | 459 799 445 | 41993 23337 |
| DCT 020 | 6310N N63 00 W010 00 N63000W010000 | | 5 2670 1537 | 286 278 08W | 0 0326 0621 | | DSC | | | 41982 23348 |
| PARCH1 020 | TOD CCC/-28NM N41044W072134 | | 5 86 4121 | 265 251 14W | 0 0927 0020 | | 240 456 01 | 250/04 2 P8 P8 | 430 700 388 | 10120 55210 |
| PARCH1 020 | CCC CALVERTON N40558W072479 | | 28 58 4149 | 266 252 14W | 5 0932 0015 | | DSC | | | 10033 55297 |
| PARCH1 020 | ROBER N40411W073020 | | 19 39 4168 | 230 216 14W | 4 0936 0011 | | DSC | | | 9955 55375 |
| PARCH1 020 | FIR KZNY NA FIR N40332W073283 | | 21 18 4189 | 262 249 13W | 5 0941 0006 | | DSC | | | 9845 55485 |
| PARCH1 020 | ZACHS N40317W073332 | | 5 13 4194 | 261 248 13W | 1 0942 0005 | | DSC | | | 9815 55515 |
| PARCH1 020 13FT | KJFK31L NEW YORK/J.F.KENN N40379W073469 | | 13 0 4207 | 316 303 13W | 5 0947 0000 | | DSC | | | 9600 55730 |
| DEST ATIS | | | | | | | | | | |

OPERATIONAL FLIGHT PLAN PAGE 4/6 RLSD 17SEP14 0726.02Z

ALTERNATE ROUTE SECTION KIAD/IAD

| AWY MOCA | WPT NAME/FIR LAT/LONG | FRQ | DIST REMD ACCD | MT TT VAR | TIME ACCT REM | ETA AT A | FL TR A | WIND SAT TDV | TAS MN G/S | RQRD ACCF FOB |
|---------------------|--------------------------------------------------|-----|----------------------|-------------------|---------------------|----------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| 14FT | KJFK 14 FT NEW YORK/J.F.KENN N40384W073467 | | 0 255 0 | | 0 0000 0048 | | | | | 6716 |
| DCT 020 | FIR KZDC WASHINGTON ARTCC | | 56 199 56 | 246 232 14W | 11 0011 0037 | | CLB | | | 4095 |
| DCT 020 | RBV T113.80 ROBINVILLE N40121W074297 | | 7 192 63 | 244 231 13W | 1 0012 0036 | | CLB | | | 3934 |
| DCT 020 | TOC LRP/-68NM N40113W074492 | | 15 177 78 | 277 267 10W | 2 0014 0034 | | CLB | | | 3608 |
| DCT 020 | FIR KZNY NA FIR N40104W075109 | | 16 161 94 | 279 267 12W | 3 0017 0031 | | 340 439 03 | 242/044 P2 P2 | 422 725 382 | 3422 |
| DCT 025 | TOD LRP/-9NM N40077W076060 | | 43 118 137 | 279 267 12W | 7 0024 0024 | | 340 389 02 | 250/039 P1 P1 | 421 725 384 | 2924 |
| DCT 025 | LRP T117.30 LANCASTER N40072W076175 | | 9 109 146 | 279 267 12W | 1 0025 0023 | | DSC | | | 2904 |
| DCT 025 | FIR KZDC WASHINGTON ARTCC | | 53 56 199 | 227 218 09W | 8 0033 0015 | | DSC | | | 2756 |
| DCT 023 313FT | KIAD 313 FT WASHINGTON/DULLE N38568W077276 | | 56 0 255 | 229 218 11W | 15 0048 0000 | | DSC | | | 2340 |

ALT ATIS

| ALTN | ROUTE TEXT | DIST | TIME | FL | FUEL |
|----------|---------------------|------|-------|-----|------|
| KIAD (F) | DCT RBV DCT LRP DCT | 255 | 00:48 | 340 | 4380 |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 13. Отчетная документация
о полете

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

OPERATIONAL FLIGHT PLAN PAGE 5/6 RLSD 17SEP14 0726.02Z

CRITICAL FUEL SCENARIO (IA-ETOPS-EROPS) INFORMATION

CRITICAL FUEL SCENARIO ETOPS 60/90 TAS 431/424

GO BGSF

EEP COORD. 5950.0N05035.0W

| ALTN | GCD | FL | W/C | TMP | FOB/SRP | MINF | TME | WX WINDOW |
|------|------|-----|-----|-----|-------------|------|-------|-----------|
| BGSF | 0433 | 100 | +22 | M5 | 27606/20142 | 7464 | 01:31 | 1245-1523 |
| | | | | | / | | | |

GO CYR ETP BGSF-CYR

ETP COORD. 5910.0N05246.9W

| ALTN | GCD | FL | W/C | TMP | FOB/SRP | MINF | TME | WX WINDOW |
|------|------|-----|-----|-----|-------------|-------|-------|-----------|
| BGSF | 0476 | 100 | +18 | M5 | 26637/16113 | 10524 | 01:19 | 1345-1523 |
| CYR | 0435 | 100 | -21 | M4 | 26637/16151 | 10486 | 01:19 | 1400-1520 |

GO CYR

EXP COORD. 5908.9N05250.5W

| ALTN | GCD | FL | W/C | TMP | FOB/SRP | MINF | TME | WX WINDOW |
|------|------|-----|-----|-----|-------------|------|-------|-----------|
| CYR | 0433 | 100 | -20 | M4 | 26612/18204 | 8408 | 01:37 | 1300-1520 |
| | | | | | / | | | |

RMK MINF INCLUDE APU / ENG + A ANTI ICE 5.0 PCT / ICE ACCR 8.0 PCT TOTAL ETOP
FUEL DOES NOT EXCEED NORMAL FUEL REQUIREMENTS

OPERATIONAL FLIGHT PLAN PAGE 6/6 RLSD 17SEP14 0726.02Z

UPPER WIND SUMMARY

CLIMB SPOT WIND

| | | | | | | | |
|----------------------------------------|----------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| ALT 5000 TDV 7 TEMP | WIND 344/007 M | ALT 18000 TDV TEMP | WIND 000/027 P1 M20 | ALT 24000 TDV TEMP | WIND 354/032 P2 M31 | ALT 30000 TDV TEMP | WIND 350/035 M3 M47 |
|----------------------------------------|----------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|

WINDS/TEMPERATURES ALOFT FORECAST

| | 39000 | 34000 | 30000 | 24000 | 18000 | 10000 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| B | 342042M58 | 350036M55 | 350035M47 | 354032M31 | 000027M20 | 006023M2 |
| EE707 | 342042M58 | 350036M55 | 350035M47 | 354032M31 | 000027M20 | 006022M2 |
| 560658N0 | 342042M58 | 350036M55 | 350035M47 | 354032M31 | 000027M20 | 006022M2 |
| X160 | 342042M58 | 350036M55 | 350035M47 | 354032M31 | 000027M20 | 006022M2 |
| AR | 342042M58 | 350036M55 | 350035M47 | 354032M31 | 000027M20 | 006022M2 |
| MAKSI | 342032M59 | 348030M55 | 350028M47 | 348026M32 | 002023M19 | 012024M2 |
| BG | 346026M59 | 344022M54 | 342017M46 | 350017M32 | 000015M18 | 020027M3 |
| OLMET | 356013M59 | 348012M54 | 344015M46 | 340003M32 | 000010M19 | 024026M3 |
| ROMEL | 038007M58 | 002007M54 | 354010M46 | 344009M31 | 002013M20 | 030019M2 |
| KUDIM | 038007M58 | 002007M54 | 354010M46 | 344009M31 | 002013M20 | 030019M2 |
| GUBIT | 098006M58 | 074006M54 | 040004M46 | 352008M31 | 006007M20 | 060011M2 |
| GAKTA | 030007M58 | 002009M54 | 342011M45 | 338011M31 | 356007M21 | 342007M2 |
| ATBUR | 082006M58 | 046004M54 | 006007M46 | 346007M31 | 346008M20 | 202003M2 |
| LUPET | 064008M58 | 068008M53 | 062006M44 | 044005M32 | 314007M19 | 272008M2 |
| XILAN | 064008M58 | 084010M53 | 086006M44 | 058005M32 | 312006M19 | 254008M1 |
| ROVPA | 064006M57 | 092015M52 | 084011M45 | 068003M32 | 240002M19 | 188007P1 |
| OSVIG | 230003M59 | 078004M53 | 062006M44 | 092004M31 | 116002M17 | 074007M1 |
| APTUX | 234008M59 | 308005M53 | 004008M45 | 052004M30 | 184005M18 | 132008M1 |
| FLO | 224017M59 | 230016M54 | 228010M45 | 194005M29 | 188012M18 | 168007P0 |
| IPTON | 212020M58 | 206026M54 | 200025M45 | 196016M29 | 190015M17 | 166008M2 |
| 6310N | 214025M56 | 222033M54 | 236023M46 | 256014M31 | 264005M17 | 072007M2 |
| 6320N | 202027M56 | 196022M56 | 194023M49 | 188023M32 | 184015M19 | 160013M4 |
| 6330N | 204028M55 | 192028M58 | 182033M51 | 196032M33 | 188027M21 | 174017M5 |
| 6240N | 196030M55 | 184029M61 | 176025M51 | 182026M34 | 150023M23 | 122016M7 |
| 6050N | 194033M48 | 156036M55 | 148032M51 | 148033M38 | 158029M25 | 156020M9 |
| ALTOD | 212030M47 | 194027M51 | 176027M53 | 200022M41 | 214017M28 | 230019M10 |
| PRAWN | 222035M46 | 222031M51 | 222024M54 | 224019M42 | 212018M29 | 206017M10 |
| QUBIS | 248096M55 | 252093M51 | 254088M43 | 258066M31 | 260053M20 | 266040M7 |
| ENE | 244089M55 | 248074M51 | 250068M42 | 254059M27 | 258043M17 | 274018M4 |
| ASPEN | 238065M54 | 246052M49 | 250047M41 | 250043M25 | 254035M15 | 264020P0 |
| PVD | 238066M54 | 246053M49 | 250047M41 | 250044M25 | 254035M15 | 262019P0 |
| TRAIT | 238071M54 | 242058M48 | 248051M41 | 250043M25 | 250038M13 | 274017P2 |
| PARCH | 236067M54 | 244050M49 | 250045M41 | 250042M25 | 256035M13 | 270016P2 |
| CCC | 236067M54 | 244050M49 | 250045M41 | 250042M25 | 256035M13 | 270016P2 |
| ROBER | 236068M54 | 244050M49 | 250045M41 | 250042M25 | 256035M13 | 270016P2 |
| ZACHS | 232070M55 | 240056M49 | 250044M41 | 252037M25 | 252036M13 | 286015P4 |
| MEALS | 232070M55 | 240056M49 | 250044M41 | 252037M25 | 252036M13 | 284014P4 |
| KJFK | 232070M55 | 240056M49 | 250044M41 | 252037M25 | 252036M13 | 284014P4 |

DESCENT SPOT WIND

| | | | | | | | |
|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| ALT 30000 TDV TEMP | WIND 250/044 P3 M41 | ALT 24000 TDV TEMP | WIND 252/037 P8 M25 | ALT 18000 TDV TEMP | WIND 252/036 P8 M13 | ALT 5000 TDV TEMP | WIND 278/005 P2 P7 |
|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

13.5. ПРИЛОЖЕНИЯ

13.5.1. NOTAM SITA

NOTAM Part 1 requested by PLOTNIKOV
NTQ INPUT MESSAGE DATE TIME REF 260912
NOTAM REQUEST FOR AIRLINE SU
315-TEST

SITA NOTAM SERVICE
PRE-FLIGHT LOCATION INFORMATION BULLETIN

Bulletin TEMPORARY -RTN=0312563.TR Issued 99/07/26/0911
Valid from 99/07/26/0510 Valid to 99/07/27/0710
Filter DEFAULT
Description ALL VALID NOTAM
Height limits Lower 000 Upper 999
LOCATIONS CYYQ, CYYR, CYYT, CYZF, EGAA, EGCC, EGPB, EGPF, EGPH,
EGPK, EGPO, EIDW, EINN, ENAN, ENBO, ENBR, ENDU, ENEV,
ENGM, ENNA, ENSB, ENTC, ENVA, ENZV, LPAZ, LPLA, TXKF,
KIAD, KJFK, UUEE

GOOSE CYYR

9904151336-9910012359 EST CYYR CY A1350/99
Issued 9904151338
MIL ADV HF FREQ 2825 U/S

9906261920-9908262359 CYYR CY A2509/99
Issued 9906261922
TACAN UYR CH40 AVBL MIL USE ONLY

9906281252-PERM CYYR CY A2529/99
Issued 9906281306
AMEND CFS SERVICES MIL ADV WING OPS 1030-1930Z MON-FRI

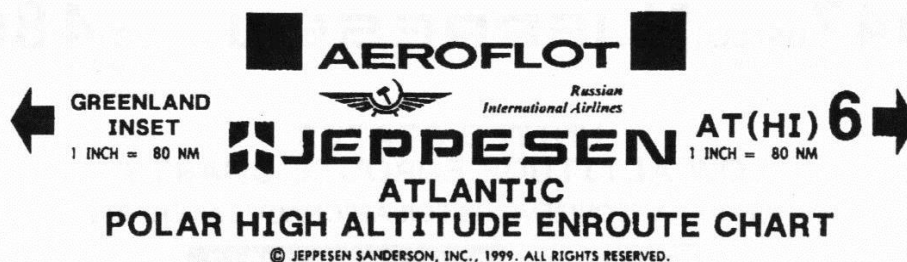
9906281255-9908012359 CYYR CY A2530/99
Issued 9906281305
24HR PN FOR ARRESTOR CABLE. COORDINATE THRU MCC 709-896-6900
EXT 7331 / CELL 709-896-1847 / CSN 568-7331

9907091818-9908012359 CYYR CY A2704/99
Issued 9907091819
RVR U/S

9907111332-9908010200 CYYR CY A2728/99
Issued 9907111337
D 1000/0200 MON-SAT
IFR ACFT ANTICIPATE ARR DELAYS UP TO 5 MIN

9907120040-9908012359 EST CYYR CY A2738/99
Issued 9907120052
D 0830/2230 MON-SAT
AERODROME FCST TAF NOT AVBL

13.5.2. Маршрутные карты

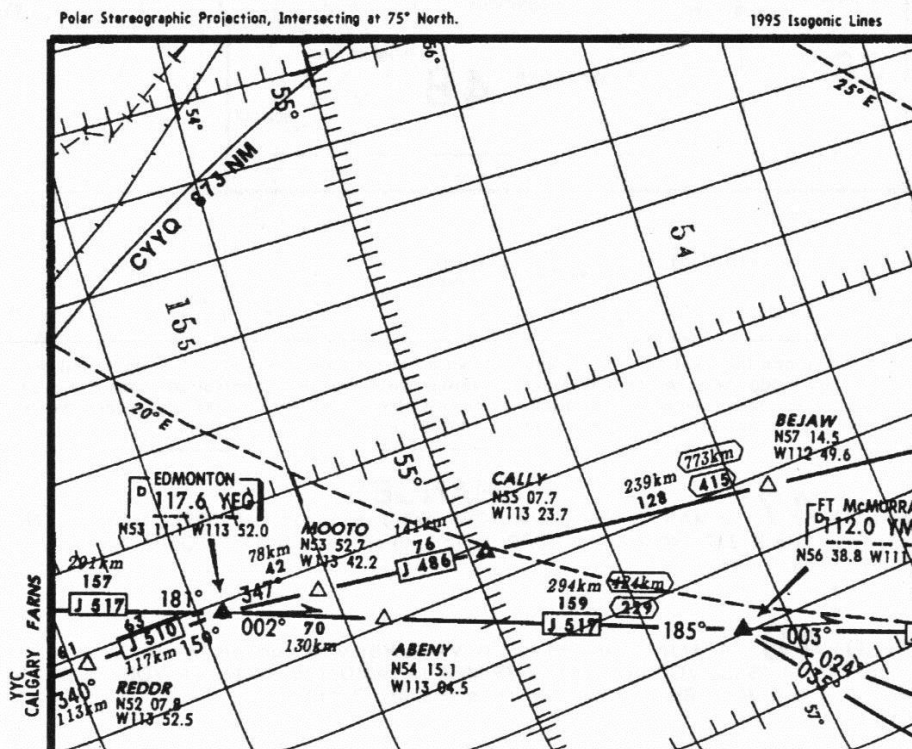


These charts are designed primarily for route planning and high altitude polar navigation between Europe and North America Continents and are supplemental to current JEPPESEN charts carried on board the aircraft.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>POLAR TRACK STRUCTURE (PTS) Flight operations between Europe and the Canadian Arctic Control Area between FL 280 and FL 390 inclusive are strongly recommended to flight plan in accordance with the Polar Track Structure promulgated tracks during the hours: a) 1200-1800Z for traffic proceeding to Alaska b) 0000-0600Z for traffic proceeding to Europe NOTE: "PTS" designation to be used only when whole length of Polar track intended to be used, otherwise plan as Random route.</p> | <p>CONTROLLED AIRSPACE within Canada affecting charted routes in this area is designated as follows: Arctic Control Area FL 280-UNL Northern Control Area FL 230-UNL Southern Control Area 18000'-UNL</p> <p>RNAV ROUTES, designated "UP", Copenhagen to NAT entry points are effective between FL 250 and FL 460 inclusive.</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

The **NORTHERN TRACKSYSTEM** is effective at and above 18000'.

4 JUN 99

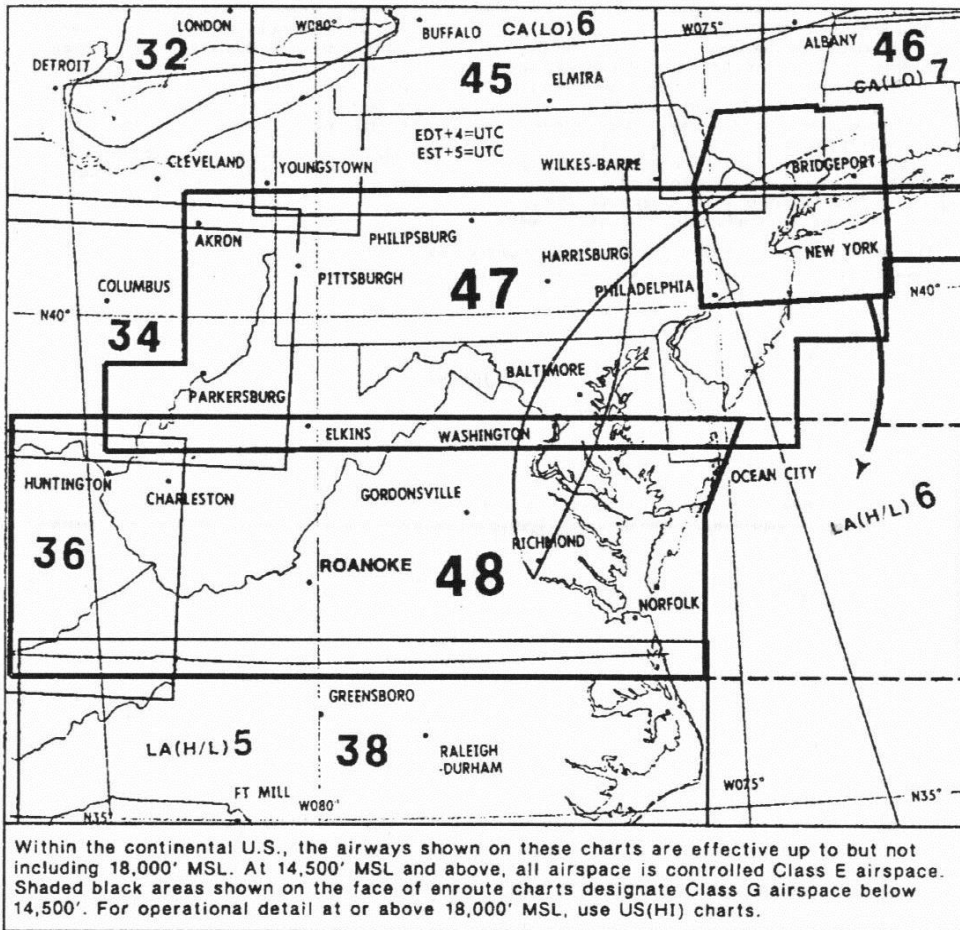




**UNITED STATES
LOW ALTITUDE ENROUTE CHARTS**
MEETS FAA REQUIREMENTS FOR AERONAUTICAL CHARTS

EFFECTIVE 25 MAR 99 0901Z
REVISION 19 MAR 99
Consult current NOTAMs for latest information

Charts US(LO)15/16 and 23/24 are issued only to UST05 and USW05 Airway Manual services.



CHANGES

US(LO) 47 19 MAR 99 Amish, PA NCRP desig (St Thomas R-095). Mylet, NJ NCRP desig (Sea Isle R-237). Nidgy, PA NCRP desig (Indian Head R-315). Outlit, PA NCRP desig (Ravine R-114).

US(LO) 48 19 MAR 99 Greenbrier, W VA (LWB) VOR comsnd. White Sulphur Springs, W VA (SSU) VOR decmsnd. V-38 MEA raised Gordonsville, VA VOR - Carol Int (Gordonsville R-307). Riste, KY NCRP desig (Hazard R-140).

47/48 US(LO)



NAP 1 INCH = 120 NM **1 INCH = 60 & 120 NM** **CAP**

B777-200 **JEPPESEN** **B777-200**

NORTH ATLANTIC

PLOTTING CHART

© JEPPESEN SANDERSON, INC., 1996, 1998. ALL RIGHTS RESERVED.

These charts are designed for the plotting of position and course information. Aeronautical information provided is for orientation purposes only. For current aeronautical information please refer to appropriate Enroute Charts.

21 AUG 98

FLIGHT _____

DATE _____

Lambert Conformal Conic Projection. Standard Parallels 45° and 65°.

1995 Isogonic Lines.

| AIRPORT | ICAO CODE | RWY | LANDING SYSTEM | RWY LENGTH (METER) | ETOPS WEATHER MINIMA | |
|-----------------------------------|-----------|-----|----------------|--------------------|----------------------|---------------------|
| | | | | | CEILING (FEET) | VISIBILITY (METERS) |
| KEFLAVIK (cont'd) | BIKF | 20 | ILS | 3054 | 600 | 3200 |
| | | 20 | VORDME | 3054 | 800 | 3200 |
| | | 20 | NDB | 3054 | 800 | 3200 |
| | | 29 | LOC DME | 3065 | 800 | 3200 |
| | | 29 | VORDME | 3065 | 800 | 3200 |
| PRESTWICK | EGPK | 13 | ILSDME | 2987 | 600 | 3200 |
| | | 13 | NDB DME | 2987 | 900 | 3200 |
| | | 21 | NDB DME | 1829 | 1100 | 3200 |
| | | 31 | ILSDME | 2987 | 600 | 3200 |
| | | 31 | NDB DME | 2987 | 1000 | 3200 |
| ST JOHN'S St John's, Newfoundland | CYYT | 11 | ILS | 2591 | 600 | 3200 |
| | | 11 | NDB | 2591 | 1100 | 4400 |
| | | 16 | ILS | 2134 | 600 | 3200 |
| | | 16 | NDB | 2134 | 1200 | 4400 |
| | | 29 | ILS | 2591 | 600 | 3200 |
| | | 29 | NDB | 2591 | 900 | 3200 |
| | | 34 | LOC (BACK CRS) | 2134 | 800 | 3200 |
| SHANNON | EINN | 06 | ILSDME | 3199 | 600 | 3200 |
| | | 06 | VORDME | 3199 | 900 | 3200 |
| | | 24 | ILS | 3199 | 600 | 3200 |
| | | 24 | VORDME | 3199 | 900 | 3200 |
| SONDRE STROMFJORD | BGSF | 10 | LOC DME | 2815 | 800 | 3200 |
| | | 10 | NDB DME | 2815 | 2100 | 6400 |
| | | 10 | NDB | 2815 | 2200 | 6400 |
| STEPHENVILLE | CYJT | 09 | LOC (BACK CRS) | 3048 | 800 | 3600 |
| | | 09 | NDB VOR | 3048 | 1100 | 4800 |
| | | 09 | NDB | 3048 | 1600 | 6400 |
| | | 27 | ILS | 3048 | 900 | 3200 |
| STORNOWAY | EGPO | 18 | NDB DME | 2200 | 800 | 3200 |
| | | 36 | NDB DME | 2200 | 900 | 3200 |

13.5.3. Метеорологическая информация

(1) Прогнозы погоды по аэродромам

Surface Weather Text requested by

BGSF//SFJ SA Tuesday, July 06, 1999 / 12:00:00
BGSF 061150Z 07007KT 9999 FEW050 15/06 Q1008=

BGTL//THU SA Tuesday, July 06, 1999 / 12:00:00
BGTL 061155Z VRB04KT 9999 FEW090 SCT120 BKN200 09/03 A2973 RMK
SLP070 8/038 9/033 10088 20067 57005=

BIKF//KEF SA Tuesday, July 06, 1999 / 12:00:00
BIKF 04009KT 9999 SCT020 BKN043 12/07 Q1015=

CYQX//YQX SA Tuesday, July 06, 1999 / 09:42:00
CYQX 060935Z 27007KT 15SM FEW004 FEW012 FEW020 FEW050 SCT100
RMK SF1CF1SC1SC1AC1 TR LWR SC=

CYYQ//YYQ SA Monday, July 26, 1999 / 07:29:00
CYYQ 260722Z 08017KT 15SM SCT008 BKN060 RMK SF0SC2=

CYYR//YYR FT Monday, July 26, 1999 / 03:00:00
CYYR 260320Z 260404 06005KT P6SM SCT250 PROB30 0810 21/2SM BR
BECMG 0204 VRB03KT
RMK NXT FCST BY 10Z=

CYYR//YYR SA Monday, July 26, 1999 / 08:39:00
CYYR 260831Z 05003KT 15SM BKN012 BKN100 RMK SF6AC1 /GREEN/=

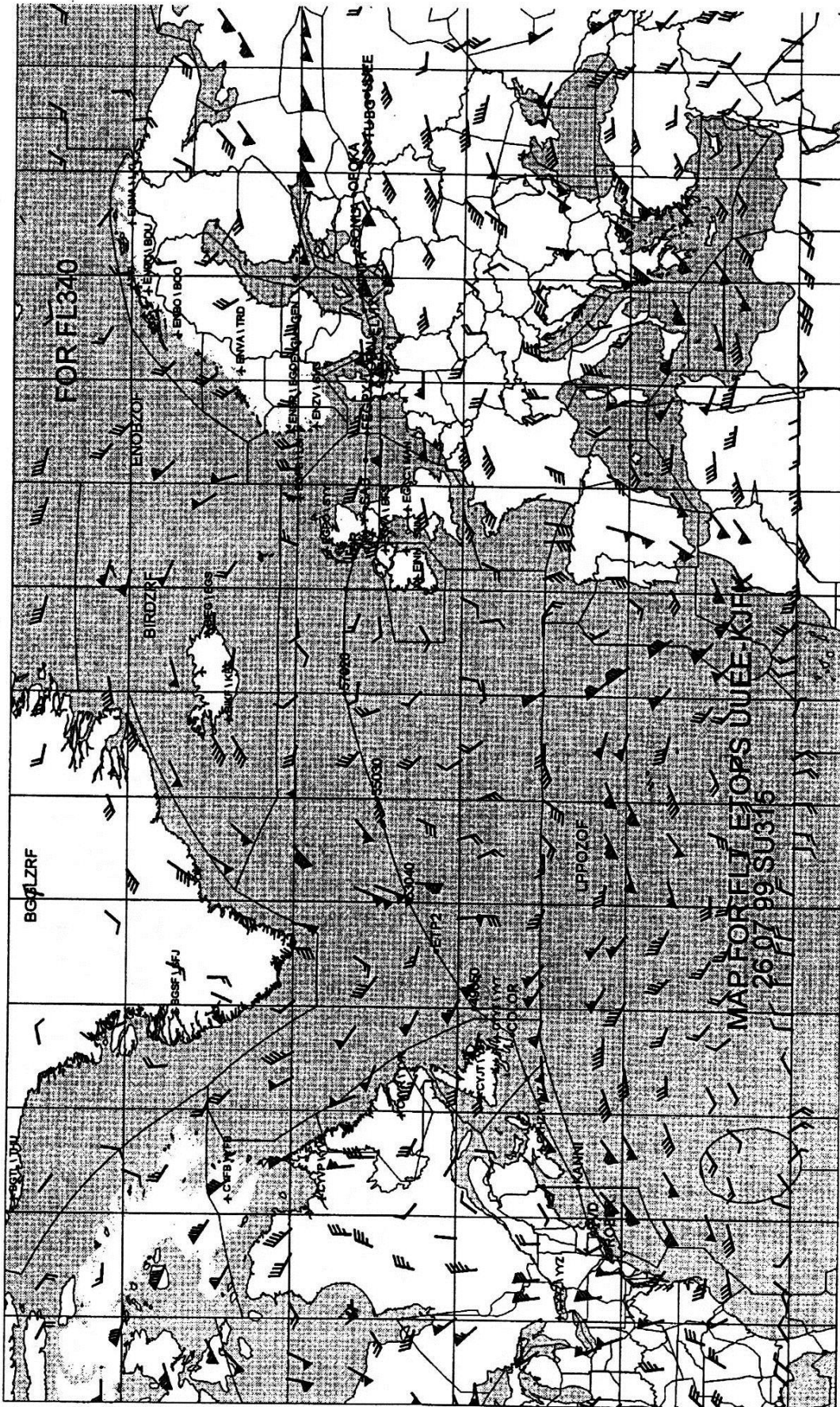
CYYT//YYT FT Monday, July 26, 1999 / 04:00:00
CYYT 260430Z 260505 VRB03KT 3SM BR SCT004 TEMPO 0510 1/4SM -DZ FG
VV001
FM1000Z VRB03KT P6SM SCT004 TEMPO 1012 1SM BR BKN004
FM1200Z VRB03KT P6SM OVC010 BECMG 1214 SCT010
RMK NXT FCST BY 11Z=

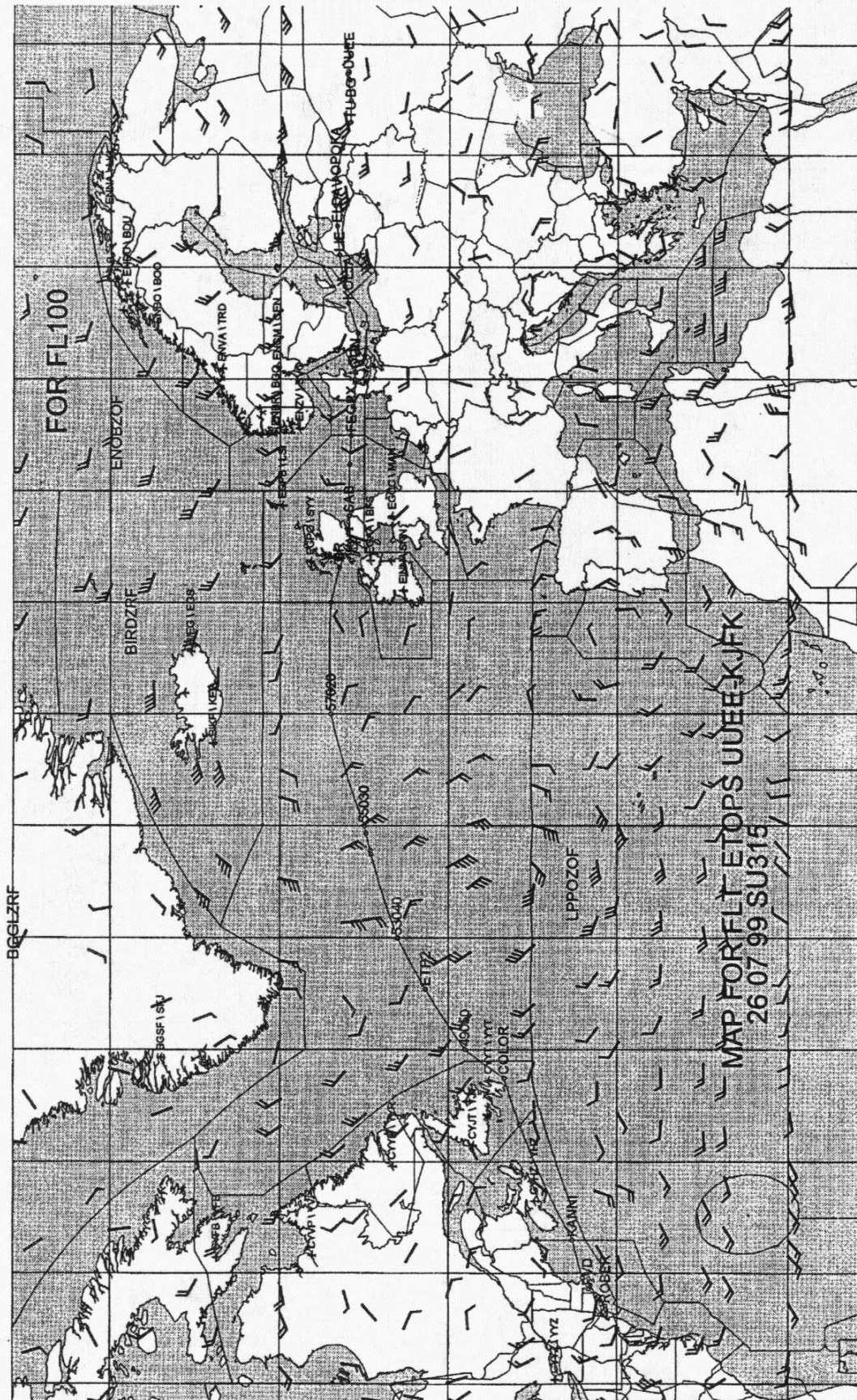
CYYT//YYT SA Monday, July 26, 1999 / 06:57:00
CYYT 260651Z 30003KT 3/4SM R16/3500FT BR VV001 RMK FG8=

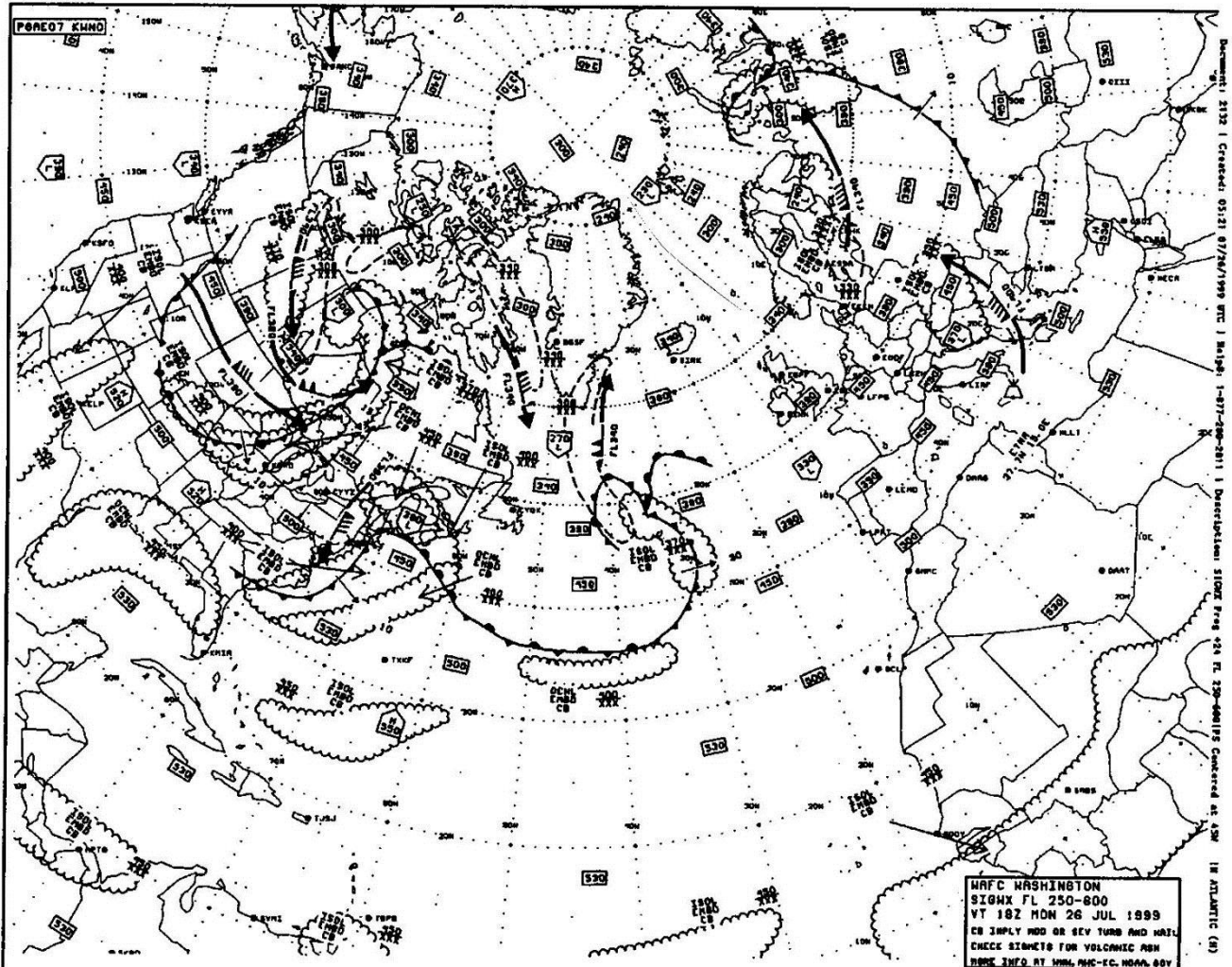
EGAA//BFS FT Monday, July 26, 1999 / 04:00:00
EGAA 260400Z 261206 06007KT 9999 FEW025=

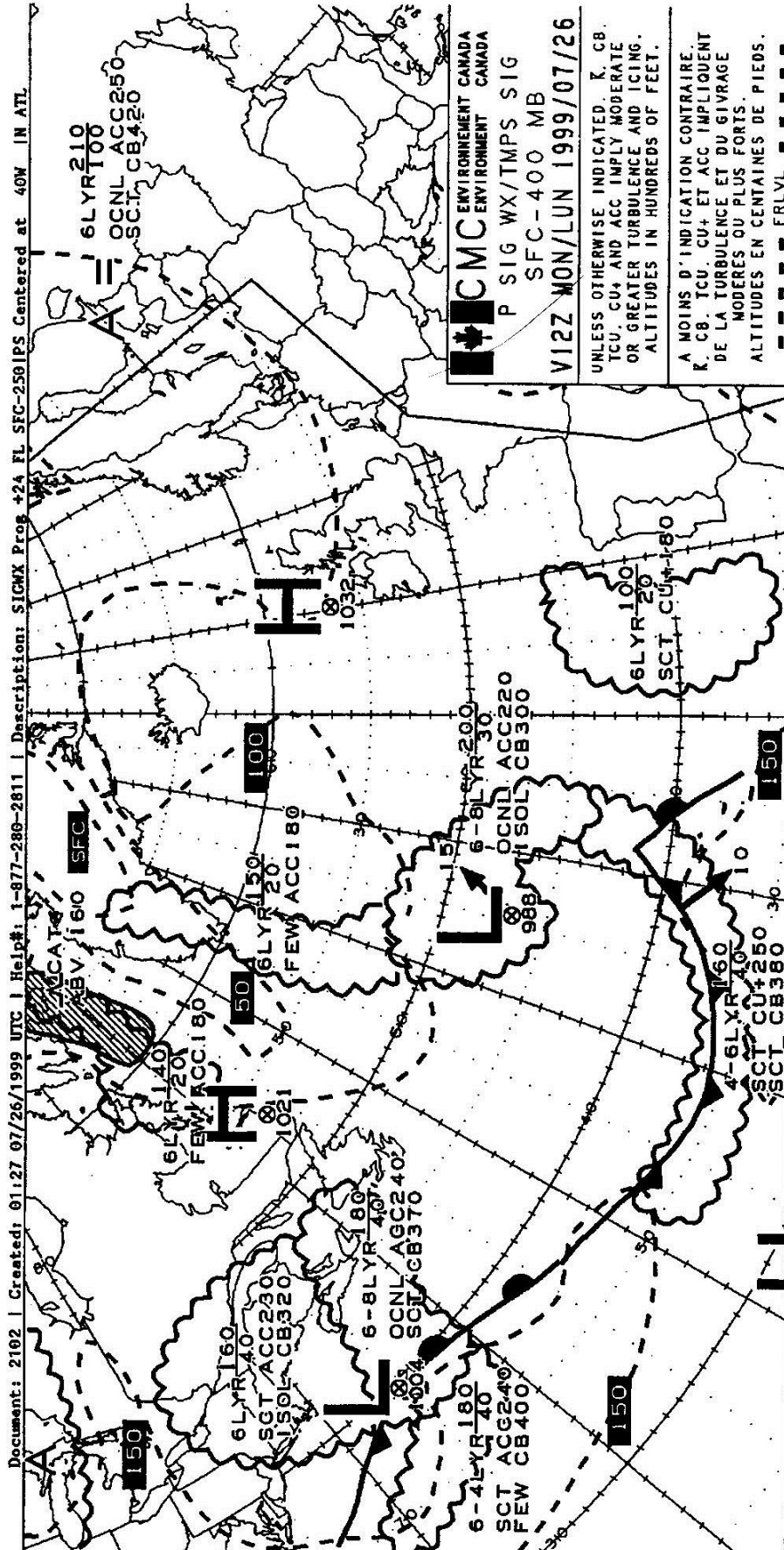
EGAA//BFS SA Monday, July 26, 1999 / 08:20:00
EGAA 260820Z 06008KT 9999 FEW018 16/09 Q1028

(2) Прогностические карты погоды









13.5.4. LOAD SHEET

13.5.4.1. LOADSHEET заполненная в ручную

| | | | | | |
|------------|--------------------|----------|------|------|--|
| Priority | Address(es) | | | | |
| Originator | Recharge/Date/Time | Initials | LDM | | |
| Flight | A/C Reg | Version | Crew | Date | |

**LOADSHEET &
LOADMESSAGE**
Passenger aircraft
ALL WEIGHTS IN KILOGRAMS

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| BASIC WEIGHT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Crew | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pantry | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DRY OPERATING WEIGHT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Take-off Fuel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OPERATING WEIGHT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Dest. | No. of Passengers | | | | Cab Bag | Total | Distribution Weight | | | | Remarks | | | | | | | | | |
|-------|-------------------|-----|----|-----|---------|-------|---------------------|---|---|---|---------|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|
| | M | A/F | CH | INF | | | 1 | 4 | 5 | 0 | PAX | | PAD | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Total Passenger Weight | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL TRAFIC LOAD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dry operating Weight | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ZERO FUEL WEIGHT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Take-off Fuel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TAKE-OFF WEIGHT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trip Fuel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LANDING WEIGHT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

13.5.4.2. LOADSHEET, сформированная в автоматизированном режиме

AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES

L O A D S H E E T

CHECKED APPROVED

EDNO

ALL WEIGHTS IN KILOGRAMS

SEMIHIN

1

| | | | | | | |
|---------|----------|---------|---------|------|---------|------|
| FROM/TO | FLIGHT | A/C REG | VERSION | CREW | DATE | TIME |
| SVO MUC | SU123/02 | VPBKX | J20Y120 | 2/4 | 02JUN10 | 2042 |

| | | |
|----------------------|----------------|------------------|
| LOAD IN COMPARTMENTS | WEIGHT | DISTRIBUTION |
| PASSENGER/CABIN BAG | 2259 1/1590 | 3/465 4/204 5/0 |
| | 8245 62/39/5/1 | TTL 107 CAB 0 |
| | | JY 4/102 SOC 0/0 |

| | |
|-------------------------|-------------------|
| TOTAL TRAFFIC LOAD | 10504 |
| DRY OPERATING WEIGHT | 44250 |
| ZERO FUEL WEIGHT ACTUAL | 54754 MAX 62500 |
| TAKE OFF FUEL | 15230 |
| TAKE OFF WEIGHT ACTUAL | 69984 MAX 75500 |
| TRIP FUEL | 6850 |
| LANDING WEIGHT ACTUAL | 63134 MAX 66000 L |
| TAXI OUT FUEL | 270 |

| | | | | | | |
|--------------------------------|-------|--------|--------|---------------------|---|--------|
| | | | | LAST MINUTE CHANGES | | |
| BALANCE AND SEATING CONDITIONS | DEST | SPEC | CL/CPT | + | - | WEIGHT |
| DOI | 52.58 | | | | | |
| LIZFW | 72.07 | MACZFW | 34.62 | | | |
| LITOW | 66.82 | MACTOW | 30.74 | | | |
| LILAW | 69.23 | MACLAW | 32.27 | | | |
| AND | 0.49 | | | | | |
| CABIN AREA | | | | | | |
| 0A | 4 | 0B | 102 | | | |

UNDERLOAD BEFORE LMC 2866 LMC TOTAL + -

CAPTAINS INFORMATION/NOTES

B/ 1414 C/ 415 M/ 0
BAG WEIGHT CHANGED BY L/CONTROLLER FROM 1424 TO 1414

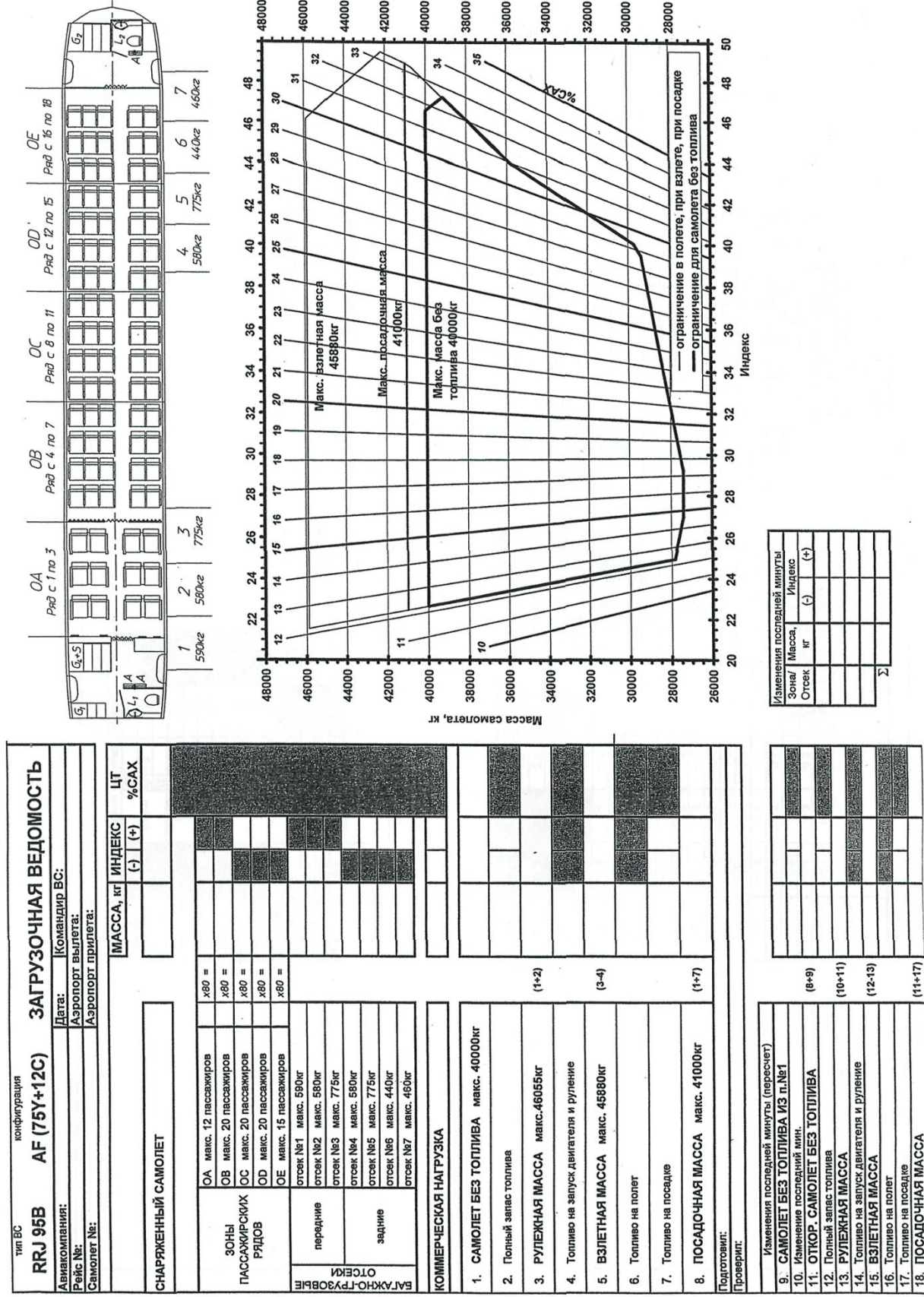
PKC-245 KG POS-13P

13.5.4.3. LOADSHEET, сформированная с использованием системы связи ACARS

AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES

1. LOADSHEET FINAL EDNO I
2. SU741/23 23JANI2 1546
3. S VO/S VX VQBKU J20Y120 2/4
4. ALL WEIGHTS IN KG
5. PAYLOAD 7754
6. DOW 44034
7. ZFW 51788 MZFW 62500
8. TOF 11730
9. TOW 63518 MTOW 75500
10. TIF 4000
11. LDW 59518 MLDW 66000 L
12. UNDL 6482
13. DOI 52.54
14. MACZFW 32.24
15. MACTOW 30.02
16. MACLAW 30.33
17. NOSE DOWN (UP) 0.33
18. PAXTTL 78/ 6630
19. BY CLASS JY/4/74
20. BY GENDER 60/18/0/0
21. BY SECTION
22. SOC 0/0
23. CARGO IN CO TTL 1124
24. 1/450 3/554 4/0 5/120
25. B/374C/150M/120E/175
26. SI
27. CHECKED APPROVED
28. LOBANOW

13.5.5. Центровочный график/сводная загрузочная ведомость





LOAD and TRIM SHEET

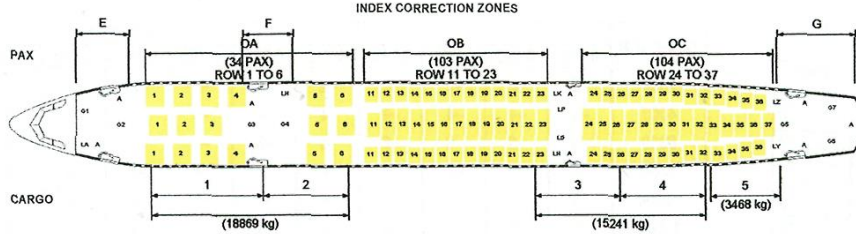
A330-243
VERSION : 34 BC-207 YC

AIRCRAFT REGISTER:

DATE: _____ PREPARED BY: _____

FLT Nbr: _____ CAPT. SIGNATURE: _____

FROM: _____ TO: _____



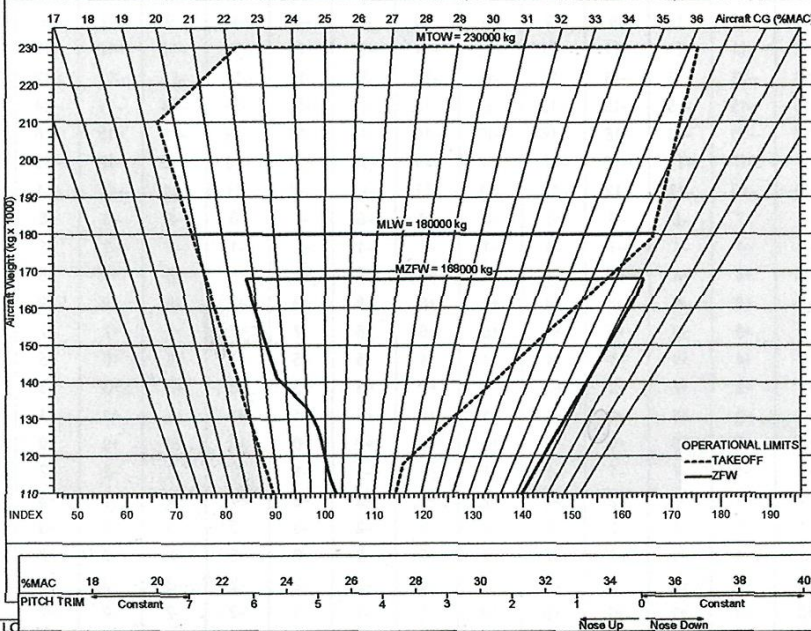
| DRY OPERATING WEIGHT | |
|----------------------------------------------|-----------|
| WEIGHT(kg) | CG (%MAC) |
| $I = \frac{(CG - 25) \times W}{34388} + 100$ | |
| DRY OPERATING WEIGHT INDEX | |

| | ZONES | | | |
|---------|-------|-------|-------|---|
| | E | F | G | H |
| +200 kg | -1.71 | -0.94 | +1.62 | |
| -200 kg | +1.71 | +0.94 | -1.62 | |

| BASIC INDEX CORRECTION TABLE | |
|------------------------------|--|
| DRY OPERATING WEIGHT INDEX | |
| E | |
| F | |
| G | |
| H | |
| CORRECTED INDEX | |

| INDEX CALCULATION TABLE | | | |
|-------------------------|------------------|-----|--|
| | (-) | (+) | |
| CORRECTED INDEX | | | |
| CARGO 1 | | | |
| CARGO 2 | | | |
| CARGO 3 | | | |
| CARGO 4 | | | |
| CARGO 5 | | | |
| TOTAL | | | |
| Dead Load INDEX | | | |
| CABIN OA | | | |
| CABIN OB | | | |
| CABIN OC | | | |
| TOTAL | | | |
| Loaded Index ZFW | | | |
| Fuel Index (+/-) | | | |
| Loaded Index TOW | | | |
| TAKEOFF | CG % MAC | | |
| | WEIGHT kg x 1000 | | |
| ZFW CDU INPUT | CG % MAC | | |
| | WEIGHT kg*1000 | | |

For fuel index correction refer to tables on the following page.
NOTES
VALID FOR MSN 963.



| Cargo 1 | | Cargo 1 | | Cargo 1 | | Cargo 2 | | Cargo 2 | | Cargo 3 | | Cargo 4 | | Cargo 4 | |
|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|
| Weight (kg) | Index corr | Weight (kg) | Index corr | Weight (kg) | Index corr | Weight (kg) | Index corr | Weight (kg) | Index corr | Weight (kg) | Index corr | Weight (kg) | Index corr | Weight (kg) | Index corr |
| 81 | -1 | 5164 | -32 | 10246 | -63 | 130 | -1 | 8244 | -32 | 203 | +1 | 112 | +1 | 7110 | +32 |
| 246 | -2 | 5328 | -33 | 10410 | -64 | 392 | -2 | 8506 | -33 | 610 | +2 | 338 | +2 | 7336 | +33 |
| 409 | -3 | 5492 | -34 | 10574 | -65 | 654 | -3 | 8768 | -34 | 1016 | +3 | 564 | +3 | 7562 | +34 |
| 573 | -4 | 5656 | -35 | 10738 | -66 | 916 | -4 | 9029 | -35 | 1423 | +4 | 790 | +4 | 7788 | +35 |
| 737 | -5 | 5820 | -36 | 10902 | -67 | 1177 | -5 | 9291 | -36 | 1830 | +5 | 1015 | +5 | 8013 | +36 |
| 901 | -6 | 5984 | -37 | 11066 | -68 | 1439 | -6 | 9553 | -37 | 2236 | +6 | 1241 | +6 | 8239 | +37 |
| 1065 | -7 | 6148 | -38 | 11230 | -69 | 1701 | -7 | 9815 | -38 | 2643 | +7 | 1467 | +7 | 8465 | +38 |
| 1229 | -8 | 6311 | -39 | 11394 | -70 | 1963 | -8 | 10076 | -39 | 3050 | +8 | 1693 | +8 | 8691 | +39 |
| 1393 | -9 | 6475 | -40 | 11558 | -71 | 2224 | -9 | 10206 | -39 | 3456 | +9 | 1918 | +9 | 8916 | +40 |
| 1557 | -10 | 6639 | -41 | 11722 | -72 | 2486 | -10 | | | 3863 | +10 | 2144 | +10 | 9142 | +41 |
| 1721 | -11 | 6803 | -42 | 11886 | -73 | 2748 | -11 | | | 4270 | +11 | 2370 | +11 | 9368 | +42 |
| 1885 | -12 | 6967 | -43 | 12050 | -74 | 3009 | -12 | | | 4676 | +12 | 2596 | +12 | 9594 | +43 |
| 2049 | -13 | 7131 | -44 | 12214 | -75 | 3271 | -13 | | | 5083 | +13 | 2821 | +13 | 9819 | +44 |
| 2213 | -14 | 7295 | -45 | 12378 | -76 | 3533 | -14 | | | 5490 | +14 | 3047 | +14 | 10045 | +45 |
| 2377 | -15 | 7459 | -46 | 12542 | -77 | 3795 | -15 | | | 5896 | +15 | 3273 | +15 | 10206 | +45 |
| 2541 | -16 | 7623 | -47 | 12705 | -78 | 4056 | -16 | | | 6303 | +16 | 3499 | +16 | | |
| 2705 | -17 | 7787 | -48 | 12869 | -79 | 4318 | -17 | | | 6710 | +17 | 3724 | +17 | | |
| 2869 | -18 | 7951 | -49 | 13033 | -80 | 4580 | -18 | | | 7116 | +18 | 3950 | +18 | | |
| 3033 | -19 | 8115 | -50 | 13197 | -81 | 4842 | -19 | | | 7523 | +19 | 4176 | +19 | | |
| 3196 | -20 | 8279 | -51 | 13361 | -82 | 5103 | -20 | | | 7930 | +20 | 4402 | +20 | | |
| 3360 | -21 | 8443 | -52 | 13525 | -83 | 5365 | -21 | | | 8336 | +21 | 4627 | +21 | | |
| 3524 | -22 | 8607 | -53 | | | 5627 | -22 | | | 8743 | +22 | 4853 | +22 | | |
| 3688 | -23 | 8771 | -54 | | | 5889 | -23 | | | 9150 | +23 | 5079 | +23 | | |
| 3852 | -24 | 8935 | -55 | | | 6150 | -24 | | | 9556 | +24 | 5304 | +24 | | |
| 4016 | -25 | 9099 | -56 | | | 6412 | -25 | | | 9963 | +25 | 5530 | +25 | | |
| 4180 | -26 | 9263 | -57 | | | 6674 | -26 | | | 10206 | +25 | 5756 | +26 | | |
| 4344 | -27 | 9426 | -58 | | | 6936 | -27 | | | | | 5982 | +27 | | |
| 4508 | -28 | 9590 | -59 | | | 7197 | -28 | | | | | 6207 | +28 | | |
| 4672 | -29 | 9754 | -60 | | | 7459 | -29 | | | | | 6433 | +29 | | |
| 4836 | -30 | 9918 | -61 | | | 7721 | -30 | | | | | 6659 | +30 | | |
| 5000 | -31 | 10082 | -62 | | | 7983 | -31 | | | | | 6885 | +31 | | |

13.5.6. Палетка взлет/посадка

| TAKE OFF | | |
|----------------------|-----------------------|-----------------|
| AIRPORT | INF “... ..” | UTC |
| RWY | K-BR | |
| WIND / | CROSS WIND | HEADWIND |
| QNH | t / | |
| QFE | MSA | TA |
| TOW | CG % | TODA(R) |
| STAB | | |
| V1 | V _R | V2 |
| V3 | V3 | V4 |
| VREF / | CAT 2 ALT | |

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>AIRPORT INF UTC RWY K-BR WIND CROSS WIND HEADWIND QNH QFE t MSA TA TOW CG (center graviti) TODA (R) STAB V3 V4 VREF VAT 2 ALT</p> | <ul style="list-style-type: none"> - название аэропорта вылета; - обозначение информации АТИС; - время информации АТИС; - курс (номер) полосы, используемой для взлета; - коэффициент сцепления; - направление и скорость ветра; - боковая составляющая ветра; - встречная составляющая ветра; - атмосферное давление, приведенное к уровню моря; - атмосферное давление на уровне порога ВПП; - температура наружного воздуха, точка росы; - минимальная безопасная высота в секторе; - высота перехода; - взлетная масса; - центровка; - располагаемая (потребная) взлетная дистанция; - угол установки стабилизатора; - безопасная скорость уборки механизации; - безопасная скорость на чистом крыле; - положение механизации и скорость для аварийного захода на посадку; - запасной аэродром при выполнении взлета в метеоусловиях II категории. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

По усмотрению КВС на свободном месте производятся записи других необходимых элементов взлета/посадки.

| | | |
|----------------------|-------------------|-------------------------|
| LANDING | | |
| AIRPORT | INF “... ..” | UTC |
| RWY | APPROACH | MIN / |
| K-BR | | MIN / |
| WIND / | CROSS WIND | HEADWIND |
| QNH | t / | CEILING / |
| QFE | MSA | TL |
| LW | CG % | LDA(R) |
| STAB | | |
| VREF | | |
| ALT A/P | DIST | MFR |

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>AIRPORT</p> <p>INF</p> <p>UTC</p> <p>RWY</p> <p>APPROACH</p> <p>MIN</p> <p>K-BR</p> <p>WIND</p> <p>CROSS WIND</p> <p>HEADWIND</p> <p>QNH</p> <p>QFE</p> <p>t</p> <p>MSA</p> <p>TL</p> <p>LW</p> <p>CG (center graviti)</p> <p>LDA (R)</p> <p>STAB</p> <p>VREF</p> <p>ALTA/P</p> <p>DIST</p> <p>MFR</p> | <p>- название аэропорта вылета;</p> <p>- обозначение информации АТИС;</p> <p>- время информации АТИС;</p> <p>- курс (номер) полосы, используемой для взлета INF;</p> <p>- системы захода на посадку (основная, резервная);</p> <p>- минимум для основной и резервной система захода на посадку;</p> <p>- коэффициент сцепления;</p> <p>- направление и скорость ветра;</p> <p>- боковая составляющая ветра;</p> <p>- встречная составляющая ветра;</p> <p>- атмосферное давление, приведенное к уровню моря;</p> <p>- атмосферное давление на уровне порога ВПП;</p> <p>- температура наружного воздуха, точка росы;</p> <p>- минимальная безопасная высота в секторе;</p> <p>- эшелон перехода;</p> <p>- посадочная масса;</p> <p>- центровка;</p> <p>- располагаемая (потребная) посадочная дистанция;</p> <p>- угол установки стабилизатора;</p> <p>- скорость захода на посадку;</p> <p>- запасной аэродром</p> <p>- расстояние до запасного аэродрома;</p> <p>- минимально потребное количество топлива для полета на запасной аэродром.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

По усмотрению КВС на свободном месте производятся записи других необходимых элементов взлета/посадки.

13.5.7. Отчет об инциденте при воздушном движении

1. Основные положения

Отчет об инциденте при воздушном движении представляется об обстоятельствах, конкретно касающихся обеспечения обслуживания воздушного движения и связанных со случаями сближения воздушных судов (AIRPROX) или с другими серьезными инцидентами, которые ведут к появлению опасности для воздушного судна по причине несоблюдения установленных процедур или отказов наземных средств.

Отчет об инциденте при воздушном движении представляется командиром ВС, как правило, соответствующему органу обслуживания воздушного движения. Копия отчета прикладывается к полетному заданию.

2. Инструктивные указания по заполнению формы отчета об инциденте при воздушном движении

A (AIRCRAFT IDENTIFICATION) -

Опознавательный индекс воздушного судна

B (TYPE OF INCIDENT) -

Тип инцидента Сближение/препятствие на ВПП/несанкционированный выезд на ВПП/правила/средство.

C (INCIDENT) -

Инцидент.

C1 (General) -

Дата/время в UTC и местоположение по азимуту и удалению от навигационного средства или по долготе/широте.

C2 (Own aircraft) -

Информация о воздушном судне, представляющем отчет (нужное пометить).

C3 (Other aircraft) -

Информация о другом воздушном судне.

C4 (Distance) -

Расстояние при расхождении (укажите единицы измерения).

C5 (Flight weather conditions) -

Метеорологические условия полета.

C6 (Any other information considered important by the pilot-in-command) -

Любая другая информация, которая по мнению командира воздушного судна имеет значение.

D (MISCELLANEOUS) -

Прочие сведения.

D1 (Information regarding reporting aircraft) -

Информация, касающаяся воздушного судна, экипаж которого предоставляет отчет.

D2 (Function, address and signature of person submitting report) -

Должность, адрес и подпись лица, представившего отчет.

D2 (Function and signature of person receiving report) -

Должность и подпись лица, получившего отчет.

E (SUPPLEMENTARY INFORMATION)

BY ATC UNIT CONCERNED) -

Дополнительная информация
соответствующего органа ОВД.

E 1 (Receiving of report) -

Получение отчета.

E 2 (Details of ATS action) -

Сведения о действиях органа ОВД.

DIAGRAMS AIRPOX -

Диаграмма прохождения конфликтного
воздушного судна на горизонтальной
и вертикальной проекциях.

i) Traffic avoidance advice issued by ATS

(Рекомендация в отношении маневра уклонения передавалась органом ОВД)

Yes, based on radar
(Да, на основе данных системы
наблюдения ОВД)

Yes, based on visual sighting
(Да, на основе визуальных наблюдений)

Yes, based on other information
(Да, на основе другой информации)

No
(Нет)

j) Traffic information issued

(Информация о воздушном движении передавалась)

Yes, based on radar
(Да, на основе данных системы
наблюдения ОВД)

Yes, based on visual sighting
(Да, на основе визуальных наблюдений)

Yes, based on other information
(Да, на основе другой информации)

No
(Нет)

k) Airborne collision avoidance system – ACAS

(Бортовая система предупреждения столкновений - БСПС)

Not carried
(Не установлена)

Type
(Тип)

Traffic advisory issued
(Консультативная информация о
воздушном движении выдавалась)

Resolution advisory issued
(Рекомендация по разрешению угрозы
столкновения выдавалась)

Traffic advisory or resolution advisory not
issued
(Консультативная информация о
воздушном движении или рекомендация по
разрешению угрозы столкновения не
выдавались)

l) Radar identification

(Радиолокационное опознавание)

No radar available
(Система наблюдения ОВД
отсутствовала)

Radar identification
(Радиолокационное опознавание)

No radar identification
(Радиолокационное опознавание
отсутствовало)

m) Other aircraft sighted

(Другие воздушные судна наблюдались)

Yes
(Да)

No
(Нет)

No aircraft sighted
(Наблюдалось не то воздушное
судно)

n) Avoiding action taken

(Действия по уклонению были предприняты)

Yes
(Да)

No
(Нет)

o) Type of flight plan
(Тип плана полета)

IFR / VFR / none*
ППП / ПВП / Никакого*

3. Other aircraft (Другое воздушное судно)

a) Type and call sign / registration (if known)
(Тип и позывной / регистрация (если это известно))

b) If a) above not known, describe below
(Если тип (пункт а) выше не известен, то укажите ниже)

High wind
(Высокорасположенное крыло)

Mid wind
(Среднерасположенное крыло)

Low wind
(Низкорасположенное крыло)

Rotorcraft
(Винтокрыл)

2 engines
(2 двигателя)

3 engines
(3 двигателя)

1 engine
(1 двигатель)

More than 4 engines
(Более 4 двигателя)

4 engines
(4 двигателя)

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM
(Отчет об инциденте при воздушном движении)

Marking, colour or other available details

(Маркировка, цвет и другие имеющиеся сведения)

c) Aircraft climbing or descending

(Воздушное судно набирало высоту или снижалось)

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Level flight (Горизонтальный полет) | <input type="checkbox"/> Climbing (Набор высоты) | <input type="checkbox"/> Descending (Снижение) |
| <input type="checkbox"/> Unknown (Неизвестно) | | |

d) Aircraft bank angle

(Угол крена воздушного судна)

- | | | |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Wings level (Нулевой угол) | <input type="checkbox"/> Slight bank (Небольшой угол) | <input type="checkbox"/> Moderate bank (Средний угол) |
| <input type="checkbox"/> Steep bank (Глубокий крен) | <input type="checkbox"/> Inverted (В перевернутом положении) | <input type="checkbox"/> Unknown (Неизвестно) |

e) Aircraft direction of bank

(Направление крена воздушного судна)

- | | | |
|------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Left (Влево) | <input type="checkbox"/> Right (Вправо) | <input type="checkbox"/> Unknown (Неизвестно) |
|------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|

f) Lights displayed

(Наличие огней)

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Navigation lights (Навигационные огни) | <input type="checkbox"/> Strobe lights (Проблесковые огни) | <input type="checkbox"/> Cabin lights (Лампы освещения кабины) |
| <input type="checkbox"/> Red anti-collision lights (Красные огни для предотвращения столкновений) | <input type="checkbox"/> Landing / taxi lights (Посадочные / рулежные огни) | <input type="checkbox"/> Logo (tail wind) lights (Хвостовые огни (для подсветки эмблемы)) |
| <input type="checkbox"/> Other (Другие) | <input type="checkbox"/> None (Никаких) | <input type="checkbox"/> Unknown (Неизвестно) |

g) Traffic avoidance advise issued by ATS

(Рекомендация в отношении маневра уклонения передавалась органом ОВД)

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Yes, based on radar (Да, на основе данных системы наблюдения ОВД) | <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting (Да, на основе визуальных наблюдений) | <input type="checkbox"/> Yes, based on other information (Да, на основе другой информации) |
| <input type="checkbox"/> No (Нет) | <input type="checkbox"/> Unknown (Неизвестно) | |

h) Traffic information issued

(Информация о воздушном движении передавалась)

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Yes, based on radar (Да, на основе данных системы наблюдения ОВД) | <input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting (Да, на основе визуальных наблюдений) | <input type="checkbox"/> Yes, based on other information (Да, на основе другой информации) |
| <input type="checkbox"/> No (Нет) | <input type="checkbox"/> Unknown (Неизвестно) | |

i) Avoiding action taken

(Действия по уклонению столкновения были предприняты)

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Yes (Да) | <input type="checkbox"/> No (Нет) | <input type="checkbox"/> Unknown (неизвестно) |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|

4. Distance
(Дистанция)

a) Closest horizontal distance _____
(Ближайшая дистанция по горизонтали)

b) Closest vertical distance _____
(Ближайшая дистанция по вертикали)

**5. Flight weather conditions
(Метеорологические условия полета)**

- a) IMC / VMC*
(ГМУ / ВМУ*)
- b) Above / below* clouds/ fog / haze or between layers
(Выше / ниже* облаков / в тумане / дымке или между слоями*)
- c) Distance vertically from cloud _____ m / ft* below _____ m / ft above
(Расстояние от кромки облаков по вертикали м/фут* ниже м/фут* выше)
- d) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze*
(В облаках / в условиях дождя / снега / дождя со снегом / тумана / дымки*)
- e) Flying into / out of* sun
(Полет в направлении / от* солнца)
- f) Flight visibility _____ m / km
(Видимость в полете м/км*)

**6. Any other information considered important by the pilot-in-command
(Любая другая информация, которая, по мнению командира воздушного судна, имеет значение)**

D – MISCELLANEOUS (Прочие сведения)

1. Information regarding reporting aircraft (информация, касающаяся воздушного судна, экипаж которого предоставляет отчет)

- a) Aircraft registration _____
(Регистрация воздушного судна)
- b) Aircraft type _____
(Тип воздушного судна)
- c) Operator _____
(Эксплуатант)
- d) Aerodrome of departure _____
(Аэродром вылета)
- e) Aerodrome of first landing _____ destination _____
(Аэродром первой посадки назначения)
- f) Reported by radio or other means to _____ (name of ATS unit) at time _____ UTC
(Должено по радио или с помощью других средств название органа ОВД в UTC)
- g) Date / time / place of completion of form _____
(Дата / время / место заполнения формы)

**2. Function, address and signature of person submitting report
(Должность, адрес и подпись лица, представившего отчет)**

- a) Function _____
(Должность)
- b) Address _____
(Адрес)
- c) Signature _____
(Подпись)
- d) Telephone number _____
(Номер телефона)

**3. Function and signature of person receiving report
(Должность и подпись лица, получившего отчет)**

- a) Function _____ b) Signature _____
(Должность) (Подпись)

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

(Отчет об инциденте при воздушном движении)

E. SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATC UNIT CONCERNED

(Дополнительная информация соответствующего органа ОВД)

1. Receiving of report

(Получение отчета)

a) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)* _____
(Отчет получен по AFTN / радио / телефону / другим каналам (укажите)*)

b) Report received by _____ (name of ATS unit)
(Отчет получен _____ название органа УВД)

2. Details of ATS action

(Сведения о действиях органа ОВД)

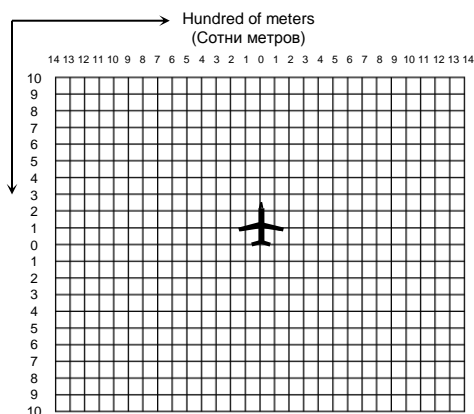
Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)

(Диспетчерское разрешение, инцидент наблюдался (с помощью системы наблюдения ОВД / визуально, предупреждение передавалось, результат проведенного на месте расследования и т.д.))

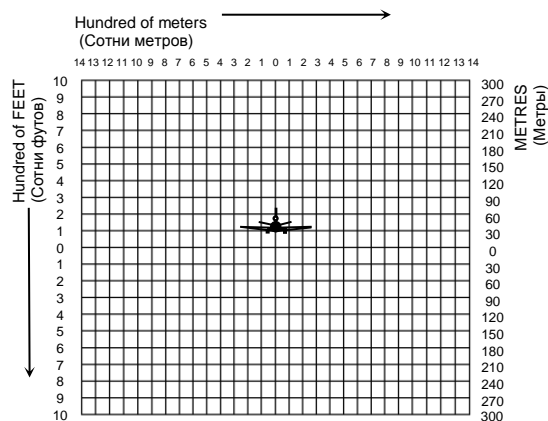
DIAGRAMS AIRPOX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the center of each diagram. Include first sighting and passing distance.

(Предполагая, что вы находитесь в центре каждой диаграммы, отметьте прохождение другого воздушного судна относительно вас на горизонтальной проекции слева и на вертикальной проекции справа. Укажите момент первого визуального контакта и расстояние при прохождении).



VIEW FROM ABOVE
(Вид сверху)



VIEW FROM ASTERN
(Вид сзади)




**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 08

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А | РД-ГД-001 |
| | Глава 14: Дополнительные операционные процедуры | Стр. 1 из 2 |

Область применения: *взаимодействие структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» при получении информации от КВС с воздушного судна в полете.*

Основание: *план мероприятий по повышению исправностей IFE на ВС B777, B737 и A330 ПАО «Аэрофлот», поручение № 2424/ГД от 27.11.2017, регламент взаимодействия структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» при получении информации от КВС о событиях на борту ВС от 19.10.2017 (РИ-01-212В).*

1) Пункт 14.2.1 (2) раздела 14.2 на стр. 14.2.1 изложен в новой редакции:

- (2) КВС отправляет информационное сообщение с учётом выявленных неисправностей материальной части ВС, а также информации, предоставленной старшим бортпроводником, по системе ACARS (AIRCOM), используя соответствующий код сообщения. При обработке полученного сообщения информация о неисправности («код 201, 202, 203») автоматически передается на адрес **SVOEMSU** (ДПЛГ).

Информация о неисправности материальной части и/или каabinного оборудования ВС или о попадании ВС в зону повышенной турбулентности передается при полете на рейсах, как в прямом, так и в обратном направлении, в виде краткого описания неисправности: код 201/202/203, информация с ECAM, EICAS, EWD или идентичная планируемой записи в ATLB.

Информационные сообщения с кодом 201, 202, 203 о неисправности материальной части поступившие с борта ВС направляются инженером ИКГ ДПЛГ в ДТО ВС.

Информационные сообщения с кодом 204 поступившее с борта ВС анализируется ПО ДПиКОД с целью планирования и модификации рейсов.

2) Пункт 14.2.2 раздела 14.2 на стр. 14.2.2 изложен в новой редакции:

14.2.2. Взаимодействие структурных подразделений при выявлении на борту пассажира с подозрением на инфекционное заболевание, в том числе особо опасную инфекцию

При выявлении пассажира с подозрением на инфекционное заболевание, в том числе ООИ, КВС отправляет сообщение в ПО ДПиКОД(ОСС), ОКОВС ДКДБА(НСС) по системе ACARS, SATCOM, в котором указывает предварительную информацию:

Код 401;

Ф.И.О. больного пассажира, номер места;

пол;

возраст;


гражданство;

страна отправления (откуда летит);

краткое описание симптомов;

количество пассажиров с симптомами заболевания.

Информация предоставляется старшим бортпроводником в максимально известном объеме, в зависимости от состояния пассажира.

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|  | <p align="center">РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А</p> <p align="center">Глава14: Дополнительные операционные процедуры</p> | <p align="center">РД-ГД-001</p> |
| | | <p align="center">Стр. 2 из 2</p> |

Данная информация передается за 30-25 минут до посадки ВС в аэропорту Шереметьево на радиочастоте 131.675 МГц инженеру ОКОВС ДКДБА (НСС), если:

- указанная информация не предоставлялась при передаче предварительных данных по системе ACARS (AIRCOM), SATCOM; или
- если в течение полёта были выявлены дополнительные симптомы ухудшения общего состояния пассажира с подозрением на инфекционное заболевание, изменение количественного состава пассажиров с симптомами заболевания, а также любая другая дополнительная информация.

3) Третья строка пункта 14.2.4 раздела 14.2 на стр. 14.2.3 изложена в новой редакции и дополнена текстом следующего содержания:

| | | |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 202 | Неисправность каabinного оборудования ВС | Код 202, перечень неисправного каabinного оборудования. |
| 203 | Попадание ВС в зону повышенной турбулентности | Внимание! Информация о возникновении турбулентной ситуации на борту ВС во время выполнения полета передается КВС независимо от направления полета (в/из аэропорта Шереметьево) |
| 204 | 1. Столкновение с птицами в процессе выполнения полета 2. Поражение ВС атмосферным электричеством | Код 204 + информация: «Bird Strike» / « Lightning Strike» |

Дата утверждения: 07.12.2017

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо: Заместитель генерального директора – летный директор

Согласовано: Директор департамента производства полетов

Заместитель директора департамента – главный пилот

Заместитель директора по летно-методической работе

Заместитель директора по летным стандартам

Директор департамента управления безопасностью полетов

Директор юридического департамента

Директор департамента ДКДБА (НСС)

Начальник отдела управления СМК

14.0. СОДЕРЖАНИЕ

14.1. Управление производством 14.1.1

14.1.1. Производственное совещание у генерального директора..... 14.1.1

14.1.2. Расширенное Правление ПАО «Аэрофлот» 14.1.1

14.1.3. Координация взаимодействия служб внутри предприятия
и с внешними организациями по вопросам обеспечения
безопасности полетов 14.1.2

14.1.4. Оперативное управление производством полетов 14.1.2

14.1.5. Перечень телефонов с закрепленным функционалом
в ДПиКОД (ОСС)..... 14.1.6

14.2. Взаимодействие структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» при получении информации от КВС с воздушного судна в полете 14.2.1

14.2.1. Взаимодействие структурных подразделений при передаче
информации о неисправности материальной части ВС и
информации о событиях на борту ВС в период выполнения полета 14.2.1

14.2.2. Взаимодействие структурных подразделений при выявлении на
борту пассажира с подозрением на инфекционное заболевание,
в том числе особо опасную инфекцию..... 14.2.2

14.2.3. Требование к сообщению отправляемого с борта ВС..... 14.2.2

14.2.4. Классификатор кодов сообщений КВС 14.2.3

14.3. Требования в отношении форменной одежды 14.3.1

14.3.1. Основные положения..... 14.3.1

14.3.2. Правила ношения нагрудных знаков на форменной одежде..... 14.3.2

14.3.3. Описание отличительных знаков, применяемых
в ПАО «Аэрофлот» 14.3.2

14.3.4. Аксессуары к форменной одежде..... 14.3.3

14.3.5. Служебный пропуск и светоотражающий жилет 14.3.3

14.3.6. Одежда офисного работника..... 14.3.4

14.3.7. Дополнительные требования к работникам ПАО «Аэрофлот»
в отношении табакокурения 14.3.4



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**

РД-ГД-001

**Глава 14. Дополнительные
операционные процедуры**

Изд. 4

Рев. 09

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

14.1. УПРАВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВОМ

14.1.1. Производственное совещание у генерального директора

Цель совещания — оперативная оценка состояния безопасности и регулярности выполнения полетов, повышения эффективности управления производственной и финансовой деятельностью ПАО «Аэрофлот».

Оперативное совещание проводится два раза в неделю, с участием должностных лиц и в день, установленный приказом генерального директора.

Обсуждаемые вопросы рассматриваются с целью выработки конкретных мероприятий по обеспечению повышения эффективности управления производственной и финансовой деятельностью ПАО «Аэрофлот».

Указание по итогам совещания рассылается всем заинтересованным руководителям структурных подразделений ПАО «Аэрофлот».

14.1.2. Расширенное Правление ПАО «Аэрофлот»

Расширенное Правление ПАО «Аэрофлот» проводится с целью:

- оценки состояния организации летной работы и безопасности полетов в ПАО «Аэрофлот»;
- анализа и оценки состояния авиационной техники;
- анализа и оценки эффективности управления производственной и финансово-экономической деятельностью ПАО «Аэрофлот»;
- выработки мер по предупреждению авиационных происшествий и их предпосылок, устранения недостатков, выявленных в ходе проведения разбора;
- постановки задач по улучшению организации летной работы и обеспечению безопасности полетов, эффективности управления производственной и финансово-экономической деятельностью ПАО «Аэрофлот».

Расширенное Правление ПАО «Аэрофлот» проводится один раз в месяц, с участием должностных лиц и в день, установленный приказом генерального директора.

На расширенном Правлении ПАО «Аэрофлот» присутствуют заместители генерального директора, руководители департаментов, командно-руководящий состав ДПП, представители служб, участвующих в организации и обеспечении безопасности полетов.

Организатором подготовки и руководителем проведения расширенного Правления ПАО «Аэрофлот» является генеральный директор.

Выписка из протокола расширенного Правления ПАО «Аэрофлот» рассылается всем заинтересованным руководителям структурных подразделений ПАО «Аэрофлот».

14.1.3. Координация взаимодействия служб внутри предприятия и с внешними организациями по вопросам обеспечения безопасности полетов

Процесс координации и обеспечения взаимодействия служб внутри предприятия и с внешними организациями по вопросам, влияющим на безопасность полетов, должен затрагивать как минимум следующие сферы производственной деятельности ПАО «Аэрофлот»:

- анализ рисков при производстве полетов;
- обеспечение сервиса на борту ВС;
- инженерно-техническое обслуживание ВС;
- инженерно-техническое обеспечение летной эксплуатации ВС;
- оперативное управление и полетно-диспетчерское обслуживание экипажей ВС;
- кадровая политика;
- наземное обслуживание пассажиров, грузовые перевозки и перевозка опасных грузов;
- взаимодействие с производителями авиационной техники (РЛЭ и другая документация);
- взаимодействие с государственными регулирующими органами.

14.1.4. Оперативное управление производством полетов

Оперативное управление производством полетов осуществляется департаментом планирования и координации операционной деятельности (ОСС).

Департамент планирования и координации операционной деятельности (ОСС) – структурное подразделение ПАО «Аэрофлот», осуществляющее планирование, организационное обеспечение, координацию и контроль за процессами, связанными с подготовкой и выполнением полетов.

Решения, указания и требования руководства ДПиКОД (ОСС) в отношении оперативного управления, планирования, обеспечения и выполнения полетов являются обязательными к исполнению всеми руководителями структурных подразделений и персоналом ПАО «Аэрофлот».

ДПиКОД осуществляет:

- планирование и координацию операционной деятельности авиакомпании при выполнении суточного плана полетов всеми структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот», а также сторонними организациями;
- организацию и документальное обеспечение функционирования в ПАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществах ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаниях единой системы предупреждения и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций.

В соответствии с поставленными задачами на ДПиКОД (ОСС) возложены следующие функции:

- обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов в части, касающейся выполнения задач департамента;
- контроль обеспечения пунктуальности и регулярности полетов ВС ПАО «Аэрофлот»;

- формирование суточного плана полетов ВС ПАО «Аэрофлот». Формирование плана полетов ВС на период времени до 72 часов с учетом текущих суток;
- координация операционной деятельности ПАО «Аэрофлот» при выполнении суточного плана полетов всеми структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот», а также дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями;
- организационное обеспечение полетов воздушных судов ПАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний и, по договорам авиакомпаний/авиапредприятий Российской Федерации по международным и внутренним воздушным линиям;
- осуществление связи с регламентирующими органами государственного управления, производителями оригинального оборудования и другими внешними организациями, связанными с оперативным управлением полетами;
- модификация рейсов ПАО «Аэрофлот» на всю глубину расписания по запросу ДУСиД;
- организация и обеспечение полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС ПАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний, компаний-партнеров;
- своевременное принятие решений по оперативной корректировке суточного плана полетов (по переносу времени вылета или отмене рейса) по согласованию с лицом, утвердившим суточный план полетов. Информирование структурных подразделений о корректировке;
- организация планирования и модификация рейсов суточного плана полетов ПАО «Аэрофлот» в периоде 72 часов с учетом текущих суток. Контроль за обеспечением членами летных и кабинных экипажей ВС рейсов ПАО «Аэрофлот» в периоде 72 часов с учетом текущих суток. Своевременное принятие решений по заменам экипажей, членов экипажей и бригад бортпроводников, а также организация оповещения членов летных и кабинных экипажей ВС и структурных подразделений об актуализации суточного плана полетов;
- в соответствии с Руководством по производству полетов ПАО «Аэрофлот» организация предполетного и послеполетного отдыха членов летных и кабинных экипажей ВС ПАО «Аэрофлот» в регионе базового аэропорта;
- обеспечение эффективного планирования полетов ВС и максимально возможной коммерческой загрузки ВС;
- обеспечение предполетной подготовки экипажей ВС в части, касающейся полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС;
- обеспечение скоординированной централизованной помощи экипажу ВС в случае возникновения непредвиденных или аварийных ситуаций в части, касающейся департамента;
- осуществление организационного обеспечения полетов ВС ПАО «Аэрофлот», авиакомпаний Российской Федерации и иностранных перевозчиков, использующих флаг ПАО «Аэрофлот» и собственный флаг по договорам, а также контроля за выполнением рейсов в соответствии с требованиями по безопасности полетов;
- поддержание информационного пространства движения и оборота ВС, обеспечения рейсов летными и кабинными экипажами ВС и прочее, для структурных подразделений, задействованных в функциях осуществления планирования, обеспечения, подготовки рейсов и выполнения полетов;

- организация и обеспечение воздушных перевозок высших должностных лиц Российской Федерации, иных должностных лиц и официальных делегаций;
- организация обеспечения и контроль выполнения литерных и подконтрольных рейсов в установленном порядке в части, касающейся департамента;
- предоставление летным экипажам ВС и заинтересованным структурным подразделениям ПАО «Аэрофлот» аэронавигационной информации в части, касающейся департамента;
- взаимодействие со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот», сторонними организациями и другими авиакомпаниями, с органами управления воздушным движением, МИД России при аэронавигационном обеспечении, планировании рейсов и организации наземного обслуживания ПАО «Аэрофлот» и авиакомпаний-партнеров;
- предоставление услуг по диспетчерскому и наземному обеспечению полетов авиакомпаниям/авиапредприятиям Российской Федерации и иностранным перевозчикам по международным (внутренним) воздушным линиям в соответствии с сертификационными требованиями;
- обеспечение в установленном порядке передачи сообщений руководству ПАО «Аэрофлот» и в Ространснадзор о движении литерных рейсов, об авиационных происшествиях, инцидентах и повреждениях на земле гражданских ВС, согласно Табелю сообщений о движении воздушных судов Российской Федерации;
- координация действий структурных подразделений ПАО «Аэрофлот» в кризисных и сбойных ситуациях. Обеспечение устойчивого функционирования ПАО «Аэрофлот» во время ликвидации кризисных/сбойных ситуаций в соответствии с решениями оперативного штаба;
- организация и осуществление контроля деятельности ПАО «Аэрофлот» в кризисной и сбойной ситуации;
- оповещение руководства ПАО «Аэрофлот» и органов государственной власти о возникновении кризисной/сбойной ситуации;
- обеспечение деятельности оперативного штаба и ситуационного центра ПАО «Аэрофлот» в кризисной/сбойной ситуации;
- ведение, организация доступа пользователей к базе данных сезонного расписания и своевременное внесение изменений в указанную базу данных;
- организация информационно-справочного обеспечения ПАО «Аэрофлот» в части, касающейся департамента;
- участие в подготовке сезонного расписания рейсов ПАО «Аэрофлот»;
- контроль движения воздушных судов ПАО «Аэрофлот» на всю глубину полета, от взлета ВС из аэропорта вылета до посадки в аэропорту назначения, путем получения сообщений MVT о взлете/об окончании каждого полета, в том числе и при уходе на запасные аэродромы;
- разработка маршрутов полетов воздушных судов ПАО «Аэрофлот» по сезонному расписанию, дополнительных и чартерных рейсов, а также рейсов российских и иностранных перевозчиков согласно договорам;
- составление, утверждение и рассылка адресатам на территории Российской Федерации и за границей повторяющихся планов полетов (РПЛ) и изменений к ним на сезонное расписание с целью получения подтверждения разрешения на пролет территорий Российской Федерации;

- осуществление СЛОТ-координации в терминале D при взаимодействии со СЛОТ-центром открытого акционерного общества «Международный аэропорт Шереметьево» и департаментом управления сетью и доходами при составлении сезонных расписаний движения ВС, при оперативном изменении расписания движения ВС, для чартерных и дополнительных рейсов, рейсов авиакомпаний-партнеров;
- мониторинг регулярности и эффективности обслуживания рейсов, вылетающих из базового аэропорта и внебазовых аэропортов на территории Российской Федерации и за границей. Анализ причин нарушения регулярности полетов в базовом аэропорту и во внебазовых аэропортах. Осуществление взаимодействия с представительствами и филиалами ПАО «Аэрофлот», дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями по вопросам обеспечения и выполнения полетов, подготовки рейсов;
- выработка плана мероприятий по предупреждению задержек и обеспечению пунктуальности и регулярности выполнения рейсов из базового и внебазовых аэропортов, принятие оперативных решений по устранению кризисных и сбойных ситуаций и обеспечение суточного плана полетов;
- контроль за определением причин, классификацией задержек рейсов и получение от департамента координации деятельности в базовом аэропорту (НСС) актов на задержку отправления рейса;
- обеспечение взаимодействия и связи со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот», дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями, сторонними организациями при планировании, обеспечении и выполнении полетов;
- обеспечение обмена информацией между департаментом и экипажами ВС, находящимися в воздухе, по вопросам, требующим оперативного решения;
- контроль оплаты счетов за аэронавигационное, аэродромное и другие виды обслуживания рейсов ПАО «Аэрофлот» как на территории Российской Федерации, так и за границей;
- организация ведения информации в системе управления предприятием SAP ERP, относящейся к компетенции департамента;
- оперативное взаимодействие с представительствами и филиалами ПАО «Аэрофлот», дочерними и зависимыми обществами ПАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями, компаниями-партнерами с целью обеспечения регулярности рейсов ПАО «Аэрофлот»;
- оказание практической помощи представительствам и филиалам ПАО «Аэрофлот», дочерним и зависимым обществам ПАО «Аэрофлот» – авиационным компаниям по обслуживанию рейсов;
- проведение инструктажа и стажировки работников ПАО «Аэрофлот», направляемых на работу в представительства ПАО «Аэрофлот» за границей и на территории Российской Федерации по вопросам, относящимся к компетенции департамента;
- участие в организации и проведении мероприятий по контролю производственной деятельности представительств и филиалов ПАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществ ПАО «Аэрофлот» – авиационных компаний. Отслеживание регламентов работы аэропортов на территории Российской Федерации и за границей;

- оперативное взаимодействие по анализу метеорологической информации со структурными подразделениями ПАО «Аэрофлот» и авиакомпаниями-партнерами, участвующими в процессе подготовки и выполнения полетов, в целях повышения безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;
- анализ синоптической обстановки, мониторинг действующих прогнозов и фактической погоды в аэропорту Шереметьево и на запасных аэродромах, а также по маршрутам и на аэродромах назначения согласно плану полетов ВС ПАО «Аэрофлот» для принятия решения по оперативной модификации рейса и обеспечения регулярности полетов;
- ведение оперативного и статистического учета и анализа пунктуальности и регулярности полетов и ее предоставление в установленном порядке руководству ПАО «Аэрофлот»;
- оперативный учет и формирование отчетности результатов деятельности по своему функциональному направлению;
- участие в планировании (бюджетировании) результатов деятельности по своему функциональному направлению;
- подбор, организация обучения и повышение квалификации работников департамента;
- разработка, внедрение, поддержание и развитие системы менеджмента качества в соответствии с требованиями международных стандартов серии ISO 9000, оптимизация и совершенствование планирования и координации операционной деятельности, осуществляемой департаментом.

14.1.5. Перечень телефонов с закрепленным функционалом в ДПиКОД (ОСС)

| Зона ответственности рабочего места ДПиКОД (ОСС) | Телефон (NEC) | Телефон (город) |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------|
| Летные экипажи и проблемы, связанные с ними | 15-58 | (495) 753-80-36 |
| Кабинные экипажи и проблемы, связанные с ними | 51-33 | |
| Размещение экипажей в гостинице, отчетность по движению ВС и функционирование GrafLite | 18-19 | (495) 578-17-53 |
| Расположение ВС на перронах (МС) | 10-02 | |
| Расстановка ВС в СПП СМС (семейство А320 и SSJ-100) | 15-08 15-09 | (495) 578-01-64 |
| Расстановка ВС в СПП ДМС (А330, В737, В777) | 51-31 | |
| Проблемы с рейсами во внебазовых аэропортах (рейсы, выполняющиеся на СМС) | 15-22 15-08 15-09 | (495) 578-01-64 |
| Проблемы с рейсами во внебазовых аэропортах (рейсы, выполняющиеся на ДМС) | 15-22 51-31 | |
| Вопросы, связанные с обслуживанием ВС в базовом аэропорту | 10-11 | (495) 664-13-82 |
| Вопросы, связанные с согласованием стоянки под отстой ВС | 10-12 | |
| Метео | 15-41 | |

14.2. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПАО «АЭРОФЛОТ» ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ИНФОРМАЦИИ ОТ КВС С ВОЗДУШНОГО СУДНА В ПОЛЕТЕ

Порядок передачи информации летным экипажем о событиях на борту ВС в период полета установлен с целью оперативного реагирования структурных подразделений ПАО «Аэрофлот», сторонних организаций в базовом аэропорту Шереметьево.

Применяется работниками ДПП, ДОБ, ДҚДБА (НСС), ДПиКОД (ОСС), ДТО ВС, ДПЛГ, ДУБП, ДУАБ, ДНОП при поступлении информации от летного экипажа о событиях на борту ВС в период полета.

Вся информации от КВС о событиях на борту ВС передается стандартизированным сообщением (FEM) по системе ACARS и отображается в системе NetLine/Hub. При отправке сообщения, по умолчанию, используется адрес SVOZGSU.

Радиочастота «Аэрофлот Контроль» 131.675 МГц используется только в качестве резервного средства.

14.2.1. Взаимодействие структурных подразделений при передаче информации о неисправности материальной части ВС и информации о событиях на борту ВС в период выполнения полета

- (1) В период выполнения полета старший бортпроводник используя код сообщения передает КВС информацию об особенностях перевозки пассажиров, о событиях на борту ВС и о неисправности каabinного оборудования ВС в виде краткого перечня неисправного оборудования.
- (2) КВС отправляет информационное сообщение с учетом выявленных неисправностей материальной части ВС, а также информации, предоставленной старшим бортпроводником, по системе ACARS (AIRCOM), используя соответствующий код сообщения. При обработке полученного сообщения информация о неисправности («код 201, 202») автоматически передается на адрес **SVOEMSU** (ДПЛГ).

Информация о неисправности материальной части ВС передается в виде краткого описания неисправности: код 201/202, информация с ECAM, EICAS, EWD или идентичная планируемой записи в ATLB.

Информационные сообщения с кодом 201, 202 о неисправности материальной части прибывающего ВС направляются инженером ИКГ ДПЛГ в ДТО ВС.

- (3) Подтверждением о доставке сообщения в информационные системы ПАО «Аэрофлот» и АО «МАШ», является получение КВС ответного сообщения инициированного NetLine (в автоматическом режиме) следующего содержания:
 - терминал фактического прибытия рейса;
 - номер места стоянки.
- (4) Для передачи информации, не входящей в классификатор кодовых сообщений, используется код 801 с описанием информации свободным текстом. В целях оперативного направления информации, КВС при необходимости может указать после кода 801 структурное подразделение, которому предназначается данное сообщение.

- (5) Запрещается передача по системе ACARS (AIRCOM) информации личного характера, не относящейся к выполнению полёта!
- (6) При отсутствии возможности передачи информации по системе ACARS (AIRCOM), SATCOM или отсутствия подтверждения о доставке информационного сообщения, а также необходимости передачи дополнительной информации, не входящей в отправленное сообщение, информация летным экипажем передается в кодированном варианте за 30-25 минут до посадки ВС в аэропорту Шереметьево на радиочастоте 131.675 МГц инженеру ОКОВС ДКДБА.
- (7) При условии отправки телеграммы по ACARS и получении ответного сообщения, передача информации при прибытии в SVO на радиочастоте Аэрофлот-контроль (131.675 МГц) не требуется.
- (8) При получении информации от КВС на радиочастоте 131.675 МГц инженер ОКОВС ДКДБА вносит отметку о наличии неисправности, о событиях на борту ВС в NetLine/Hub и передает по каналам телефонной связи соответствующий цифровой код с кратким описанием событий в заинтересованные подразделения.

14.2.2. Взаимодействие структурных подразделений при выявлении на борту пассажира с подозрением на инфекционное заболевание, в том числе особо опасную инфекцию

При выявлении пассажира с подозрением на инфекционное заболевание, в том числе ООИ, КВС отправляет сообщение в ПО ДПиКОД(ОСС), ОКОВС ДКДБА(НСС) по системе ACARS, SATCOM, в котором указывает предварительную информацию:

Код 401

Ф.И.О. больного пассажира, номер места

Пол

Возраст

Гражданство

Страна отправления (откуда летит)

Краткое описание симптомов

Количество пассажиров с симптомами заболевания.

Наличие симптомов: повышенная температура тела, кашель, рвота, диарея (жидкий стул), сыпь, кровотечение.

Информация предоставляется старшим бортпроводником в максимально известном объеме, в зависимости от состояния пассажира.

14.2.3. Требование к сообщению отправляемого с борта ВС

- (1). Сообщение может быть передано на любом этапе полета в аэропорт Шереметьево. Допускается отправка нескольких сообщений при изменении ситуации на борту ВС.
- (2) Сообщение должно включать в себя коды и информацию в соответствии с Классификатором кодов.
 - Коды разделяются между собой символом «/».
 - Начало сообщения обозначается аббревиатурой FEM (Flight Events Message).

- После окончания сообщения может следовать свободный текст, необходимый к передаче наземным службам.
 - По окончании содержательной части сообщения вводится символ точка «.».
 - Если событие с кодом не зафиксировано – код не указывается.
- (3) В случаях поступления дополнительной информации и необходимости отправки обновлённого сообщения, КВС направляет информационное сообщение с учётом первоначально отправленной информации (финальная версия).
- (4) При отсутствии событий на борту, согласно классификатора кодов сообщений КВС, допускается отправка пустого сообщения с аббревиатурой «FEM», для получения ответного сообщения с указанием номера МС и терминала прибытия.

• **Пример сообщения, отправляемого с борта ВС:**

FEM 201-FCTL FLAPS LO SPEED/301-1/302-2/303-3/402-1 *текст*/403-1 *текст*/502-1/601-1/701-1.
пробел Краткое описание неисправности пробел пробел

*текст** - информация необходимая к передаче согласно РИ – 01 -201X

- **Пример сообщения, отправляемого с борта ВС по коду 701 «Наличие нарушающих порядок и недисциплинированных пассажиров, в случае необходимости вызова полиции»:** FEM 701-2 IV
пробел пробел

- (5) При возникновении на борту событий, угрожающих жизни и здоровью пассажиров или членов экипажа, или любых иных событий, требующих оперативной реакции наземных служб, информация передается по радиосвязи на частоте 131.675 МГц.

14.2.4. Классификатор кодов сообщений КВС

| Код сообщения | Описание | Дополнительная информация |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 201 | Неисправность материальной части ВС | Код 201, информация с ECAM, EICAM, EWD или идентичная планируемой записи в ATLB. – за исключением «Перечня событий, подлежащих расследованию в эксплуатации» в соответствии с приложением №1 ПРАПИ-98. |
| 202 | Неисправность кабинного оборудования ВС | Код 202, перечень неисправного оборудования. |
| 301 | WCHC - <u>от места</u> , пассажир не ходит самостоятельно, не может подняться/спуститься по лестнице и не в состоянии дойти до своего места в ВС | Количество PAX |

| Код сообщения | Описание | Дополнительная информация |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 302 | WCHR - от борта, пассажир, которому требуется инвалидное кресло при движении до ВС или от него и который в состоянии сам подняться/спуститься по трапу | Количество PAX |
| 303 | WCHS - от дверей ВС, пассажир, которому требуется инвалидное кресло при движении до ВС или от него и который не в состоянии сам подняться/спуститься по трапу, но может самостоятельно передвигаться до/от своего места в салоне ВС | Количество PAX |
| 304 | STCR – пассажир на носилках | Количество PAX |
| 305 | MAAS – пассажир, которого необходимо встретить и сопроводить, которому необходима помощь в получении багажа (может употребляться совместно с ремарками BLND и DEAF, DPNA) | Количество PAX |
| 401 | Пассажир (в том числе умерший в процессе полета) с подозрением на инфекционные заболевания, в том числе ООИ | <ul style="list-style-type: none"> - Ф.И.О. больного пассажира, номер места* - Количество пассажиров с симптомами заболевания* - Пол* - Возраст* - Гражданство* - Страна отправления (откуда летит)* <p>Наличие симптомов: повышенная температура тела, кашель, рвота, диарея (жидкий стул), сыпь, кровотечение.</p> |

| Код сообщения | Описание | Дополнительная информация |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 402 | Пассажир находился в стране с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой (симптомы заболевания отсутствуют) | Страна отправления (откуда летит), количество пассажиров. |
| 403 | Пассажиру требуется оказание медицинской помощи (в том числе реанимации) | Количество PAX. Внимание! КВС за 30-25 минут до посадки ВС передает на радио частоте 131.675 МГц дополнительную информацию: Пол Возраст Жалобы Наличие сознания Проводится ли реанимация |
| 404 | Пассажир, умерший в процессе полета | Количество PAX |
| 501 | Ребёнок без сопровождения UNMR | Количество PAX |
| 502 | Депортированный пассажир DEPA, DEPU. Не допущенный на территорию страны INAD | Количество PAX |
| 601 | Перевозка оружия | Количество единиц |
| 701 | Наличие нарушающих порядок и дисциплину пассажиров, в случае необходимости вызова полиции | Количество PAX Уровень угрозы. уровень I -нарушающее порядок поведение, включая подозрительное поведение или словесные угрозы; Пример: «пассажир(ы) употребляют спиртные напитки, громко беседуют между собой, мешая другим пассажирам, при этом угрожая членам кабинного экипажа». уровень II - физически оскорбительное поведение. Пример: «пассажир нецензурно выражается, толкнул (ударил) пассажира, порвал форменную одежду у бортпроводника и т.п. уровень III -поведение, угрожающее жизни; Пример: «Пассажир пытается открыть дверь в |

| Код сообщения | Описание | Дополнительная информация |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>полете, курит и т.п.».</p> <p>уровень IV -попытка вторжения или фактическое вторжение в кабину летного экипажа.</p> |
| 801 | Информация, не входящая в классификатор кодовых сообщений, отображается в графе «комментарии» свободным текстом | |
| 901 | Живые животные в грузовом багажнике | Количество животных |

* Информация предоставляется старшим бортпроводником в максимально известном объеме, в зависимости от состояния пассажира.

14.3. ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ФОРМЕННОЙ ОДЕЖДЫ

14.3.1. Основные положения

Подробные сведения о составе и правилах ношения форменной одежды риведены в разделе «Правила ношения форменной одежды» стандарта организации СТО ОП 14.2 «Обслуживание пассажиров ПАО «Аэрофлот».

Работник в форменной одежде как при исполнении служебных обязанностей, так и вне работы в общественных местах на территории Российской Федерации и за рубежом представляет авиакомпанию и является носителем ее корпоративного имиджа. Мнение, составленное о работнике, переносится на всю авиакомпанию. Внешний вид работника в форменной одежде должен быть безупречен, манеры и поведение должны способствовать поддержанию положительного имиджа авиакомпании.

Форменная одежда должна быть чистая и выглаженная. Работник обеспечивает ее сохранность, регулярную чистку, стирку, глажку. Обувь должна быть начищена, аккуратная.

Право ношения форменной одежды и знаков различия имеет личный состав ПАО «Аэрофлот», определенный перечнем должностей, утвержденным генеральным директором.

Форменная одежда подразделяется на летнюю и зимнюю. Предметы форменной одежды и знаки различия должны отвечать установленным образцам, быть аккуратно и тщательно подогнаны и содержаться в безупречном состоянии.

Работник должен быть одет в форменную одежду установленного образца при исполнении служебных обязанностей в следующих случаях:

- при выполнении производственного задания на полет (все лица, включенные в задание на полет);
- при явке на разборы полетов в ДПП, ДПАП или ДУБП (по указанию руководителя структурного подразделения);
- при явке на заседание подкомиссии МКК по лётным и кабинным экипажам при ПАО «Аэрофлот»;
- при выполнении служебных заданий, по указанию руководства ПАО «Аэрофлот».

В других случаях при нахождении на рабочей территории и в служебных помещениях предприятия лётный и наземный персонал должен быть одет опрятно, в неяркую офисную одежду.

Запрещается:

- нарушать комплектацию форменной одежды;
- находиться в пилотской кабине в гражданской одежде;
- вносить изменения в дизайн и лекала форменной одежды и ее элементов;
- сочетать форменную одежду с гражданской (когда видна и форменная и гражданская одежда);
- носить знаки и эмблемы, неустановленного образца, не предусмотренные комплектом;
- носить форменную одежду в нерабочее время, кроме времени следования на работу/с работы, посещать общественные места в форменной одежде;

- при ношении форменной одежды употреблять алкогольные напитки, находиться в состоянии алкогольного опьянения или наркотической интоксикации, проявлять недостойное поведение, порочащее имидж компании;
- без предварительного письменного согласования с руководителями структурных подразделений авиакомпании носить форменную одежду или ее элементы работникам, не имеющим права на ее ношение, производить с коммерческой целью видео -, кино - или фотосъемку лиц в форменной одежде или ее элементах;
- распространять и публично размещать изображения людей (в том числе свои и чужие изображения, частичные изображения) в форменной одежде или ее элементах, порочащие деловую репутацию (имидж) авиакомпании.
- отчуждать и передавать во владение и /или пользование форменную одежду или ее элементы другим работникам или третьим лицам.

Лица, нарушающие правила ношения форменной одежды и знаков различия, могут быть привлечены к дисциплинарной, материальной ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Контроль за соблюдением летным составом правил ношения форменной одежды и знаков различия осуществляется командным составом ДПП и инспекторским составом ДУБП, а также непосредственными командирами и начальниками.

14.3.2. Правила ношения нагрудных знаков на форменной одежде

Ношение на форменной одежде нагрудных знаков является обязательным.

Нагрудный знак золотистого цвета, в форме авиационных крыльев устанавливается на правой стороне пиджака на уровне нагрудного кармана.

Знаки «Заслуженный пилот России» и «Заслуженный работник транспорта» располагаются выше нагрудного знака так, чтобы верхний край пластинки знаков был на одном уровне с верхним углом лацкана.

Нагрудный знак для кабинного экипажа и наземных служб – именной бейдж – прикрепляется на правой стороне пиджака/жакета на уровне вышитой эмблемы ПАО «Аэрофлот».

При ношении комплекта форменной одежды без пиджака/жакета бейдж должен быть прикреплен на том элементе форменной одежды, который в данном комплекте является верхним (жилет тканевый/трикотажный, блузка, платье, фартук)

Отличительный знак старшего бортпроводника обязателен к ношению, прикрепляется на форменной одежде над именным бейджем.

14.3.3. Описание отличительных знаков, применяемых в ПАО «Аэрофлот»

К знакам различия относятся нарукавные, наплечные знаки и аксессуары на фуражке, определяющие должностной признак (категорию) работника.

Для КВС, руководящего, командно-летного, инструкторского и инспекторского состава:

- на козырьке фуражки золотистой нитью вышит орнамент в виде дубовых листьев;
- на каждом рукаве пиджака с внешней стороны располагаются четыре галуна золотистого цвета.

У вторых пилотов на каждом рукаве пиджака с внешней стороны расположены три галуна золотистого цвета.

Наплечные знаки (пагоны с галунами золотистого цвета) носятся на белой рубашке и соответствуют нарукавным знакам различия.

К знакам различия в ПАО «Аэрофлот» относятся нарукавные, нагрудные знаки и аксессуары на фуражке, определяющие принадлежность к службам и профессиям в соответствии с должностными признаками (категориями).

Нарукавные знаки различия – галуны золотистого цвета, шириной 10 – 12 мм, нашиваются на внешнюю сторону каждого рукава пиджака члена летного экипажа. Расстояние между галунами – 5 мм, а от нижнего края рукава до галуна – 65 мм.

Наплечные знаки различия носятся на белой сорочке в мужском варианте и соответствуют нарукавным знакам различия. Наплечные знаки различия имеют форму прямоугольника размером 45X75мм. Изготавливаются из ткани черного цвета.

14.3.4. Аксессуары к форменной одежде

Часы:

Дизайн часов – классический, без орнаментов и украшений. Тонкий корпус круглой, бочкообразной или прямоугольной формы, ремешок из гладкой нелакированной кожи или металлический браслет. Размер корпуса женских часов – не более 3 см. Цвет корпуса и браслета – золотистый или серебристый, ремешка – черный или темно-коричневый, циферблата – белый или черный.

Не допускаются к ношению часы спортивного дизайна, декоративные часы в форме браслета, часы с большим количеством дополнительных функций.

Очки и линзы:

- корректирующие очки в классической неброской тонкой оправе, без украшений, с прямыми дужками;
- контактные линзы натурального цвета и формы;
- солнцезащитные очки классической формы, без украшений допустимы к ношению только вне помещений и пассажирского салона ВС.

Ювелирные изделия:

- мужчины: допускается одно обручальное кольцо;
- женщины: допускается ношение одной пары серег и не более двух колец, включая обручальное.

Ношение других видов украшений в зоне видимости запрещено.

Портфель (сумка), чемодан и чехол для одежды черного или темно-синего цвета, делового стиля, без цветных вставок и украшений. Не допускается ношение пластиковых пакетов, сумок спортивного стиля.

Перчатки к форменной верхней одежде – черного цвета, однотонные, без рисунков и аппликаций.

Зонт однотонный черного или темно-синего цвета.

14.3.5. Служебный пропуск и светоотражающий жилет

Служебный пропуск (удостоверение члена экипажа – Crew Member Certificate) обязателен к ношению над одеждой при нахождении в контролируемой зоне аэропорта (кабинный экипаж на борту ВС – без пропуска). Допускается ношение текстильного шнура для служебного пропуска только с логотипом «Аэрофлот».

Светоотражающий жилет обязателен к ношению над форменной одеждой при нахождении работника на территории перрона, летного поля аэропорта.

14.3.6. Одежда офисного работника

Одежда офисного работника должна быть выдержана в строгом, деловом стиле предпочтительно консервативно-классического направления:

- для мужчин – ношение делового костюма, брюк, рубашки, галстука, брючного ремня;
- для женщин – ношение деловых костюмов, платьев, юбок, брюк, блузок и трикотажа, приемлемых для работы в офисе;
- цветовые решения в одежде, как правило, исключают излишне яркие цвета и чрезмерную пестроту;
- недопустимо появление на работе в не глаженной, грязной, неопрятной одежде;
- в зимний период рекомендовано пользоваться сменной обувью;
- неприемлемо ношение одежды спортивного и пляжного стилей, в том числе шорт, открытых сарафанов, футболок, теннисок, спортивных свитеров, обуви на платформе, сандалий, коротких юбок и одежды, открывающей спину и плечи.

В последний день рабочей недели в случае отсутствия официальных мероприятий и очных переговоров с деловыми партнерами компании допустим свободный стиль одежды.

Подробные сведения в отношении ношения форменной одежды и внешнего вида работников ПАО «Аэрофлот» изложены в Правилах ношения форменной одежды членов летных экипажей ПАО «Аэрофлот» (РИ-15-008А) и Руководстве для бортпроводников (РИ-502-001).

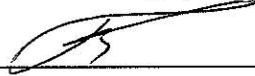
14.3.7. Дополнительные требования к работникам ПАО «Аэрофлот» в отношении табакокурения

В соответствии со статьей 10 Федерального закона от 23.02.2013 № 15-ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака», в целях соблюдения мер пожарной безопасности и обеспечения прав работников на благоприятную среду жизнедеятельности работникам ПАО «Аэрофлот» запрещается курение на рабочих местах, территориях и в помещениях, используемых для осуществления производственной деятельности: в кабинетах, на воздушных судах, в цехах, отделах, отрядах, иных структурных подразделениях, производственных зданиях, у центральных входов в офисные помещения, в складских помещениях и гаражах, комнатах отдыха, помещениях для приема пищи, санитарно-бытовых и иных помещениях.

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 88 |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор


И.П.Чалик
« 12 » 04 2017 г.

**РУКОВОДСТВО
ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ
ЭКСПЛУАТАНТА**


ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

ДОПОЛНЕНИЕ № EFB - 01-17

К ГЛАВЕ 8

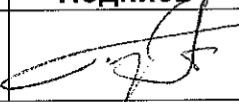
**«Инструкция по эксплуатации электронных
полётных планшетов (EFB)»**

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 169 / 12 |
| от | 12.04.17 на 44 л. |

| | | |
|---------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | Даты утверждения | |
| Разработчик | Удальцов Д.М. | Телефон 2852 NEC e-mail dudaltsov@aeroflot.ru |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 2 из 88 |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|----------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора по летно-техническим стандартам | 12.04.2017 |  | А.Л.Гончаров |

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Сокращения и условные обозначения | 5 |
| 1. Введение | 7 |
| 2. Общие положения..... | 9 |
| 2.1. Типы EFB..... | 9 |
| 2.2. Структура администрирования данных EFB | 9 |
| 2.3. Процедуры обновлений баз данных EFB | 10 |
| 3. Работа с EFB Class 2 Airbus | 11 |
| 3.1. Общее описание основных приложений FlySmart with Airbus | 11 |
| 3.2. Описание работы оборудования EFB Class 2 Airbus | 11 |
| 3.3. Включение и выключение EFB Class 2 Airbus, G500..... | 12 |
| 3.4. Включение и выключение EFB Class 2 Airbus, G700 (UTC AEROSPACE)..... | 12 |
| 3.5. Стартовая страница программы FlySmart with Airbus | 13 |
| 3.6. Работа с модулем «TAKEOFF» EFB Airbus | 14 |
| 3.7. Работа с модулем «LANDING» EFB Airbus..... | 16 |
| 3.8. Работа с модулем «IN-FLIGHT» EFB Airbus | 19 |
| 3.9. Работа с модулем «TERMINAL CHARTS» EFB Airbus | 19 |
| 3.10. Работа с модулем «ENROUTE» EFB Airbus..... | 23 |
| 3.11. Работа с модулем «DOCUMENTS» EFB Airbus..... | 26 |
| 3.12. Действия экипажа при отказе двух EFB Airbus в полете | 29 |
| 3.13. Ревизионный лист EFB Airbus | 30 |
| 4. Описание работы с EFB class 2 Boeing 737 | 31 |
| 4.1. Основные приложения EFB Boeing 737 | 31 |
| 4.2. Описание работы оборудования EFB Class 2 Boeing 737..... | 31 |
| 4.3. Включение EFB class 2 Boeing 737 | 32 |
| 4.4. Главное меню EFB Class 2 Boeing 737 | 33 |
| 4.5. Работа с модулем «TAKEOFF» EFB Class 2 Boeing 737..... | 36 |
| 4.6. Работа с вкладкой «NOTAMS» EFB Class 2 Boeing 737 | 38 |
| 4.7. Работа с вкладкой «MEL» EFB Class 2 Boeing 737..... | 39 |
| 4.8. Работа с модулем «LANDING DISPATCH» EFB Class 2 Boeing 737 | 41 |
| 4.9. Работа с модулем «LANDING ENROUTE» EFB Class 2 Boeing 737 | 43 |
| 4.10. Работа с модулем «AIRPORT MOVING MAP» EFB Class 2 Boeing 737 | 46 |
| 4.11. Работа с модулем «TERMINAL CHARTS» EFB Class 2 Boeing 737 | 49 |
| 4.12. Работа с модулем «ENROUTE» EFB Class 2 Boeing 737..... | 54 |

| | | |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.13. | Работа с модулем «DOCUMENTS» EFB Class 2 Boeing 737 | 55 |
| 4.14. | Работа с «IDENT PAGE» EFB Class 2 Boeing 737 | 57 |
| 5. | Описание работы с EFB class 3 Boeing 777..... | 59 |
| 5.1. | Основные приложения EFB Boeing 777 | 59 |
| 5.2. | Описание работы оборудования EFB Class 3 Boeing 777 | 59 |
| 5.3. | Включение EFB class 3 Boeing 777..... | 60 |
| 5.4. | Главное меню EFB Class 3 Boeing 777 | 61 |
| 5.5. | Работа с модулем «TAKEOFF» EFB Class 3 Boeing 777..... | 63 |
| 5.6. | Работа с вкладкой «NOTAMS» EFB Class 3 Boeing 777..... | 65 |
| 5.7. | Работа с вкладкой «MEL» EFB Class 3 Boeing 777 | 66 |
| 5.8. | Работа с модулем «LANDING DISPATCH» EFB Class 3 Boeing 777..... | 68 |
| 5.9. | Работа с модулем «LANDING ENROUTE» EFB Class 3 Boeing 777 | 70 |
| 5.10. | Работа с модулем «AIRPORT MOVING MAP» EFB Class 3 Boeing 777 | 72 |
| 5.11. | Работа с модулем «TERMINAL CHARTS» EFB Class 3 Boeing 777..... | 74 |
| 5.12. | Работа с модулем «ENROUTE» EFB Class 3 Boeing 777 | 79 |
| 5.13. | Работа с модулем «DOCUMENTS» EFB Class 3 Boeing 777 | 80 |
| 5.14. | Работа с «IDENT PAGE» EFB Class 3 Boeing 777 | 82 |
| 5.14. | Работа с «VIDEO SURVEILLANCE SYSTEM» EFB Class 3 Boeing 777 | 83 |
| 6. | Специально утвержденное оборудование и программные приложения EFB | 85 |

СОКРАЩЕНИЯ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

| | |
|-------|------------------------------------------------------|
| AC | Advisory Circular |
| AFM | Airplane Flight Manual |
| AMC | Acceptable Means of Compliance |
| AMM | Airport Moving Map |
| APP | Approach |
| ARINC | Aeronautical Radio, Incorporated |
| ASD | Accelerated Stop Distance |
| ASDA | Accelerated Stop Distance Available |
| DDM | Data Distribution Management |
| EDU | Electronic Display Unit (дисплей EFB Boeing 737) |
| EFB | Electronic Flight Bag (электронный полётный планшет) |
| FCOM | Flight Crew Operations Manual |
| FCTM | Flight Crew Training Manual |
| FLD | Factored Landing Distance |
| FMGC | Flight Management and Guidance Computer |
| FMS | Flight Management System |
| FPPM | Flight Planning and Performance Manual |
| FRM | Fault Reporting Manual |
| LD | Landing Distance |
| LDA | Landing Distance Available |
| LDR | Landing Distance Required |
| MBF | MyboeingFleet |
| MEL | Minimum Equipment List |
| MTOW | Maximum Takeoff Weight |
| NNC | Non-Normal Configuration |
| OPF | Operational Flight Plan |
| OLD | Operational Landing Distance |
| OPT | Onboard Performance Tools |
| PDF | Portable Document Format |
| PDL | Portable Data Loader |
| PED | Portable Electronic Device |
| PUG | Boeing EFB Pilot User Guide |
| QRH | Quick Reference Handbook |
| SDU | Smart Display Unit |
| SID | Standard Instrument Departure |
| STAR | Standard Arrival Procedure |
| STC | Supplemental Type Certificate |
| TODA | Takeoff Distance Available |
| TORA | Takeoff Runway Available |
| TOW | Takeoff Weight |
| USB | Universal Serial Bus |
| WBM | Weight And Balance Manual |
| XML | Extensible Markup Language |
| БД | База данных |
| ВПХ | Взлетно-посадочные характеристики |
| ПО | Программное обеспечение |
| ППЛС | Программа подготовки лётного состава |




**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № EFB - 01-17**

РД-ГД-001

Стр. 6 из 88

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 Стр. 7 из 88 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|

1. ВВЕДЕНИЕ

Настоящий документ был разработан на основании ICAO Doc 10020, «Руководство по электронным полётным планшетам (EFB)», нормативных положений, которые касаются электронных полетных планшетов (EFB) и содержатся в поправках 38, 33 и 19 к соответственно части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты", части II "Международная авиация общего назначения. Самолеты" и части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6. А также EASA AMC 20-25 и FAA AC 120-76C.

EFB определяется следующим образом:

"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."

Документ содержит информацию общего характера об основных принципах работы лётного состава с аппаратной, а также программной частью EFB, установленных на ВС ПАО «Аэрофлот».




**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № EFB - 01-17**

РД-ГД-001

Стр. 8 из 88

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 Стр. 9 из 88 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Типы EFB

EFB могут быть либо переносными, либо установленными (т. е. являются частью конфигурации воздушного судна).

Переносные EFB не являются частью конфигурации воздушного судна и считаются PED. Они обычно имеют автономный источник питания и могут взаимодействовать с сетями передачи данных для реализации своих функциональных возможностей. Доработки воздушных судов с целью использования переносных EFB требуют соответствующего утверждения летной годности, как это предусмотрено государственной системой регулирования.

Установленные EFB встраиваются в воздушное судно с соблюдением обычных требований летной годности и правил проектирования. Утверждение таких EFB отражено в сертификате типа (TC) или дополнительном сертификате типа (STC) воздушного судна.

На ВС A320, A321, A330, B737 используются встроенные EFB типа (Class) 2, установленные по STC, а на ВС B777 встроенные EFB типа (Class) 3, являющиеся неотъемлемой частью конфигурации ВС.

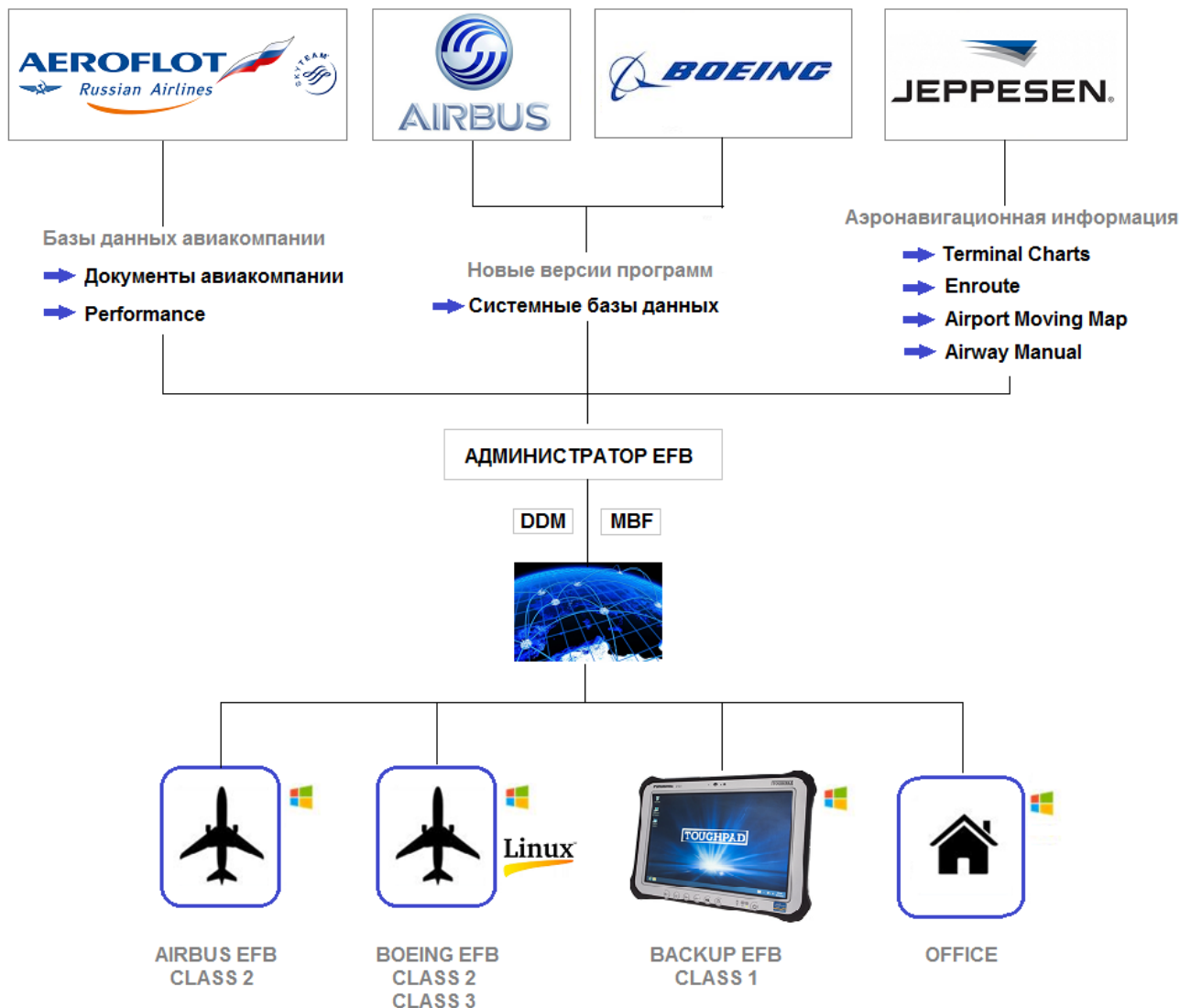
В качестве резервных EFB, или PED устройств используются переносные EFB типа (Class) 1, применение которых допускается только на некритических этапах полета. Для обеспечения безопасности людей, находящихся в кабине летного экипажа, все переносные (резервные) EFB на критических этапах полета должны быть убраны и надежно зафиксированы в легко доступном для пилотов месте. Места размещения PED указаны в части «В» РПП по типам ВС.

ПРИМЕЧАНИЕ: Применение резервных переносных EFB ограничивается критическими этапами полета, которые в этом случае определены от момента занятия ВС исполнительного старта до набора безопасной высоты аэродрома и с момента освобождения безопасной высоты в районе аэродрома при заходе на посадку до освобождения ВС рабочей части ВПП.

Все эксплуатируемые типы EFB занесены в соответствующий раздел эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта ПАО «Аэрофлот». На каждый ВС формируется персональный сертификат.

2.2. Структура администрирования данных EFB

Организационная схема EFB ПАО «Аэрофлот» представлена ниже:



PJSC «AEROFLOT» EFB MANAGEMENT

2.3. Процедуры обновлений баз данных EFB

Обновления баз данных формируются администратором EFB ОПБДСПИ ДПП. Непосредственное обновление на ВС по стандартам ARINC 665-3, производит технический состав ОПБДСПИ ДПП, а также ДТО ВС.

Все процедуры обновления баз данных EFB производятся в строгом соответствии с утвержденными в ПАО «Аэрофлот» процедурами:

- DP-150-5341 – для ВС производства Airbus
- DP-150-5003 – для ВС производства Boeing
- ДП-150-5360 – для резервных EFB Class 1 (PED).

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 Стр. 11 из 88 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

3. РАБОТА С EFB CLASS 2 AIRBUS

3.1. Общее описание основных приложений FlySmart with Airbus

Основные приложения ПО «FlySmart with Airbus» выполняют следующие функции:

- TAKEOFF – приложение для определения характеристик ВС на взлёте с учётом множества внешних факторов (а\д вылета, номера ВПП, взлетного веса, погоды, конфигурации и состояния ВС и др.).
- LANDING – приложение для определения посадочных характеристик.
- INFLIGHT – приложение для определения характеристик ВС в полёте (Climb, Cruize, Descent, Holding и др.).
- DOCUMENTS (Ops Library Browser) – приложение для работы с документами Airbus по QRH, FCOM и MEL, AFM, FCTM, а также документации по Jeppesen Airway Manual (в том числе Chart и Enroute NOTAM) в формате XML.
- TERMINAL CHARTS - приложение для просмотра карт-схем компании Jeppesen (SID, STAR, APPROACH, APT INFO и др.).
- ENROUTE – приложение для работы с электронной маршрутной картой.
- Документы компании РПП, ППЛС и другие документы компании в формате PDF. Данные документы отображаются в меню под отдельными кнопками, например, «FOM PART A RU», «REVISION LIST» и др.

3.2. Описание работы оборудования EFB Class 2 Airbus

Устройства EFB Class 2 располагаются на приоконных рамах у КВС и второго пилота. При необходимости открытия форточек ВС, устройства EFB перемещаются вместе с форточками. На боковых сторонах устройств (слева от КВС и справа от второго пилота) расположены USB разъёмы, необходимые для проведения обновлений приложений «FlySmart with Airbus» посредством «Portable Data Loader», в соответствии со стандартом ARINC 665-3.

Управление приложениями EFB производится посредством технологии «TOUCH SCREEN»:

- Модель SDU G500 управляется в резистивном режиме «SINGLE-TOUCH» (однократное нажатие экрана);
- Модель SDU G700 (UTC Aerospace) управляется в «MULTI-TOUCH» режиме (множественное касание экрана).

ПРИМЕЧАНИЕ: Строго запрещается использовать USB-порты SDU EFB для подзарядки личных мобильных телефонов, планшетов, или других USB-устройств. Данные действия могут привести к выходу из строя программной, а в особых случаях и аппаратной части EFB.

Внимание! Экран EFB может быть поврежден острыми предметами. Члены экипажа не должны использовать предметы для управления приложениями и внесения данных, имеющих потенциальную возможность нанесения повреждений экранам EFB.

3.3. Включение и выключение EFB Class 2 Airbus, G500

Для включения EFB модели G500 нажмите на клавишу «».


Выключение производится однократным коротким нажатием на ту же кнопку «».

ВНИМАНИЕ: в холодное время года, или при низких температурах перед включением EFB необходимо обязательно прогреть кабину.



EFB G500 Smart Display Unit (SDU)

Для регулировки яркости экрана воспользуйтесь соответствующими кнопками «BRIGHTNESS». Клавиша «HOME» в приложениях «FlySmart with Airbus» не используется.

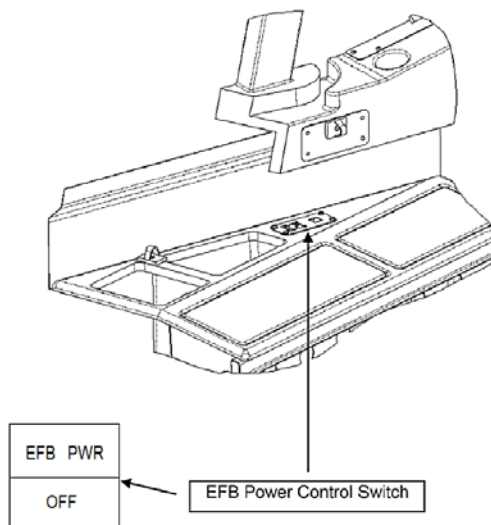
После нажатия кнопки «», необходимо дождаться полного цикла загрузки программы «FlySmart with Airbus». Никаких дополнительных действий в процессе загрузки предпринимать не требуется – программа стартует автоматически.

3.4. Включение и выключение EFB Class 2 Airbus, G700 (UTC AEROSPACE)

Включение EFB модели G700 производится кнопкой-лампой «EFB Power Control Switch». Выключение устройства производится через меню «EFB» => «SWITCH OFF LAPTOP» => «OK». После выключения самого устройства, рекомендуется перевести «EFB Power Control Switch» в положение «OFF».



EFB G700 (UTC AEROSPACE) Smart Display Unit



EFB Power Control Switch

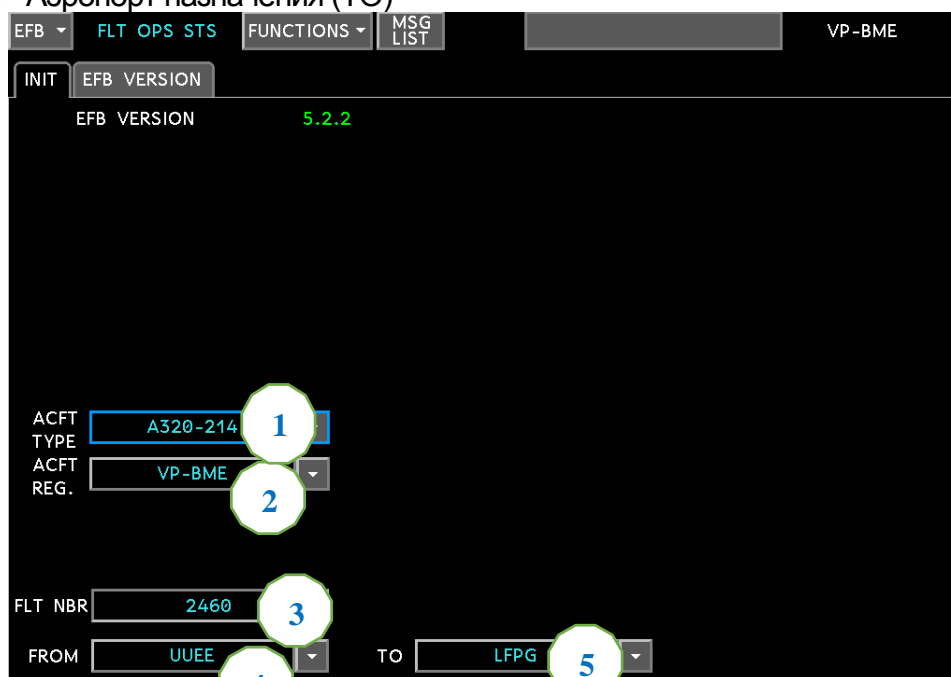
3.5. Стартовая страница программы FlySmart with Airbus

На странице «FLIGHT OPS STATUS» с помощью выбора из списка «▼», а также виртуальной клавиатуры, необходимо ввести:

- Тип ВС (ACFT TYPE)
- Регистрационный номер (ACTF REGISTRATION);
- Номер рейса (FLT NBR)

ПРИМЕЧАНИЕ: номер рейса необходимо вводить без «SU» и «AFL» (например, «2460»). Если номер рейса прописан в базе данных EFB, то после его ввода, поля «FROM» и «TO» заполнятся автоматически (например, «UUEE» и «LFPG»)

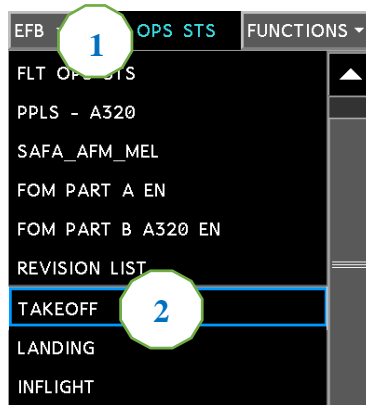
- Аэропорт вылета (FROM)
- Аэропорт назначения (TO)



FLIGHT OPS STATUS Page

3.6. Работа с модулем «TAKEOFF» EFB Airbus

Для перехода в модуль «TAKEOFF» нажмите «EFB» и выберете пункт меню «TAKEOFF».



TAKEOFF SELECTION

Заполнение вводных данных «TAKEOFF»:

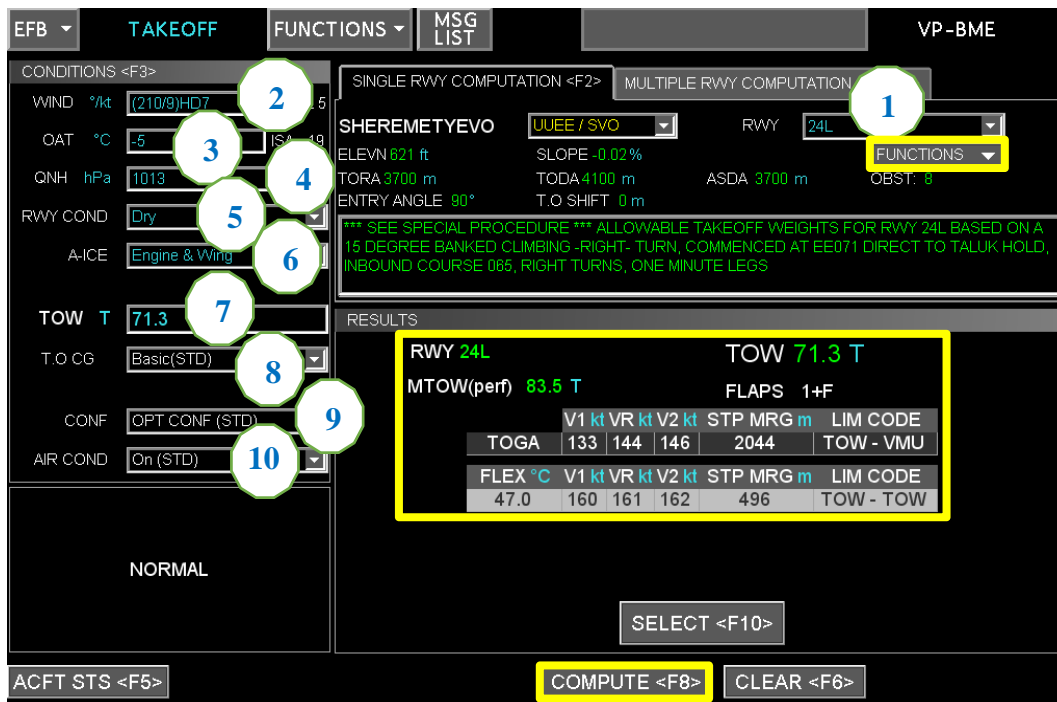
| Вводные поля | Обозначение | Пример ввода |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| RWY | Номер полосы (в т.ч. от пересечений) | 24R |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 210\9 |
| OAT | Температура, по умолчанию в градусах Цельсия C°. Для обозначения температуры в Фаренгейтах, необходимо поставить «F» (например 85 F) | - 5 |
| QNH | Давление QNH в (по умолчанию hPa) | 1013 |
| RWY COND | Состояние полосы: Dry, Wet (не ниже - 4) , Water, Icy | Dry |
| A-ICE | Противообледенительная система (Engine only, Engine & Wing, или Off) | Engine & wing |
| TOW | Взлётный вес (в тоннах, или кг.) | 71.3 |
| TO CG * | Takeoff Center of Gravity (Basic, или Extended forward). * Применимо только для ВС типа A320 | Basic (STD) |
| CONF | Взлётная конфигурация. При выборе OPT Conf, по результатам расчёта будет определена оптимальная конфигурация закрылков | OPT CONF (STD) |
| AIR COND | Кондиционирование: Air Condition (On/Off) | On (STD) |

При необходимости изменения длины ВПП (например по NOTAM), войдите в «FUNCTIONS ▾», выберете «MODIFY RWY», введите в соответствующие поля требуемую величину уменьшения длины полосы от её начала/конца, после чего нажмите «OK».

ПРИМЕЧАНИЕ: для появления кнопки «OK», в ряде случаев требуется отодвинуть виртуальную клавиатуру влево.

Обращайте внимание на поля, выбранные по умолчанию. Данные поля имеют аббревиатуру «(STD)» и выбираются автоматически. Это сделано для оптимизации ввода стандартно принятых в компании вводных данных, что в свою очередь экономит время экипажей. В определенных случаях могут потребоваться отличные от стандартных вводные данные, которые могут повлиять на конечные результаты расчётов.

По окончании ввода всех параметров нажмите «COMPUTE <F8>»



RESULTS

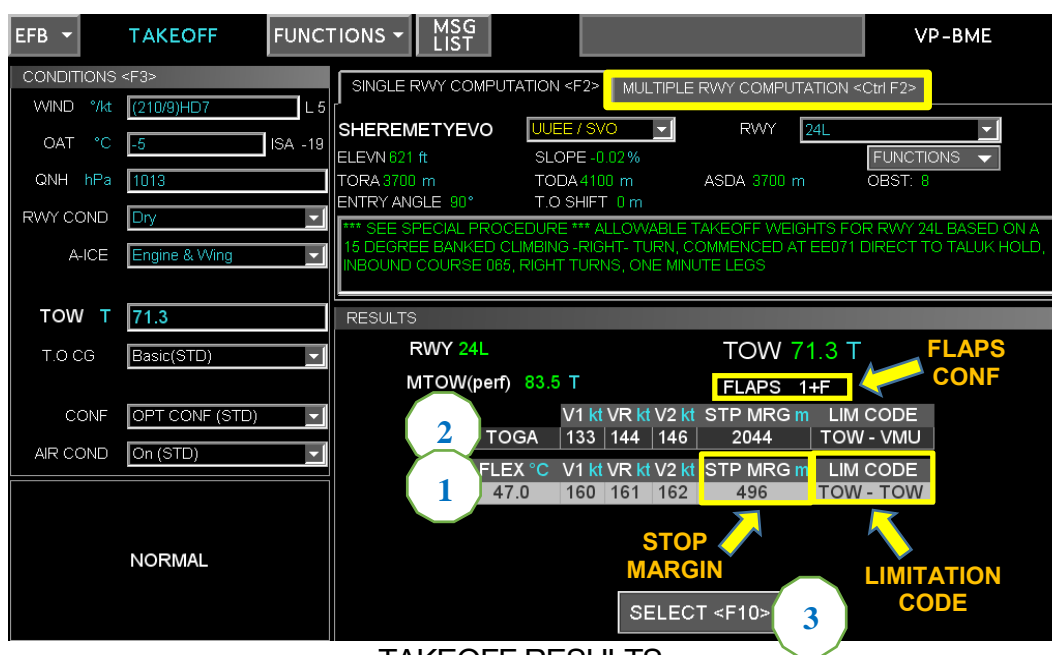
| RWY 24L | | TOW 71.3 T | | | |
|-------------------|-------|------------|-------|-----------|-----------|
| MTOW(perf) 83.5 T | | FLAPS 1+F | | | |
| TOGA | V1 kt | VR kt | V2 kt | STP MRG m | LIM CODE |
| 133 | 144 | 146 | 2044 | TOW - VMU | |
| FLEX °C | V1 kt | VR kt | V2 kt | STP MRG m | LIM CODE |
| 47.0 | 160 | 161 | 162 | 496 | TOW - TOW |

TAKEOFF INPUT

При необходимости, можно сделать расчет «MULTIPLE RWY COMPUTATION <Ctrl F2>». Напротив требуемых номеров ВПП и РД выставляется соответствующая отметка «✓». При этом, расчет будет произведен по всем выбранным ВПП и РД.

По результатам расчёта выделяется графа скоростей «FLEX». При необходимости, можно выбрать «TOGA». В случае выбора конфигурации закрылков «OPT Conf (STD)», программа выведет в результатах расчёта оптимальную для взлёта конфигурацию, которая будет расположена сверху от таблицы с результатами расчётов.

Для вывода подробной таблицы с результатами расчётов в соответствии с выбранной графой (1) или (2) нажмите «SELECT <F10>».



RESULTS

| RWY 24L | | TOW 71.3 T | | | |
|-------------------|-------|------------|-------|-----------|-----------|
| MTOW(perf) 83.5 T | | FLAPS 1+F | | | |
| TOGA | V1 kt | VR kt | V2 kt | STP MRG m | LIM CODE |
| 133 | 144 | 146 | 2044 | TOW - VMU | |
| FLEX °C | V1 kt | VR kt | V2 kt | STP MRG m | LIM CODE |
| 47.0 | 160 | 161 | 162 | 496 | TOW - TOW |

TAKEOFF RESULTS

Пример детализированного вывода расчёта скоростей взлёта:



TAKEOFF DETAILED RESULTS

3.7. Работа с модулем «LANDING» EFB Airbus

Для начала работы в модуле «LANDING» нажмите «EFB» и выберите «LANDING».



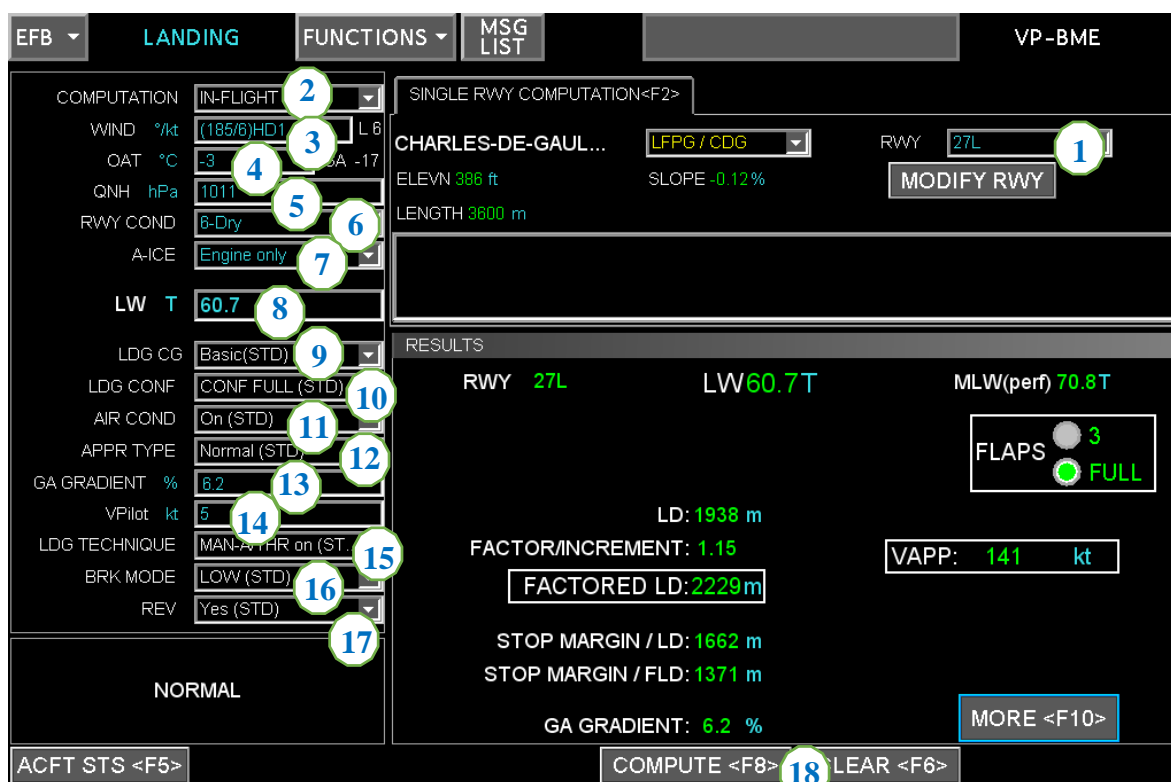
LANDING SELECTION

Заполнение вводимых параметров в «LANDING IN-FLIGHT»:

| Вводные поля | Обозначение | Пример ввода |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| RWY | Номер полосы | 27 L |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 185/6 |
| OAT | Температура (по умолчанию C°) | - 5 |
| QNH | Давление QNH (по умолчанию hPa) | 1011 |
| RWY COND | Состояние полосы (6-Dry, 5-Good, 4-Good to medium, 3-Medium, 2-Medium to poor, 1-Poor) | 6-Dry |
| A-ICE | Противообледенительная система (Engine only, Engine & Wing, или Off) | Engine & Wing |
| LW | Посадочный вес (в тоннах, или кг) | 60.7 |
| LDG CG * | Центр тяжести при посадке (Basic, или Extended forward). * Применимо только для ВС типа A320 | Basic (STD) |
| LDG CONF | Посадочная конфигурация: MAN-A/THR off, MAN-A/THR on, Autoland-3.0 | CONF FULL (STD) |
| AIR COND | Кондиционирование: Air Condition (On/Off) | On (STD) |
| APPR TYPE | Тип захода на посадку: Normal (STD), CAT II | Normal (STD) |
| GA GRADIENT | Градиент ухода на второй круг в процентах. Диапазон от 2.1% до 10%. Для определения минимального градиента, ставится «MIN». | 4.0 |
| VPilot | Vpilot = VLS + 5kt ; VLS + Wind Correction (дополнительная прибавка скорости). Диапазон от 0 до 50 kt. | 5 |
| LDG TECHNIQUE | Техника посадки: MAN-A/THR off, MAN-A/THR on (STD), Autoland - 3.0 | MAN-A/THR on (STD) |
| BRK MODE | Режим торможения: Manual, LOW (STD), или MED | LOW (STD) |
| REV | Использование Revers-Yes (STD), или No | Yes (STD) |

По окончании ввода всех параметров нажмите «COMPUTE <F8>».

При необходимости изменения длины полосы, также доступна функция «MODIFY RWY».



The screenshot shows the 'LANDING IN-FLIGHT' input screen. On the left is a list of input parameters, and on the right is a summary of the computed results. Numbered callouts (1-18) point to the following elements:

- 1: RWY input field (27L)
- 2: COMPUTATION dropdown (IN-FLIGHT)
- 3: WIND input field (185/6)
- 4: OAT input field (-3)
- 5: QNH input field (1011)
- 6: RWY COND input field (6-Dry)
- 7: A-ICE input field (Engine only)
- 8: LW input field (60.7)
- 9: LDG CG dropdown (Basic(STD))
- 10: LDG CONF dropdown (CONF FULL (STD))
- 11: AIR COND dropdown (On (STD))
- 12: APPR TYPE dropdown (Normal (STD))
- 13: GA GRADIENT input field (6.2)
- 14: VPilot input field (5)
- 15: LDG TECHNIQUE dropdown (MAN-A/THR on (STD))
- 16: BRK MODE dropdown (LOW (STD))
- 17: REV dropdown (Yes (STD))
- 18: COMPUTE <F8> button

Results shown on the right include: RWY 27L, LW 60.7T, MLW(perf) 70.8T, LD: 1938 m, FACTORED LD: 2229 m, STOP MARGIN / LD: 1662 m, STOP MARGIN / FLD: 1371 m, GA GRADIENT: 6.2 %, VAPP: 141 kt, and FLAPS FULL.

LANDING INPUT

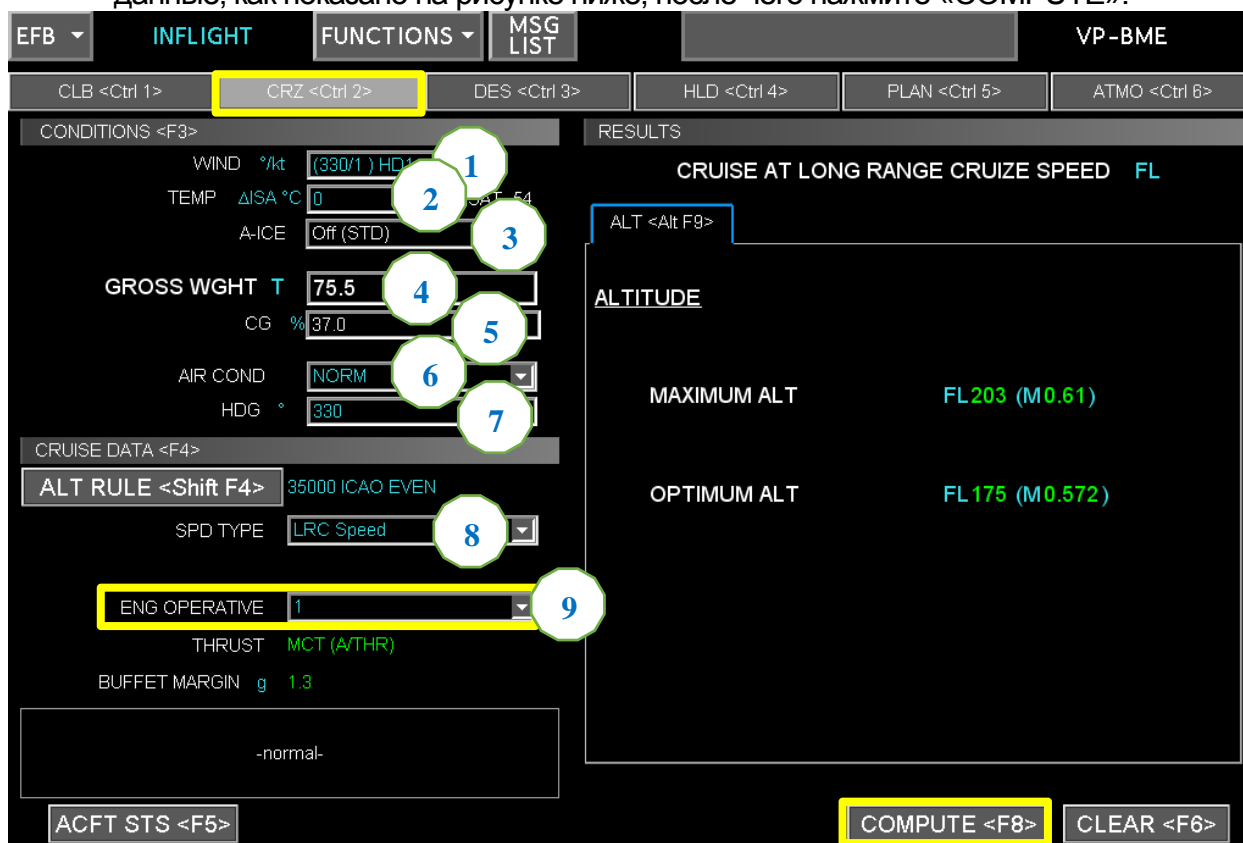
| | | | | |
|---------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------------|
| EFB ▾ | LANDING | FUNCTIONS ▾ | MSG LIST | VP-BME |
| COMPUTATION | IN-FLIGHT ▾ | SINGLE RWY COMPUTATION<F2> | | |
| WIND %/kt | (185/8)HD1 L 6 | CHARLES-DE-GAUL... | LFPG / CDG ▾ | RWY 27L ▾ |
| OAT °C | -3 ISA -17 | ELEVN 386 ft | SLOPE -0.12% | MODIFY RWY |
| QNH hPa | 1011 | LENGTH 3600 m | | |
| RWY COND | 6-Dry ▾ | | | |
| A-ICE | Engine only ▾ | | | |
| LW T | 60.7 | | | |
| LDG CG | Basic(STD) ▾ | RESULTS | | |
| LDG CONF | CONF FULL (STD) ▾ | RWY 27L | LW 60.7T | MLW(perf) 70.8T |
| AIR COND | On (STD) ▾ | <div style="border: 2px solid yellow; padding: 5px;"> <p>FLAPS <input type="radio"/> 3 <input checked="" type="radio"/> FULL</p> <p>LD: 1938 m</p> <p>FACTOR/INCREMENT: 1.15</p> <p>VAPP: 141 kt</p> <p>FACTORED LD: 2229m</p> <p>STOP MARGIN / LD: 1662 m</p> <p>STOP MARGIN / FLD: 1371 m</p> <p>GA GRADIENT: 6.2 %</p> <p>MORE <F10></p> </div> | | |
| APPR TYPE | Normal (STD) ▾ | | | |
| GA GRADIENT % | 6.2 | | | |
| VPilot kt | 5 | | | |
| LDG TECHNIQUE | MAN-A/THR on (ST... ▾ | | | |
| BRK MODE | LOW (STD) ▾ | | | |
| REV | Yes (STD) ▾ | | | |
| NORMAL | | | | |
| ACFT STS <F5> | COMPUTE <F8> | CLEAR <F6> | | |

LANDING RESULTS

3.8. Работа с модулем «IN-FLIGHT» EFB Airbus

Для перехода в модуль «IN-FLIGHT» нажмите «EFB» и выберите пункт меню «INFLIGHT».

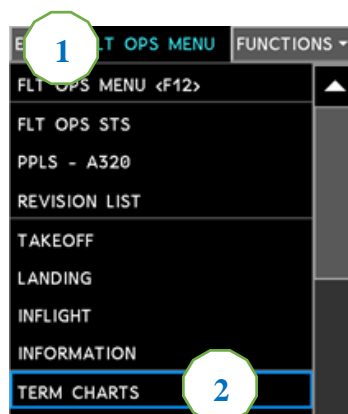
Для определения максимального и оптимального эшелонов в горизонтальном полёте, в случае отказа одного двигателя, перейдите во вкладку «CRZ», заведите данные, как показано на рисунке ниже, после чего нажмите «COMPUTE»:



IN-FLIGHT CRUISE INPUT

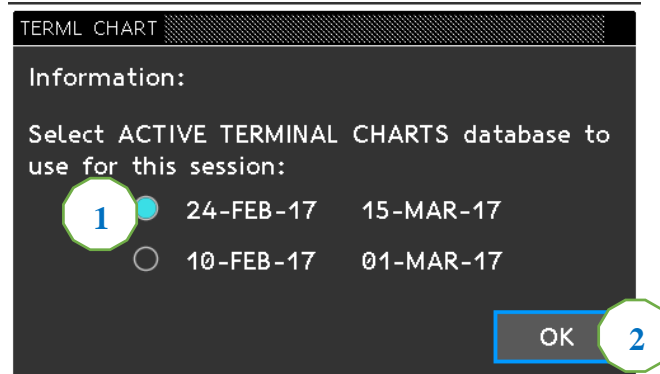
3.9. Работа с модулем «TERMINAL CHARTS» EFB Airbus

Для начала работы с модулем TERMINAL CHARTS, выберите «EFB» и нажмите TERMINAL CHARTS.



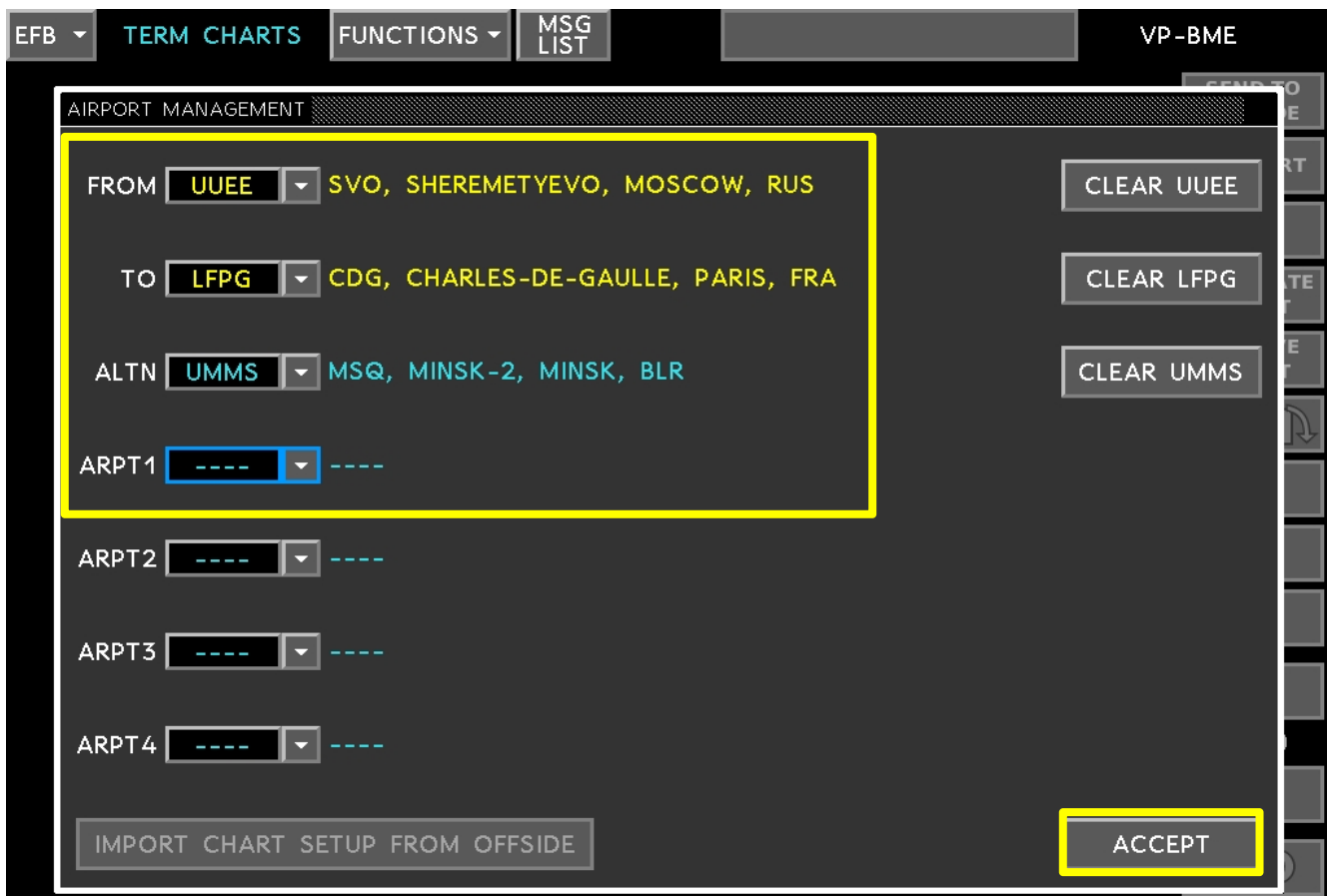
TERMINAL CHARTS SELECTION

В следующем окне выберете дату из предлагаемых периодов, выдаваемых в программе, в зависимости от текущей даты, например, с «24 FEB-17» по «10 MARCH-17», после чего нажмите ОК:



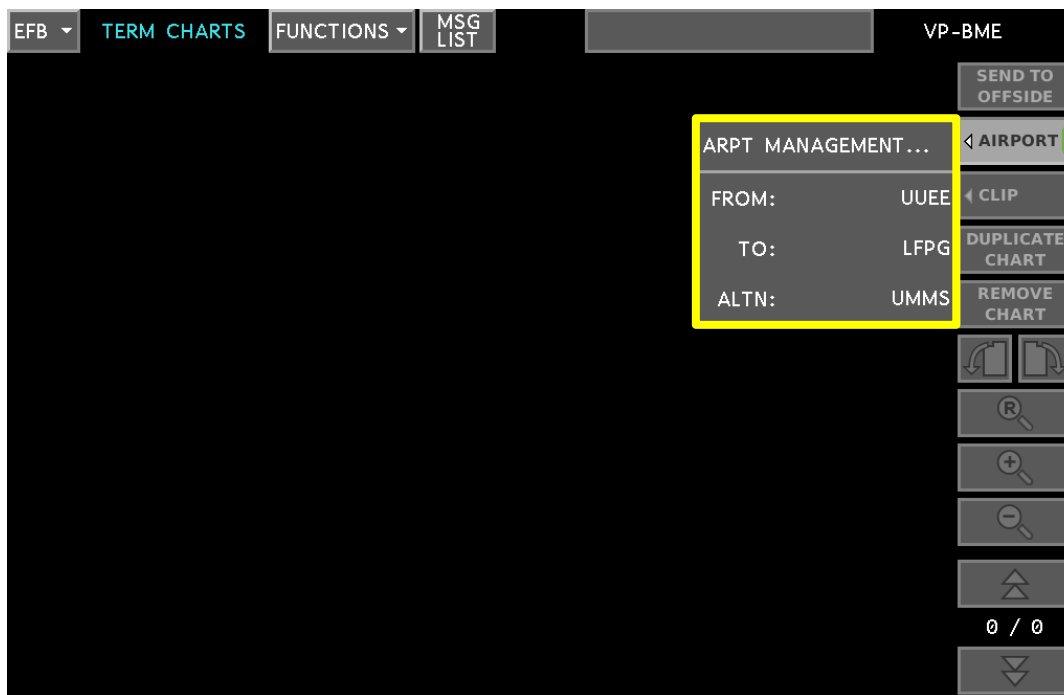
DATE SELECTION

В качестве аэродрома вылета и назначения в полях «FROM» и «TO» будут автоматически выставлены аэродромы, выбранные в STATUS PAGE. Выбор запасных аэродромов производится в соответствующих полях ALTN, ARPT1, ARPT2, ARPT3, ARPT4. По завершению ввода всех аэродромов нажмите «ACCEPT».



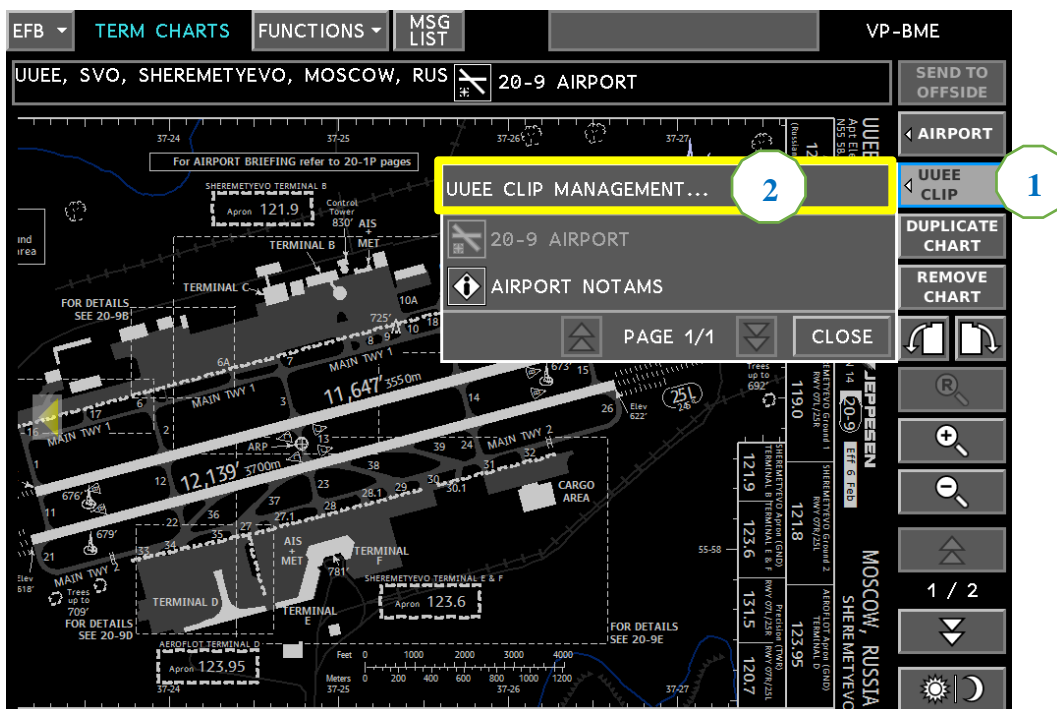
TERMINAL CHARTS AIRPORT MANAGEMENT PAGE

Для дальнейшего составления набора определённых схем, закреплённых за каждым аэродромом, выберете в колонке справа AIRPORT и аэродром, с которым будет производиться работа (FROM, TO, или ALTN, APT 1, и т.д.)



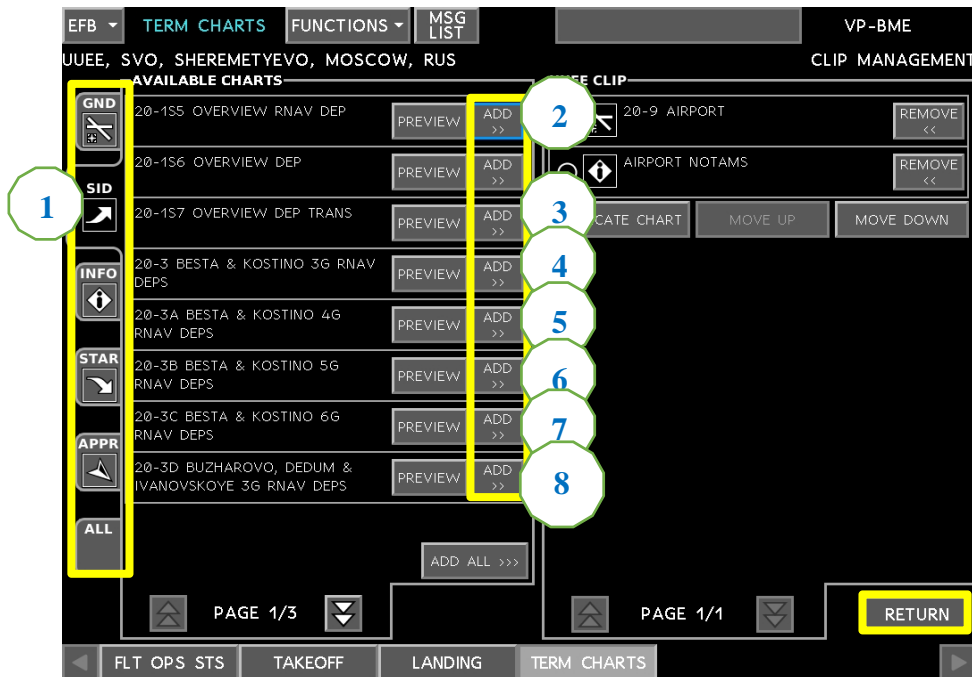
TERMINAL CHARTS AIRPORT MANAGEMENT PAGE № 2

Для составления набора определённых схем, закреплённых за конкретным аэродромом, выберете CLIP этого аэродрома (например, UUEE CLIP), затем нажмите CLIP MANAGEMENT (например, «UUEE CLIP MANAGEMENT...»).





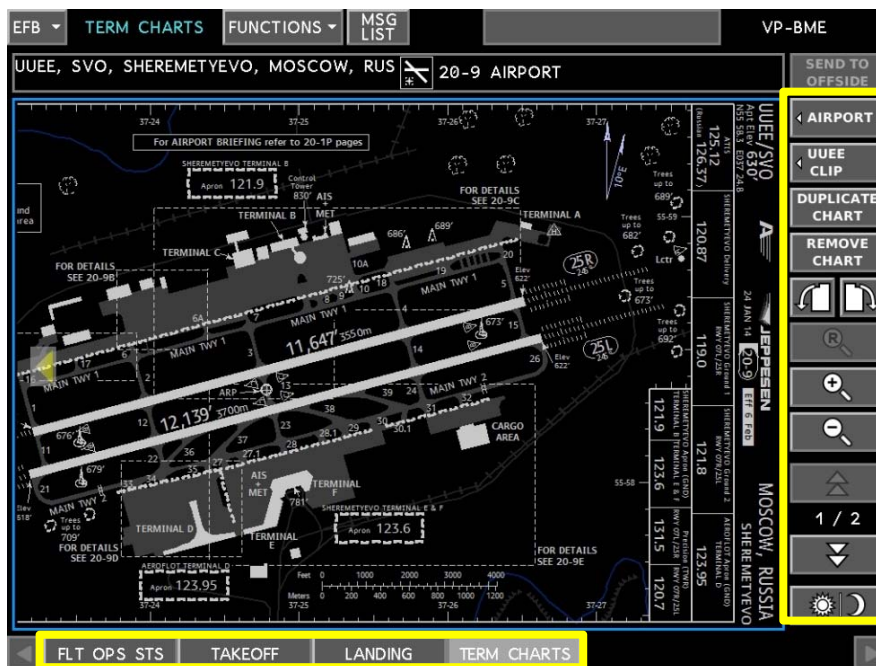
TERMINAL CHARTS CLIP MANAGEMENT SELECTION PAGE

Выберете тип схем, которые планируются к использованию в полёте (GND, SID, INFO, STAR, APPR, или ALL) в меню слева, после чего нажмите кнопку «ADD» справа от названия тех схем, которые потребуются. Также предусмотрена возможность сделать предварительный просмотр схемы – кнопка «PREVIEW». По окончании выбора нажмите «Return».



TERMINAL AIRPORT CLIP MANAGEMENT PAGE

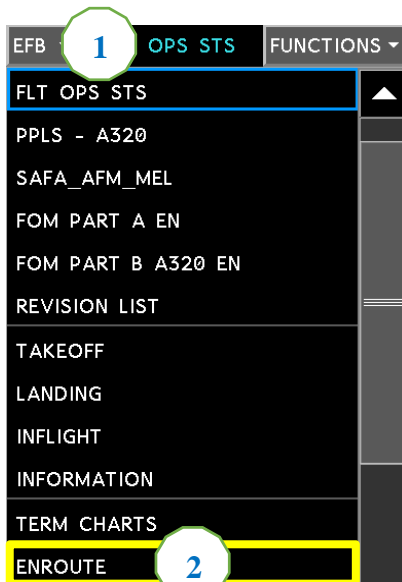
Управление (перелистывание схем, масштабирование, переход из ночного режима в дневной) производится в правой части экрана. Для перелистывания схем воспользуйтесь соответствующими стрелками «», «». Быстрый переход между открытыми в программе приложениями (такими как TAKEOFF, LANDING, TERMINAL CHARTS) осуществляется нажатием на закладки внизу экрана.



TERMINAL CHARTS

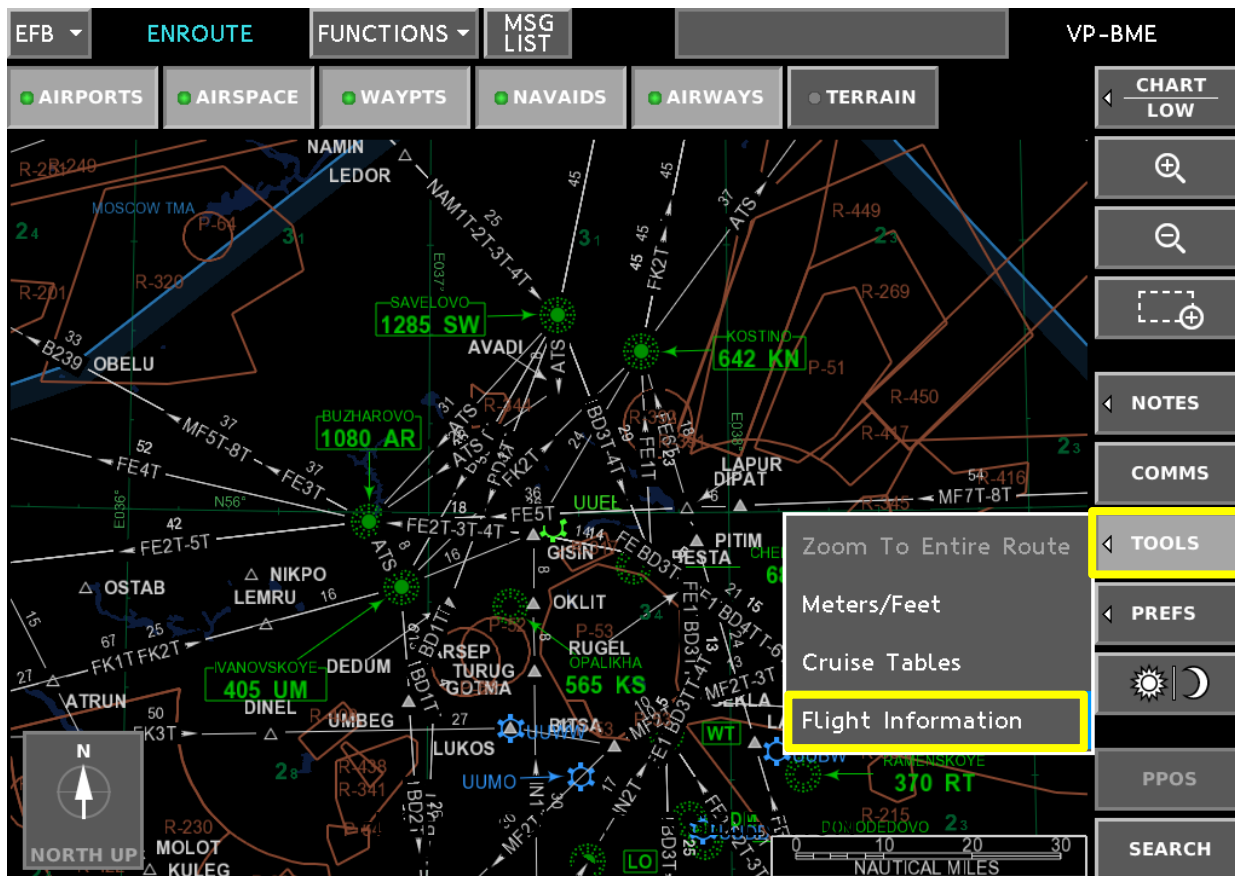
3.10. Работа с модулем «ENROUTE» EFB Airbus

Для начала работы с модулем ENROUTE, выберите «EFB» и нажмите «ENROUTE».



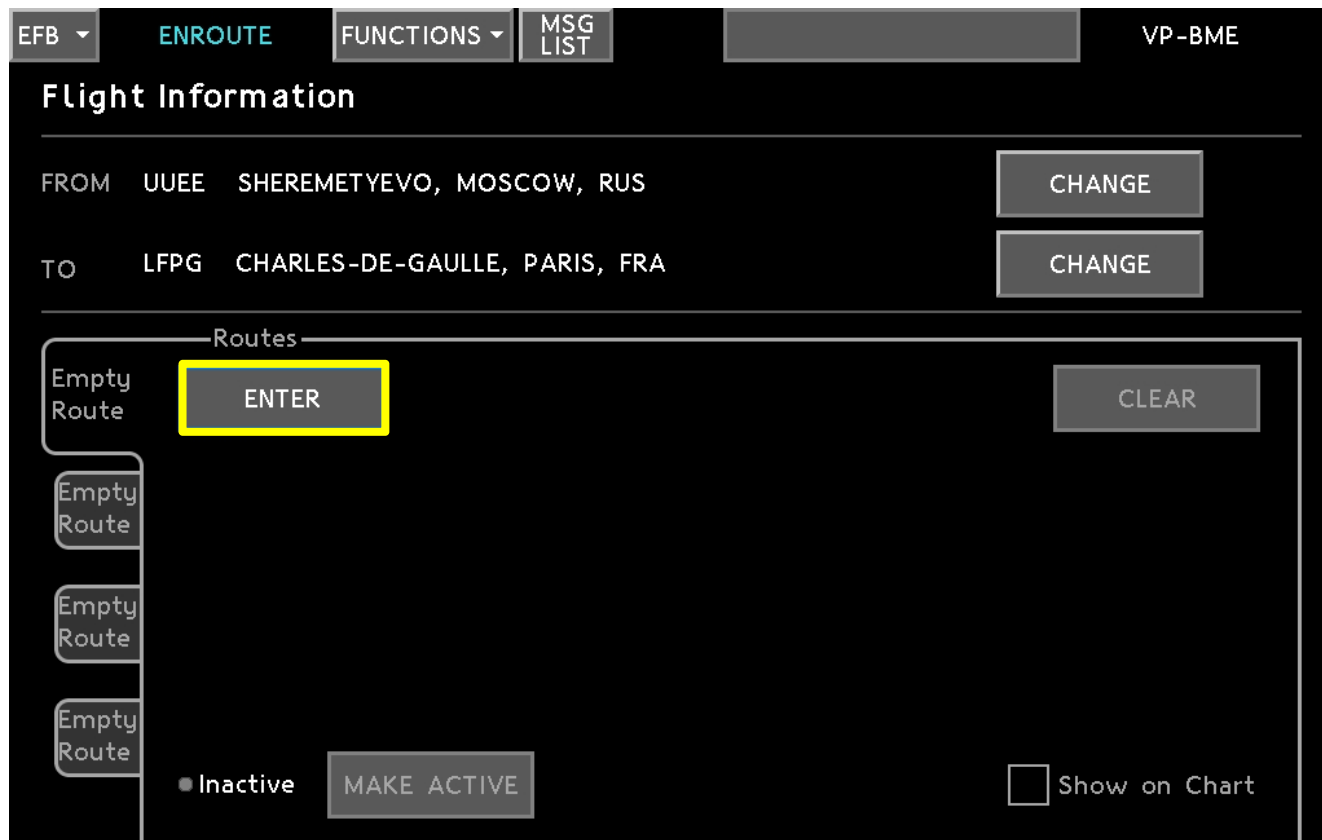
ENROUTE SELECTION

Для ввода маршрута полёта необходимо нажать по вкладке «TOOLS» и выбрать «Flight Information».



FLIGHT INFORMATION SELECTION PAGE

Для перехода в режим ввода маршрута нажмите «ENTER»:



EFB ▾ ENROUTE FUNCTIONS ▾ MSG LIST VP-BME

Flight Information

FROM UUEE SHEREMETYEVO, MOSCOW, RUS

TO LFPG CHARLES-DE-GAULLE, PARIS, FRA

Routes

Empty Route

Empty Route

Empty Route

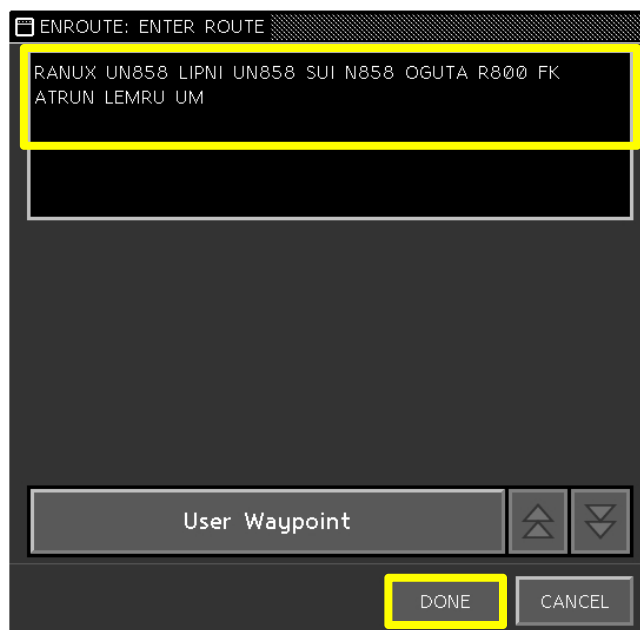
Empty Route

Empty Route

Inactive Show on Chart

ROUTE INPUT

Для ввода маршрута, необходимо завести соответствующую информацию из OFP, затем нажать по кнопке «DONE».

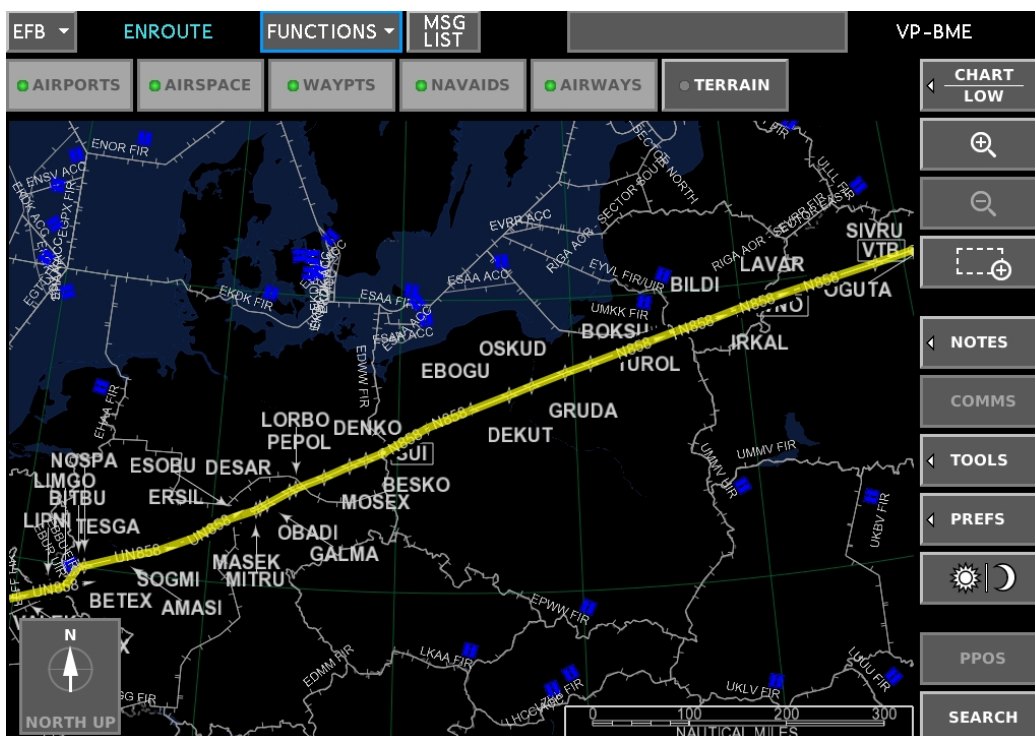


ENROUTE: ENTER ROUTE

RANUX UN858 LIPNI UN858 SUI N858 OGUTA R800 FK
ATRUN LEMRU UM

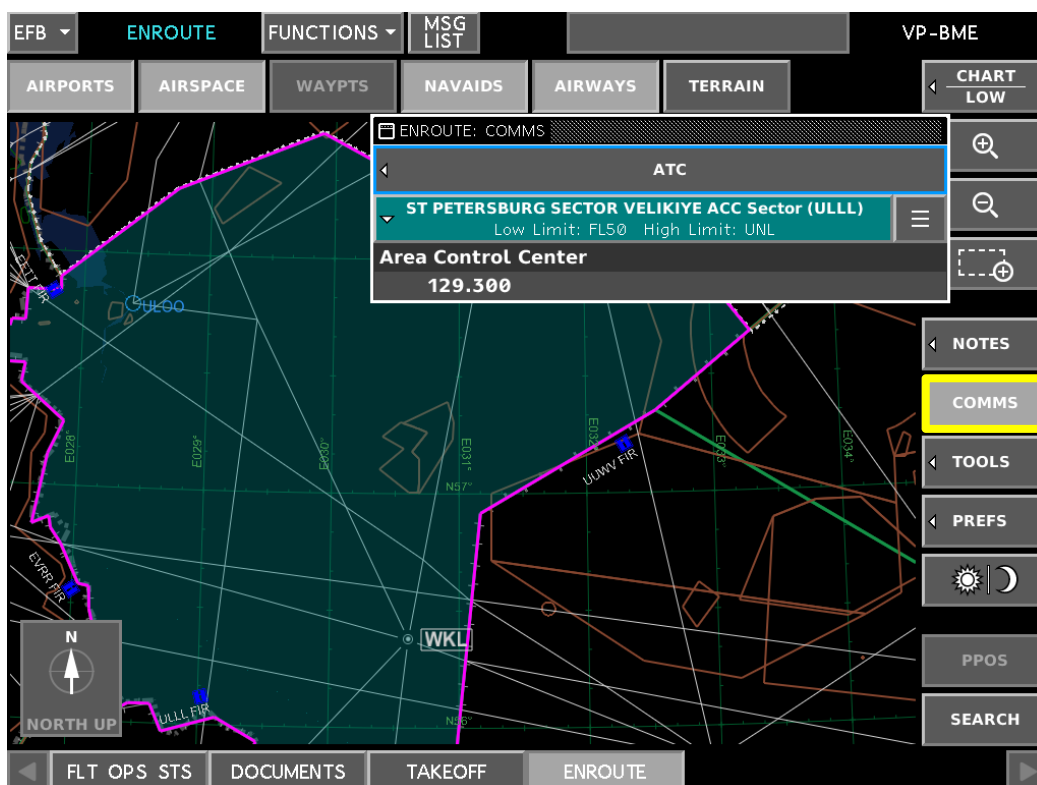
User Waypoint

ROUTE INPUT PAGE № 2



ENROUTE MAP WITH ENTERED ROUTE

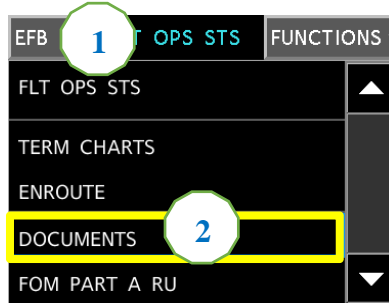
Для выбора частот для связи с АТС, находясь на определенном участке маршрута, нажмите кнопку «COMMS», при этом выделяется участок подконтрольный конкретному АТС. Для выбора информации по следующим участкам, необходимо нажать по другому региону на карте, при нажатой кнопке «COMMS».



ENROUTE: COMMUNICATIONS WITH ATC

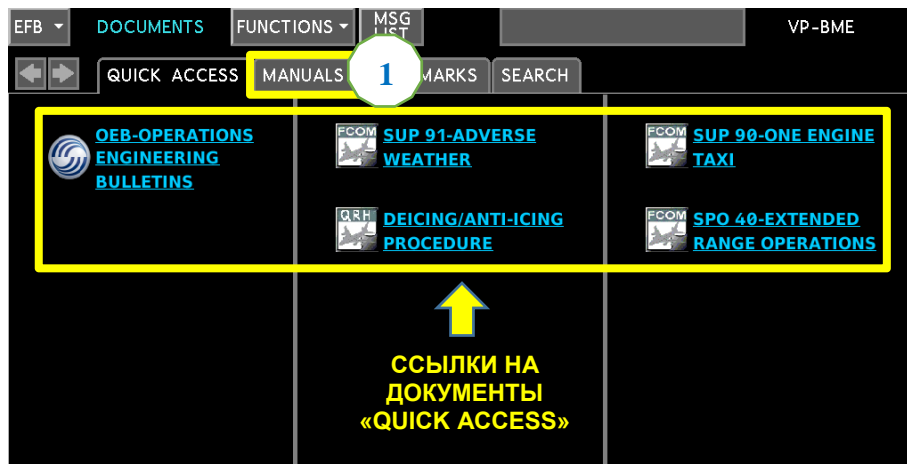
3.11. Работа с модулем «DOCUMENTS» EFB Airbus

Для начала работы с модулем DOCUMENTS, выберите меню «EFB» и нажмите «DOCUMENTS»:



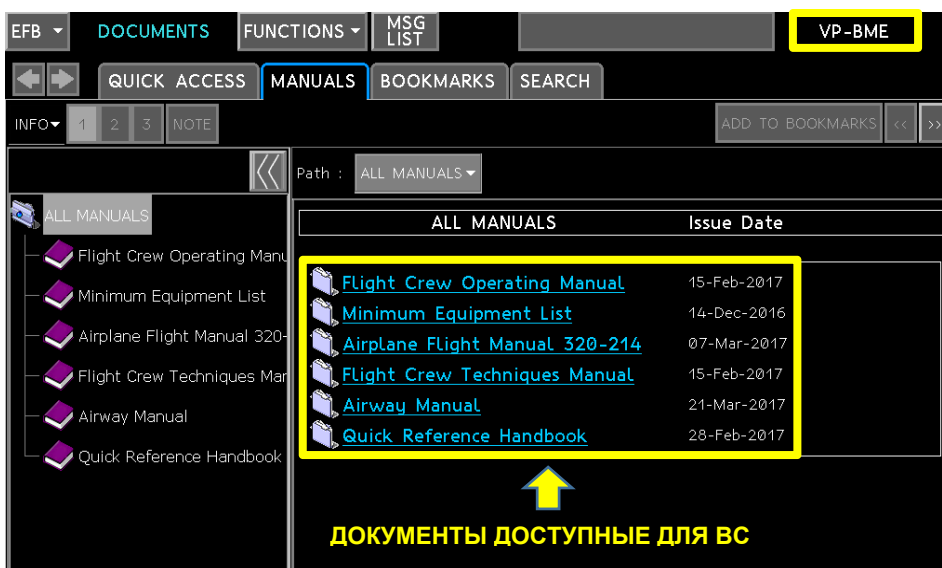
DOCUMENTS SELECTION

На начальной странице модуля «DOCUMENTS» отобразятся ссылки быстрого доступа на определенные разделы в документах, таких как: FCOM и QRH.



DOCUMENTS QUICK ACCESS PAGE

Для перехода к оглавлению всех документов нажмите вкладку «MANUALS»:



DOCUMENTS MAIN PAGE

Принцип работы с документами в формате XML заключается в том, что при выборе определенного «ACFT. REG» в «STATUS PAGE», в таких документах как FCOM, QRH и AFM будет отображена только та информация, которая касается исключительно выбранного ВС (например, VP-BME).

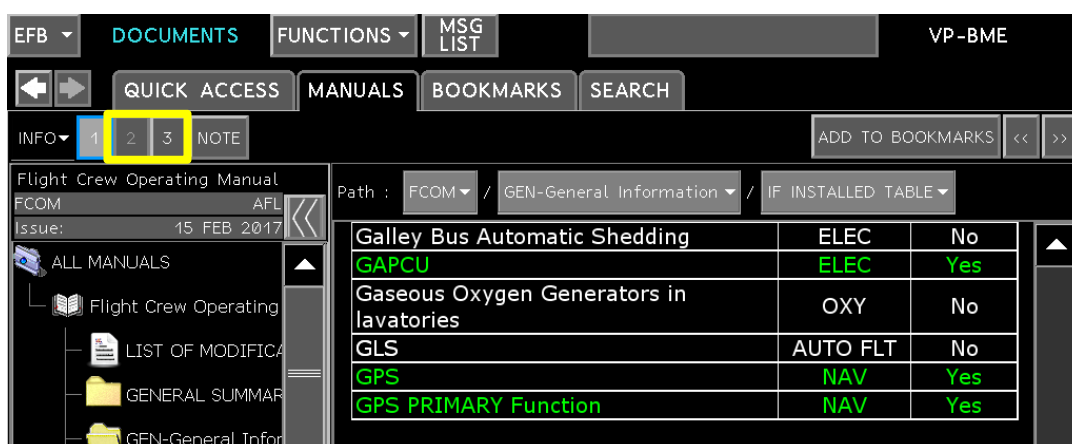
Для перехода к интересующему разделу документа, перейдите по ряду ссылок. При этом, в левой части страницы отображается структура открытого документа. Нажатие на данные подразделы возвращает в предшествующие разделы документа (например, в «PRO-Procedures» FCOM):



OPENED FCOM DOCUMENT

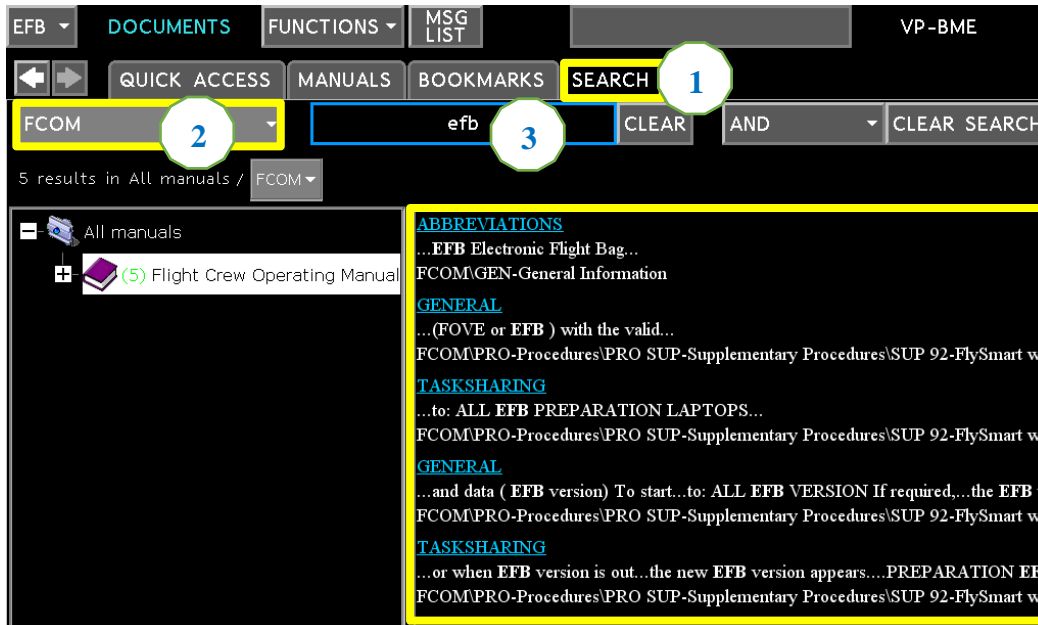
ПРИМЕЧАНИЕ: для возврата к оглавлению всех документов нажмите «ALL MANUALS», находящейся в верхней части левой секции структуры открытого документа.

В некоторых разделах (главах) документов доступна дополнительная информация, относящаяся к открытому в данный момент разделу. Эти страницы отображаются при нажатии на цифры «2», и/или «3»:



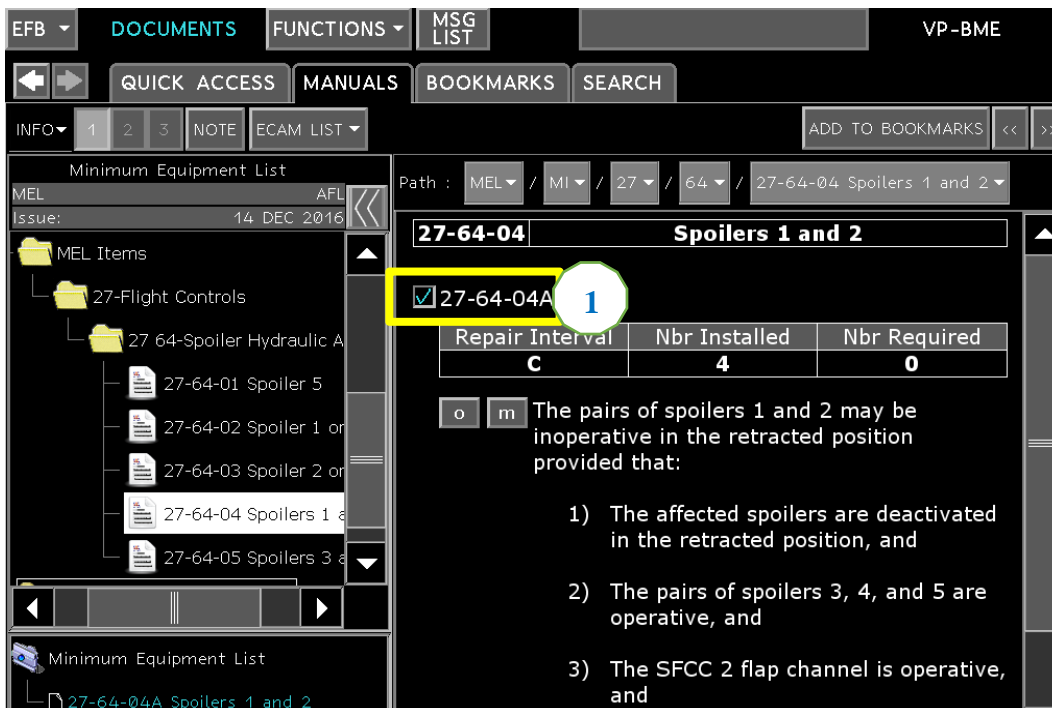
ADDITIONAL CHAPTER INFO

Функция «SEARCH» позволяет произвести поиск в открытом документе, или во всех документах по слову, или фразе. Для перехода в поиск, необходимо нажать на вкладку «SEARCH». Например, при вводе в поиск слова «EFB» отобразятся несколько разделов FCOM, где встречается данное слово. Переход в раздел осуществляется путём нажатия по одной из найденных ссылок:



DOCUMENTS SEARCH RESULTS

В документе MEL предусмотрена опция выбора «MEL ITEM». В тех случаях, когда выбранный отказ влияет на ВПХ, он будет автоматически перенесён в раздел «ACFT STS» модулей TAKEOFF и LANDING PERFORMANCE для дальнейшего учёта при расчётах ВПХ.



MEL DOCUMENT: PERFORMANCE CONSULTATION

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 Стр. 29 из 88 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

3.12. Действия экипажа при отказе двух EFB Airbus в полете

В случае отказа одного из комплектов EFB необходимые расчеты PERFORMANCE разрешается произвести с помощью исправного комплекта EFB с обязательной проверкой вторым членом экипажа правильности ввода данных и результатов расчетов.

В случае отказа двух EFB и отсутствии на борту ВС резервного устройства полетной информации (EFB Class 1) следует определить дальнейший алгоритм действий по выполнению навигации, расчета PERFORMANCE, действий в случае отказа авиационной техники.

Для навигации использовать FMGC, при отсутствии информации запросить и информировать АТС.

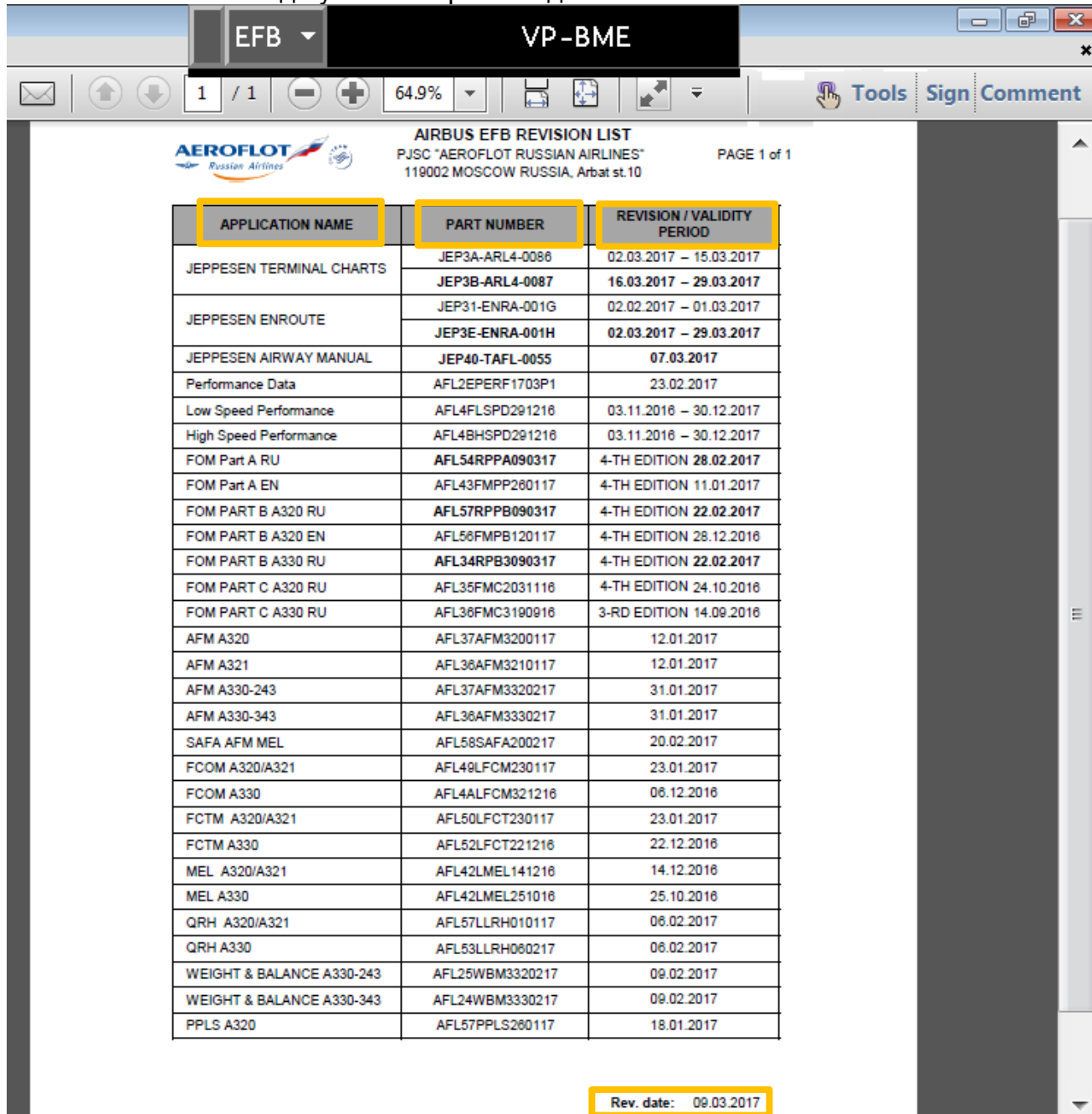
Для PERFORMANCE использовать QRH, данные FMGC; в случае необходимости запросить данные LANDING PERFORMANCE через ACARS.

При отказах авиационной техники все действия осуществлять согласно ECAM и QRH.

После завершения рейса сделать запись о неработающей системе EFB в TLB.

3.13. Ревизионный лист EFB Airbus

Документ «REVISION LIST», имеет формат PDF и разработан для просмотра загруженных в систему EFB типов партийных номеров, а также периодов их действия. Периодичность имеют такие приложения как: «Terminal Charts» (14 дней) и «Enroute» (28 дней). Так как документы типа FCOM, QRH, РПП и др. не имеют периода действия, напротив таких партийных номеров указывается только дата издания (реvisions). Дата формирования «REVISION LIST» отображается в нижней части документа напротив надписи «Rev. Date».



The screenshot shows a web application window titled "VP-BME" with a toolbar containing navigation and tool icons. The main content area displays the "AIRBUS EFB REVISION LIST" document. The document header includes the Aeroflot logo, the title "AIRBUS EFB REVISION LIST", the address "PJSC 'AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES' 119002 MOSCOW RUSSIA, Arbat st. 10", and "PAGE 1 of 1". The table below lists various applications with their corresponding part numbers and revision/validity periods. A yellow box highlights the "Rev. date: 09.03.2017" at the bottom of the table.

| APPLICATION NAME | PART NUMBER | REVISION / VALIDITY PERIOD |
|---------------------------|------------------|----------------------------|
| JEPPESEN TERMINAL CHARTS | JEP3A-ARL4-0086 | 02.03.2017 – 15.03.2017 |
| | JEP3B-ARL4-0087 | 16.03.2017 – 29.03.2017 |
| JEPPESEN ENROUTE | JEP31-ENRA-001G | 02.02.2017 – 01.03.2017 |
| | JEP3E-ENRA-001H | 02.03.2017 – 29.03.2017 |
| JEPPESEN AIRWAY MANUAL | JEP40-TAFL-0055 | 07.03.2017 |
| Performance Data | AFL2EPERF1703P1 | 23.02.2017 |
| Low Speed Performance | AFL4FLSPD291216 | 03.11.2016 – 30.12.2017 |
| High Speed Performance | AFL4BHSPD291216 | 03.11.2016 – 30.12.2017 |
| FOM Part A RU | AFL54RPPA090317 | 4-TH EDITION 28.02.2017 |
| FOM Part A EN | AFL43FMPP260117 | 4-TH EDITION 11.01.2017 |
| FOM PART B A320 RU | AFL57RPPB090317 | 4-TH EDITION 22.02.2017 |
| FOM PART B A320 EN | AFL56FMPB120117 | 4-TH EDITION 28.12.2016 |
| FOM PART B A330 RU | AFL34RPPB3090317 | 4-TH EDITION 22.02.2017 |
| FOM PART C A320 RU | AFL35FMC2031116 | 4-TH EDITION 24.10.2016 |
| FOM PART C A330 RU | AFL36FMC3190916 | 3-RD EDITION 14.09.2016 |
| AFM A320 | AFL37AFM3200117 | 12.01.2017 |
| AFM A321 | AFL36AFM3210117 | 12.01.2017 |
| AFM A330-243 | AFL37AFM3320217 | 31.01.2017 |
| AFM A330-343 | AFL36AFM3330217 | 31.01.2017 |
| SAFA AFM MEL | AFL58SAFA200217 | 20.02.2017 |
| FCOM A320/A321 | AFL49LFCM230117 | 23.01.2017 |
| FCOM A330 | AFL4ALFCM321216 | 06.12.2016 |
| FCTM A320/A321 | AFL50LFCT230117 | 23.01.2017 |
| FCTM A330 | AFL52LFCT221216 | 22.12.2016 |
| MEL A320/A321 | AFL42LMEL141216 | 14.12.2016 |
| MEL A330 | AFL42LMEL251016 | 25.10.2016 |
| QRH A320/A321 | AFL57LLRH010117 | 06.02.2017 |
| QRH A330 | AFL53LLRH080217 | 06.02.2017 |
| WEIGHT & BALANCE A330-243 | AFL25WBM3320217 | 09.02.2017 |
| WEIGHT & BALANCE A330-343 | AFL24WBM3330217 | 09.02.2017 |
| PPLS A320 | AFL57PPLS260117 | 18.01.2017 |

Rev. date: 09.03.2017

AIRBUS EFB REVISION LIST

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 Стр. 31 из 88 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

4. ОПИСАНИЕ РАБОТЫ С EFB CLASS 2 BOEING 737

4.1. Основные приложения EFB Boeing 737

Перечень основных приложений/функций EFB B737 выглядит следующим образом:

- PERFORMANCE TAKEOFF – приложение для определения характеристик ВС на взлёте с учётом множества внешних факторов (аэропорт вылета, номера ВПП, взлётного веса, погоды, конфигурации и состояния ВС и др.);
- PERFORMANCE LANDING DISPATCH – приложение для определения посадочных характеристик при подготовке к полёту;
- PERFORMANCE LANDING ENROUTE – приложение для определения фактических посадочных характеристик при снижении ВС;
- DOCUMENTS – приложение для просмотра документации по FCOM, MEL, AFM, QRH, Jeppesen Airway Manual (в том числе Chart и Enroute NOTAM) в формате XML, а также документов компании, таких как РПП, ППЛС и др. в формате PDF;
- TERMINAL CHARTS - приложение для просмотра карт-схем (SID, STAR, APPROACH, APT INFO и др.);
- ENROUTE MOVING MAP – приложение для работы с движущейся маршрутной картой;
- AIRPORT MOVING MAP – приложение для работы с движущейся картой аэродрома;
- PILOT UTILITES – набор утилит для пилота, таких как калькулятор, таймер, конвертер величин, скоростей, и др.;
- IDENT PAGE – приложение для просмотра загруженных в систему EFB партийных номеров, а также периодов действия некоторых баз данных. Периодичность имеют такие приложения как: «Terminal Charts» (14 дней), «Airport Moving Map» (28 дней) и «Enroute Moving Map» (28 дней);
- VIEW OFFSIDE – просмотр изображения с другого EDU EFB. Для KBC доступен просмотр изображения с устройства второго пилота (для второго пилота – изображение с EFB EDU KBC);
- SYSTEM PAGE – системная страница, необходимая для обновлений, перезагрузки и выключения EDU EFB, производимых техническим составом.

4.2. Описание работы оборудования EFB Class 2 Boeing 737

Устройства EFB Class 2 располагаются на приоконных рамах у KBC и второго пилота. При необходимости открытия форточек ВС, EFB перемещаются вместе с форточками.

На верхней и нижней сторонах устройств расположены USB разъёмы, необходимые для проведения обновлений приложений EFB Boeing. Обновления производятся посредством USB PDL, в соответствии со стандартом ARINC 665-3. Управление приложениями EFB производится посредством технологии «TOUCH SCREEN» в резистивном режиме (однократное нажатие).



ПРИМЕЧАНИЕ: Строго запрещается использовать USB-порты EDU EFB для подзарядки личных мобильных телефонов, планшетов, или других USB устройств. Данные действия могут привести к выходу из строя программной, а в особых случаях и аппаратной части EFB.

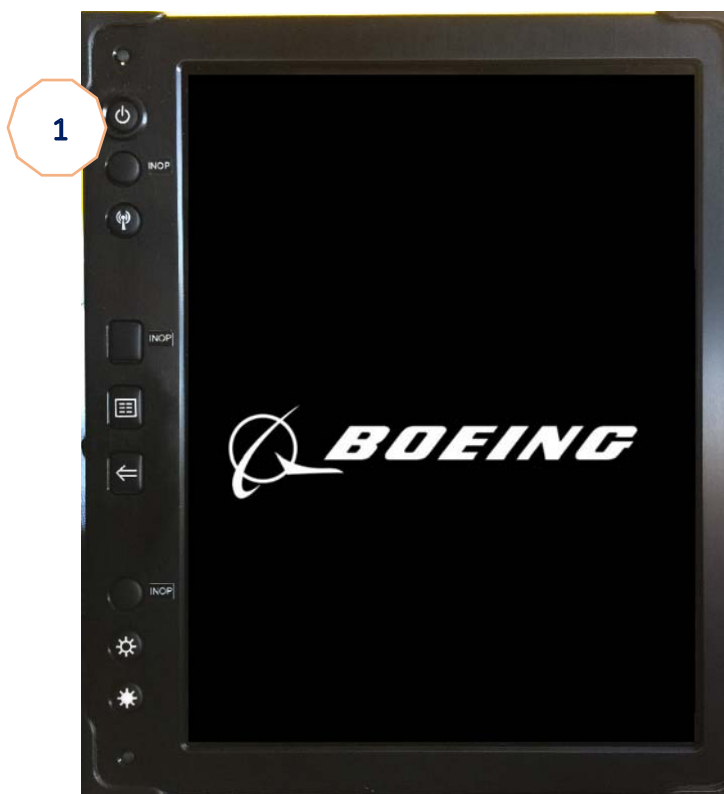
Внимание! Экран EFB может быть поврежден острыми предметами. Члены экипажа не должны использовать предметы для управления приложениями и внесения данных, имеющих потенциальную возможность нанесения повреждений экранам EFB.

4.3. Включение EFB class 2 Boeing 737

Для включения устройств EFB Class 2 Boeing 737, необходимо удостовериться в том, что питание посредством кнопок-ламп «EFB POWER CUTOFF SWITCH» подается на оба устройства. Кнопки-ламп расположены со стороны КВС и второго пилота. Устройства EFB EDU оборудованы аккумуляторными батареями, позволяющими питать устройства в течение 45 минут. Для старта EFB EDU, необходимо нажать на кнопку «POWER» и убедиться, что кнопка-лампа «EFB POWER CUTOFF SWITCH» не горит.

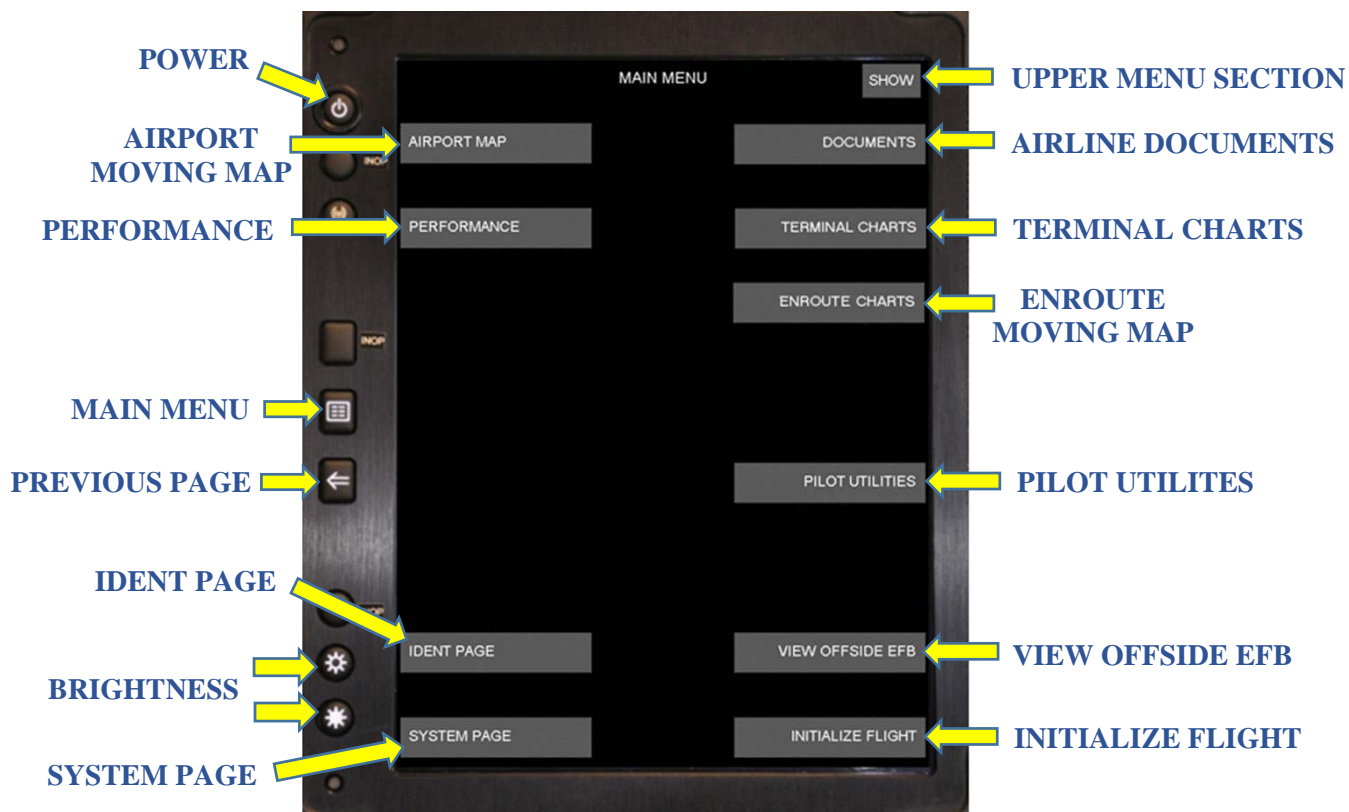
ПРИМЕЧАНИЕ: в случае, если хотя бы одна из кнопок-ламп «EFB POWER CUTOFF SWITCH» находится в положении «EFB PWR OFF», оба устройства через определенное время отключатся из-за полного разряда встроенных батарей.

| Подача электричества на EDU осуществляется | Подача электричества <u>на оба устройства EDU EFB не осуществляется</u> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>EFB POWER CUTOFF SWITCH «ON»</p> |  <p>EFB POWER CUTOFF SWITCH «OFF»</p> |



B737 EFB Electronic Display Unit (EDU)

4.4. Главное меню EFB Class 2 Boeing 737











EFB MAIN PAGE

Описание аппаратно-программных кнопок представлено в таблице:

| Название кнопки | Функционал кнопки |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| EDU POWER ON | Кнопка включения устройства EDU EFB |
| AIRPORT MAP | Приложение для работы с движущейся картой аэродрома |
| PERFORMANCE | Приложения по определению характеристик ВС при TAKEOFF, LANDING DISPATCH, и LANDING ENROUTE |
| MAIN MENU | Возврат к главной странице |
| PREVIOUS PAGE | Возврат к предыдущей странице |
| IDENT PAGE | Список загруженных в EFB баз данных со сроком действия |
| BRIGHTNESS | Регулировка уровня яркости дисплея |
| SYSTEM PAGE | Системная страница. Необходима для произведения обновлений устройств, а также перезагрузки и выключения EDU |
| SHOW | Отображение верхнего всплывающего меню |
| DOCUMENTS | Документы авиакомпании |
| TERMINAL CHARTS | Карты-схемы типа «SID», «STAR», «APPROACH», «A/P INFO» и др. |
| ENROUTE CHARTS | Маршрутная движущаяся карта |
| PILOT UTILITIES | Калькулятор, таймер, конвертер величин, скоростей, и др. |
| VIEW OFFSIDE EFB | Просмотр изображения от второго (CAPT или F/O) EDU EFB |
| INITIALIZE FLIGHT | Инициализация нового полёта. «Close Flight» закрывает предыдущий рейс (стирает все введенные данные), «Initialize Flight» начинает новый рейс. |

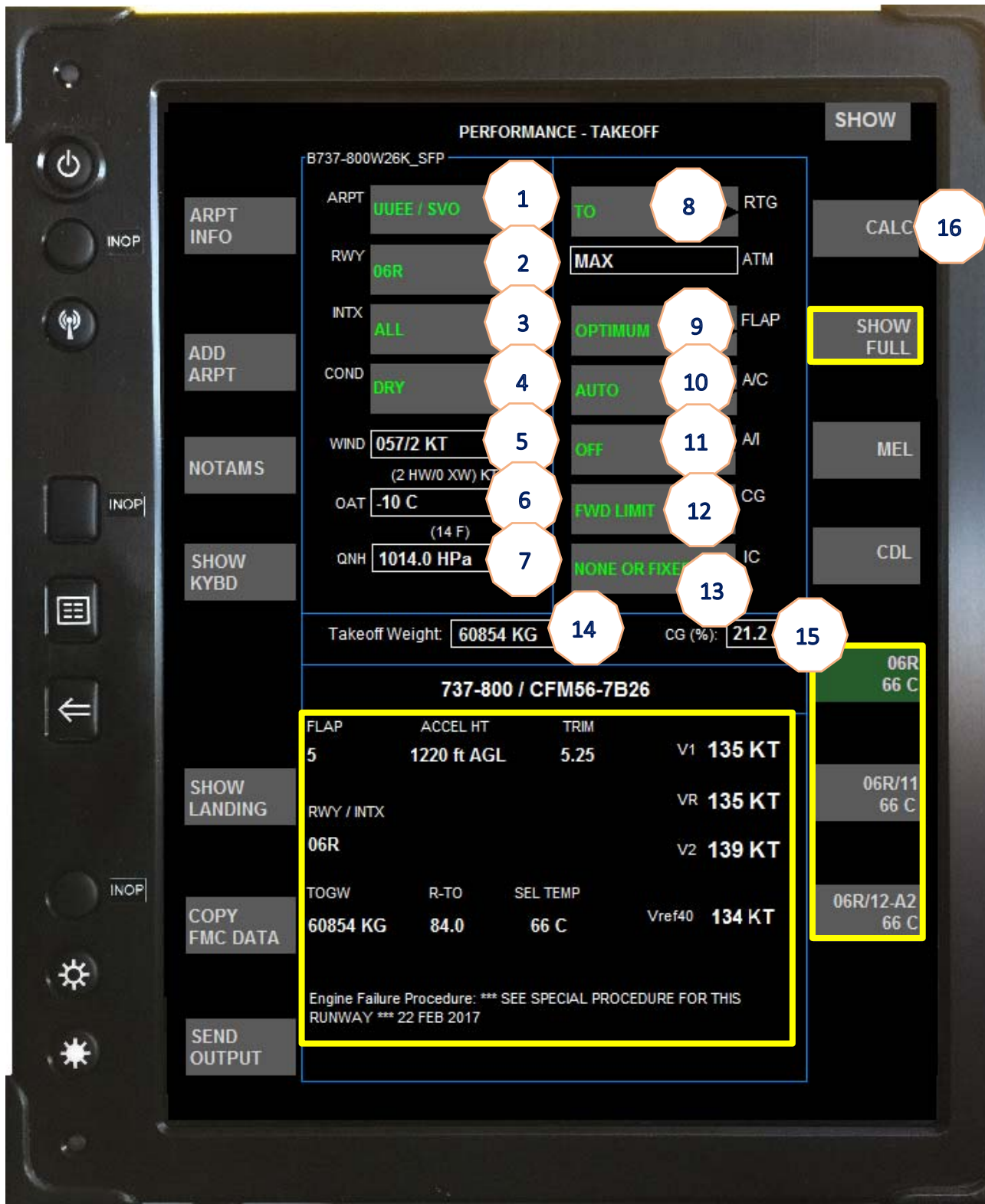
Описание программных кнопок «UPPER MENU SECTION» под кнопкой «SHOW», а также других, наиболее часто используемых кнопок представлено в таблице ниже:

| Изображение кнопок | Описание функционала |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
|  | Отображает меню программных кнопок «UPPER MENU SECTION» |
|  | Скрывает меню программных кнопок «UPPER MENU SECTION» |
|  | Переход в главное меню |
|  | Переход на предыдущую страницу |
|  | Перелистывание страницы вверх (влево) |
|  | Перелистывание страницы вниз (вправо) |
|  | Увеличение масштаба страницы |


| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Уменьшение масштаба страницы</p> |
|  | <p>Серый цвет обозначает, что кнопка является активной</p> |
|  | <p>Синий цвет кнопки, или синяя рамка вокруг кнопки обозначают, что кнопка не может быть нажата. При загрузке EFB цвет кнопки переходит из синего в серый.</p> |
|  | <p>Янтарный (amber) цвет обозначает отказ, или внимание</p> |
|  | <p>Текстовое поле, выделенное белым цветом, обозначает, что оно находится в действии. Для ввода данных, необходимо ввести информацию в эти поля.</p> |
|  | <p>Зеленый текст и треугольник справа указывают о наличии раскрывающегося списка меню и выбранном состоянии</p> |
|  | <p>Данные символы указывают на произведённый выбор</p> |

4.5. Работа с модулем «TAKEOFF» EFB Class 2 Boeing 737

Для перехода в «TAKEOFF», нажмите соответствующую кнопку «PERFORMANCE» в главном меню.



PERFORMANCE - TAKEOFF

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А | РД-ГД-001 |
| | Дополнение № EFB - 01-17 | Стр. 37 из 88 |

Заполнение вводных данных «Performance TAKEOFF» B737

| Вводные поля | Обозначение | Пример |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| ARPT | 4-х-буквенный ICAO-код аэродрома | UUEE |
| RWY | Номер полосы | 06R |
| INTX | РД (Intersections). При вводе значения «ALL», будут рассчитаны все доступные на полосе РД, а также вся длина ВПП. При выборе значения «First 4» (где доступно), будет рассчитаны первые четыре позиции для взлёта, включающие также всю длину ВПП. <u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> «First 4» применимо только на тех ВПП, где количество РД равно, или превышает 4 шт. | ALL |
| COND | Состояние ВПП (DRY, WET, STNDNG WTR, SLUSH, CMPCT SNOW, DRY SNOW, WET ICE, GOOD, GOOD/MEDIUM, MEDIUM, MEDIUM/POOR, POOR) | DRY |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 057/2 |
| OAT | Температура (по умолчанию C ⁰) | -10 |
| QNH | Давление QNH (по умолчанию hPa) | 1014 |
| RTG | Режим работы двигателей: <ul style="list-style-type: none"> • TO – полная тяга (26 К) • TO-1 (24К) – DERATE 1 • TO-2 (22К) – DERATE 2 • WINDSHEAR <u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> DERATE TAKEOFF (TO-1 и/или TO-2) допускается на CONTAMINATED RWY, а также с некоторыми пунктами MEL. | TO |
| FLAP | Положение закрылков: OPTIMUM, 5, 10, 15, 25 . При выборе «OPTIMUM», по результатам расчёта будет определена оптимальная (для максимального взлётногo веса, или минимальной тяги) конфигурация закрылков. | OPTIMUM |
| A/C | Кондиционирование: Air Condition (AUTO, OFF) | AUTO |
| AI | Противообледенительная система. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • OFF • Engine • E+W (STD) – Engine plus Wing Standard • E+W (OPT) – Engine plus Wing Optimum | OFF |
| CG | Takeoff Center of Gravity. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • FORWARD LIMIT, 15, 20 | FORWARD LIMIT |
| IC | IMPROVED CLIMB. Возможные состояния: OPTIMUM, NONE OR FIXED <u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> «IMPROVED CLIMB» определяет отличную от стандартной технику пилотирования. В случае стандартного взлёта необходимо убедиться, что выбрано «NONE OR FIXED» | NONE OR FIXED |
| Takeoff Weight | Взлётный вес. Заводится в тоннах, или кг. | 60854 |
| CG (%): | Center of Gravity, заводимый в процентах, необходим для определения «Stab Trim» | 21.2 |

По окончании ввода всех параметров, нажмите «**CALC**». Результаты расчётов будут отображены в таблице снизу. Для переключения между расчётами (например, разными РД и всей длиной ВПП), используйте колонку справа (например, между «06R» и «06R/11»). Для переключения между расчётами «ATM» и «FULL THRUST», используйте соответствующую вкладку справа «**SHOW FULL**» и «**SHOW ATM**».

4.6. Работа с вкладкой «NOTAMS» EFB Class 2 Boeing 737

При необходимости изменения длины полосы по NOTAM, на странице PERFORMANCE-TAKEOFF войдите во вкладку «NOTAMS», введите в соответствующие поля требуемую величину уменьшения длины полосы от её начала «Shortening from runway start (m)», или конца «Shortening from liftoff end (m)», после чего нажмите «COMPLETE». В случае, если изменения касаются аэродрома посадки, используется третье поле - «Landing distance shortening (m)».

Для заведения препятствия введите его высоту и удаление от торца ВПП. Помимо этого, предусмотрено поле для ввода отклонения препятствия от оси ВПП – вкладка «Lateral offset (m)». Отклонение в левую сторону заводится со знаком «-», в правую со знаком «+» (плюс допускается не ставить).

ПРИМЕЧАНИЕ: обращайте внимание на вводимые единицы измерения (m, или ft).



NOTAMS INPUT

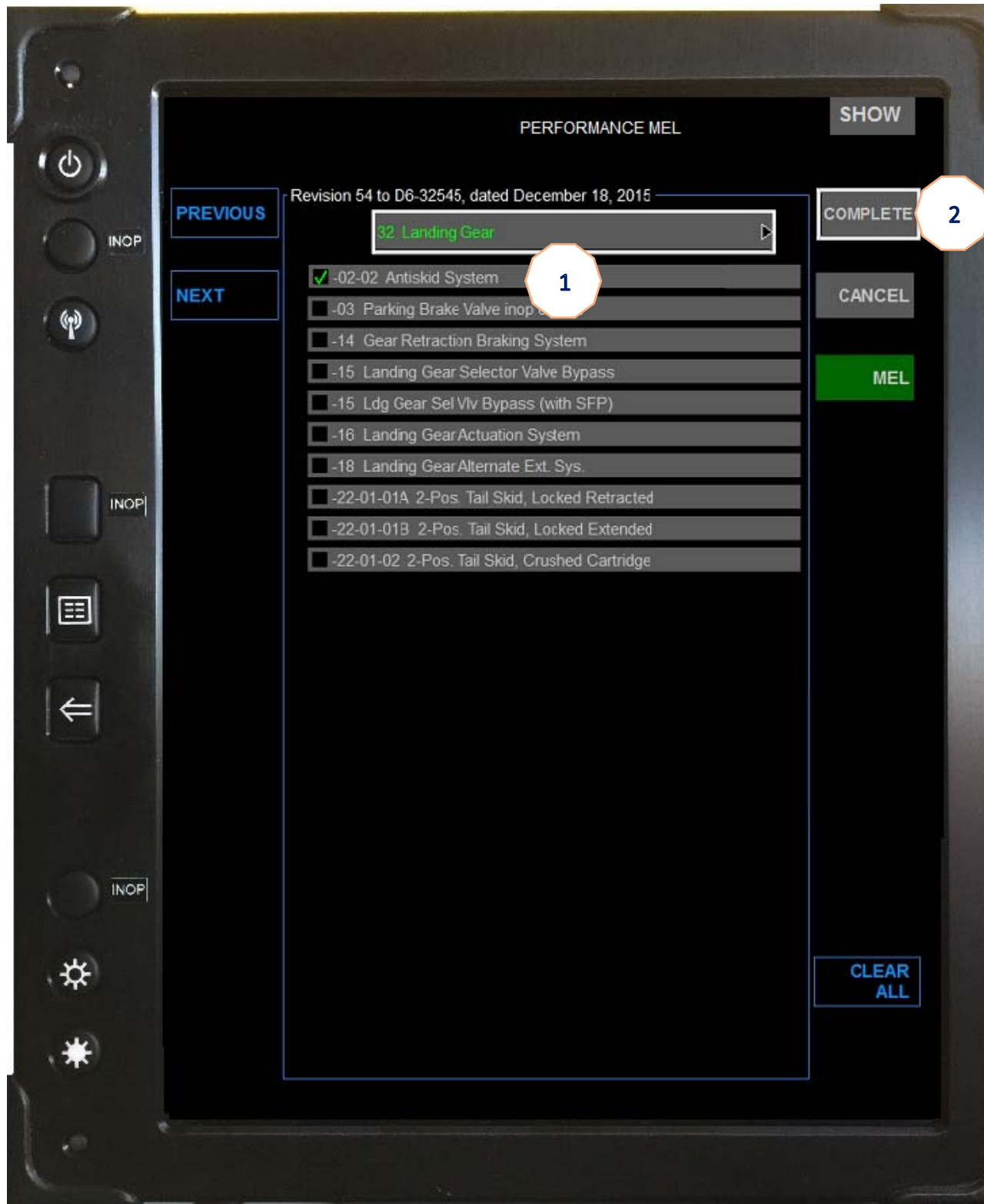
4.7. Работа с вкладкой «MEL» EFB Class 2 Boeing 737

В случае наличия в конфигурации ВС пункта MEL, влияющего на ВПХ, необходимо завести данный отказ в EFB. Для этого, на странице PERFORMANCE-TAKEOFF войдите во вкладку «MEL», нажмите «MEL Chapter List» и выберите требуемую главу MEL. Например, «32 Landing Gear».



MEL CHAPTER SELECTION

На следующей странице выберете пункт MEL, например, «-02-02 Antiskid System», и нажмите «Complete». После этого, вкладка «MEL» на странице «PERFORMANCE-TAKEOFF» будет подсвечена желтым цветом, символизируя, что пункт MEL успешно активирован и будет учтён при расчёте.



MEL ITEM SELECTION

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 41 из 88 |

4.8. Работа с модулем «LANDING DISPATCH» EFB Class 2 Boeing 737

Для перехода в «Performance LANDING DISPATCH», необходимо нажать кнопку «SHOW LANDING» на странице «PERFORMANCE - TAKEOFF».

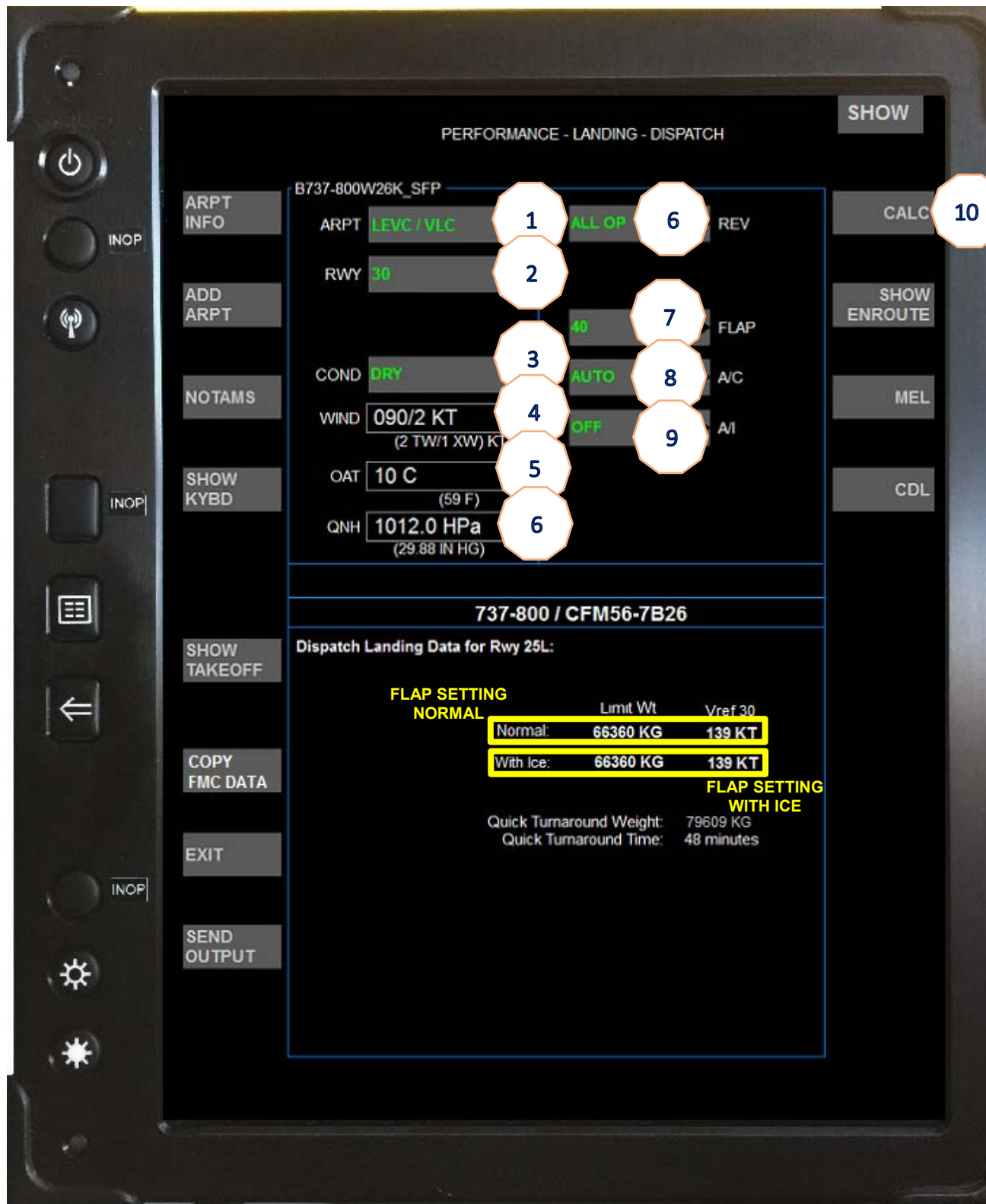
Заполнение вводных данных «Performance LANDING DISPATCH» B737:

| Вводные поля | Обозначение | Пример ввода |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| ARPT | 4-х-буквенный ICAO-код аэродрома | LEVC |
| RWY | Номер полосы | 30 |
| COND | Состояние ВПП (DRY, WET, STNDNG WTR, SLUSH, CMPCT SNOW, DRY SNOW, WET ICE, GOOD, GOOD/MEDIUM, MEDIUM, MEDIUM/POOR, POOR) | DRY |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 090/2 |
| OAT | Температура (по умолчанию C ⁰) | 10 |
| QNH | Давление QNH (по умолчанию hPa) | 1012 |
| REV | Режим работы REVERSE. Возможные состояния <ul style="list-style-type: none"> • NO CREDIT – не используется • ALL OP – используются оба • ONE INOP – один реверс не работает. | ALL OP |
| FLAP | Положение закрылков. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • 15 • 30 • 40 | 40 |
| A/C | Кондиционирование: Air Condition (AUTO , OFF) | AUTO |
| AI | Противообледенительная система. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • OFF • Engine • E+W | OFF |

По окончании ввода всех параметров, нажмите «CALC». Результаты расчётов будут отображены в таблице снизу. Данный вид расчётов используется для определения максимального посадочного веса. В большинстве случаев он производится при подготовке к полёту.

«Quick Turnaround Weight» - вес, при посадке с которым, до следующего взлёта требуется чтобы прошло как минимум время «Quick Turnaround Time». Оба эти параметра рассчитываются в данном модуле.

Заполнение данных LANDING – DISPATCH:



PERFORMANCE – LANDING DISPATCH INPUT

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 43 из 88 |

4.9. Работа с модулем «LANDING ENROUTE» EFB Class 2 Boeing 737

Для перехода в раздел «LANDING ENROUTE», необходимо нажать кнопку «SHOW ENROUTE» в правой колонке страницы «LANDING DISPATCH».

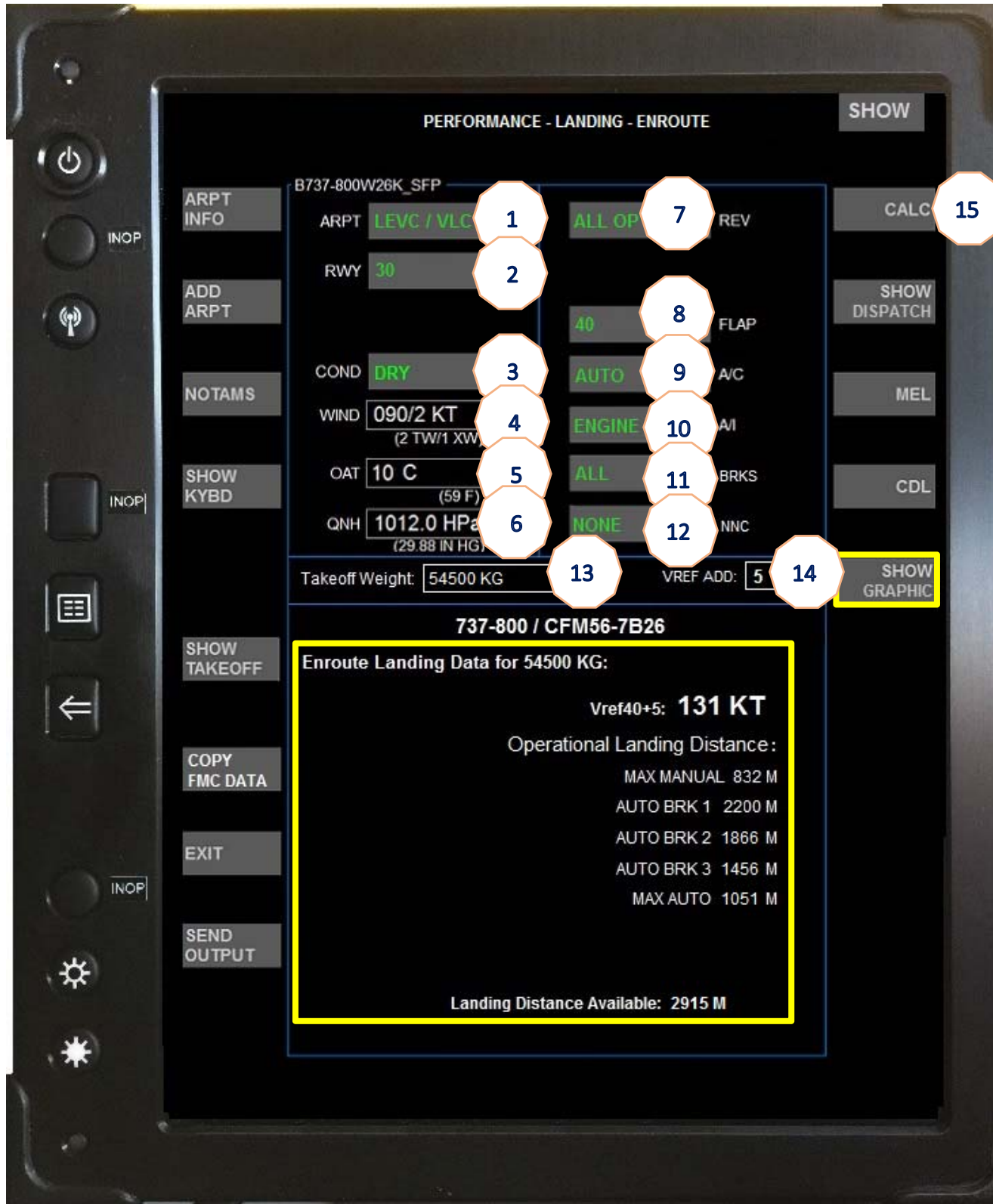
Заполнение вводных данных «Performance LANDING ENROUTE» B737:

| Вводные поля | Обозначение | Пример ввода |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| ARPT | 4-х-буквенный ICAO-код аэродрома | LEVC |
| RWY | Номер полосы | 30 |
| COND | Состояние ВПП: DRY, WET, STNDNG WTR, SLUSH, CMPCT SNOW, DRY SNOW, WET ICE, GOOD, GOOD/MEDIUM, MEDIUM, MEDIUM/POOR, POOR | DRY |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 090/2 |
| OAT | Температура (по умолчанию в градусах Цельсия C°) | 10 |
| QNH | Давление QNH (по умолчанию hPa) | 1012 |
| REV | Режим работы REVERSE. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • NO CREDIT – не используется • ALL OP – используются на обоих двигателях • ONE INOP – используется один, из-за нерабочего второго. | ALL OP |
| FLAP | Положение закрылков: Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • 15 • 30 • 40 | 40 |
| A/C | Кондиционирование: Air Condition (AUTO, OFF) | AUTO |
| A/I | Противообледенительная система. Возможные состояния: OFF, ENGINE, E+W | ENGINE |
| BRKS | Режим торможения. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • ALL – будут рассчитаны все варианты сразу • MAX MANUAL • AUTO BRK 1 • AUTO BRK 2 • AUTO BRK 2 • MAX AUTO | ALL |
| NON-NORM | Ввод NNC отказа, произошедшего во время полёта. В случае отсутствия, необходимо ввести « NONE » | NONE |
| LANDING WT | Посадочный вес. Заводится в тоннах, или кг. Введенные тонны автоматически переводятся в кг | 54500 |
| VREF ADD | VREF ADD = VLS + 5kt ; VLS + Wind Correction (дополнительная прибавка скорости). Диапазон от 0 до 20 kt | 5 |

По окончании ввода всех параметров, нажмите «CALC». Результаты расчётов будут отображены в таблице снизу. Данный вид расчёта производится перед началом снижения. Для вызова результатов расчётов в графическом виде, необходимо нажать кнопку «SHOW GRAPHIC».

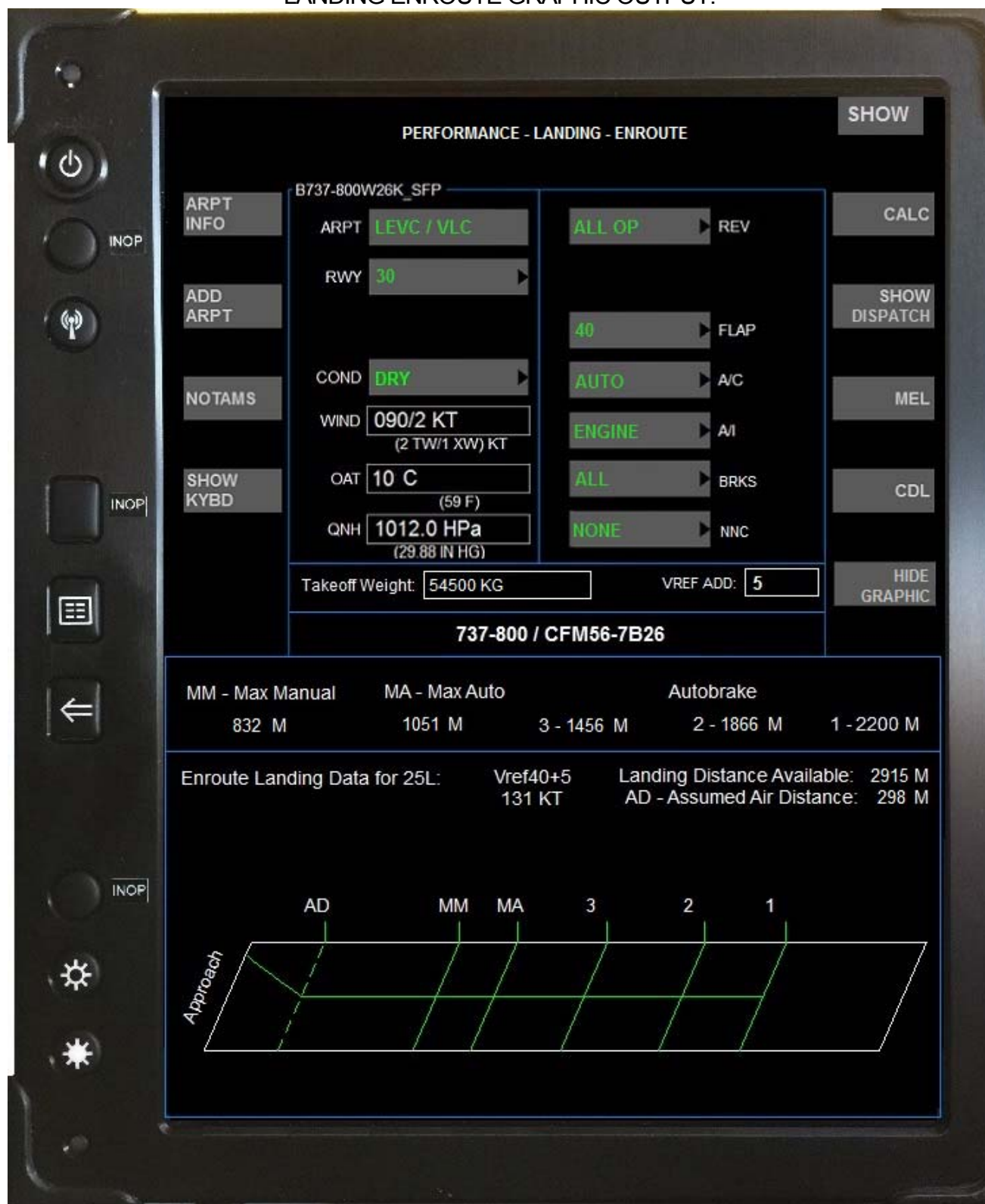
ПРИМЕЧАНИЕ: в соответствии с РПП B737, рассчитанные в EFB посадочные дистанции необходимо дополнительно умножать на коэффициент 1.15. $LDR \times 1.15 \leq LDA$.

Заполнение данных LANDING – ENROUTE:



PERFORMANCE – LANDING – ENROUTE INPUT

LANDING ENROUTE GRAPHIC OUTPUT:



4.10. Работа с модулем «AIRPORT MOVING MAP» EFB Class 2 Boeing 737

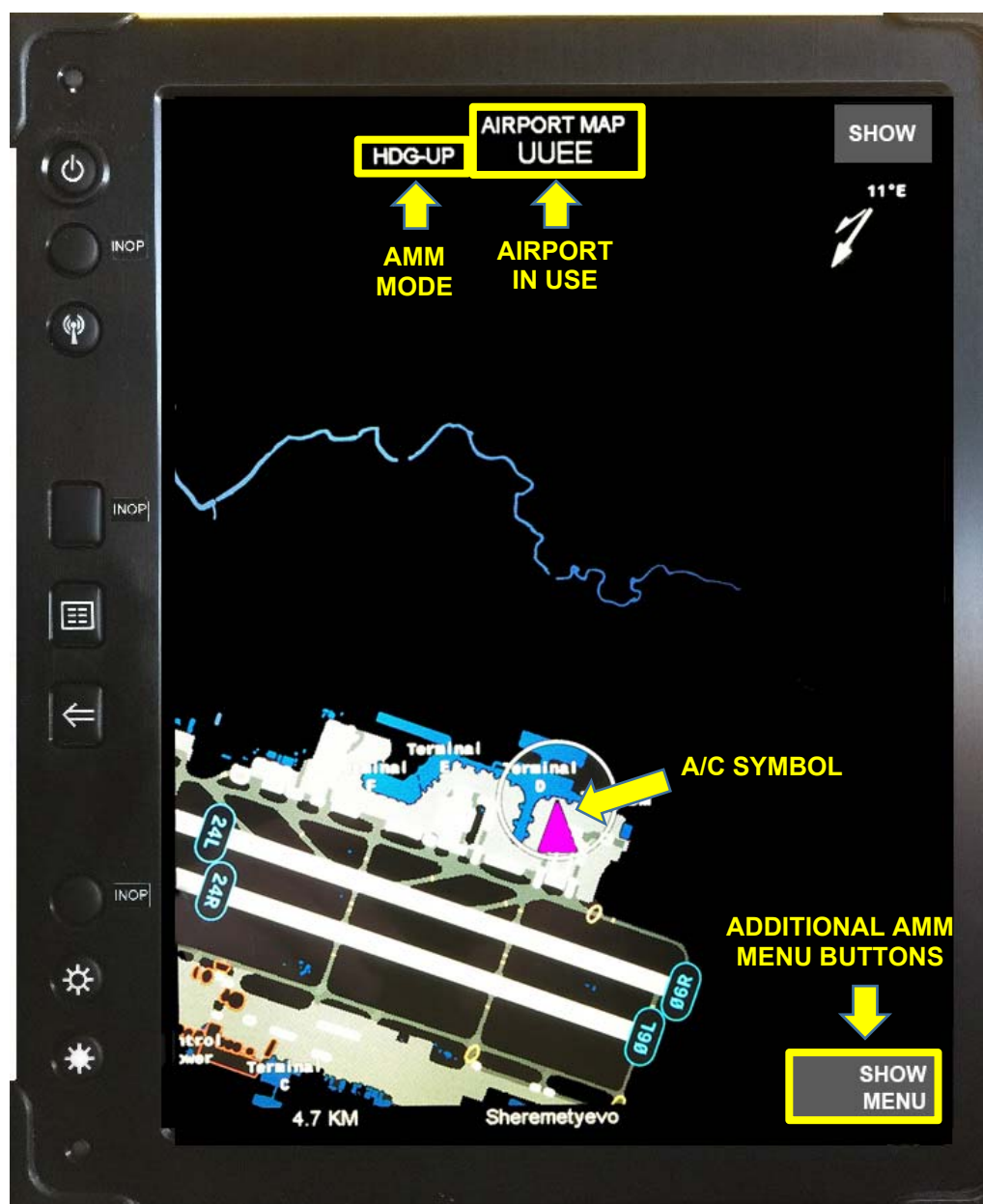
Для перехода в раздел «AIRPORT MOVING MAP», необходимо нажать кнопку «AIRPORT MAP» в главном меню.

В зависимости от того, в каком состоянии находится инерциальная система, а также GPS, на карте AMM отобразятся:

- символ ВС (в режиме HEADING-UP, или NORTH-UP);
- Карта в режиме NORTH-UP с надписью «UNABLE POS ACCURACY ADIRU DATA», без отображения символа ВС.

ПРИМЕЧАНИЕ: для появления символа ВС на карте, необходимо дождаться окончания полного цикла инициализации ADIRU DATA (например, для аэропорта Шереметьево – около 10 минут).

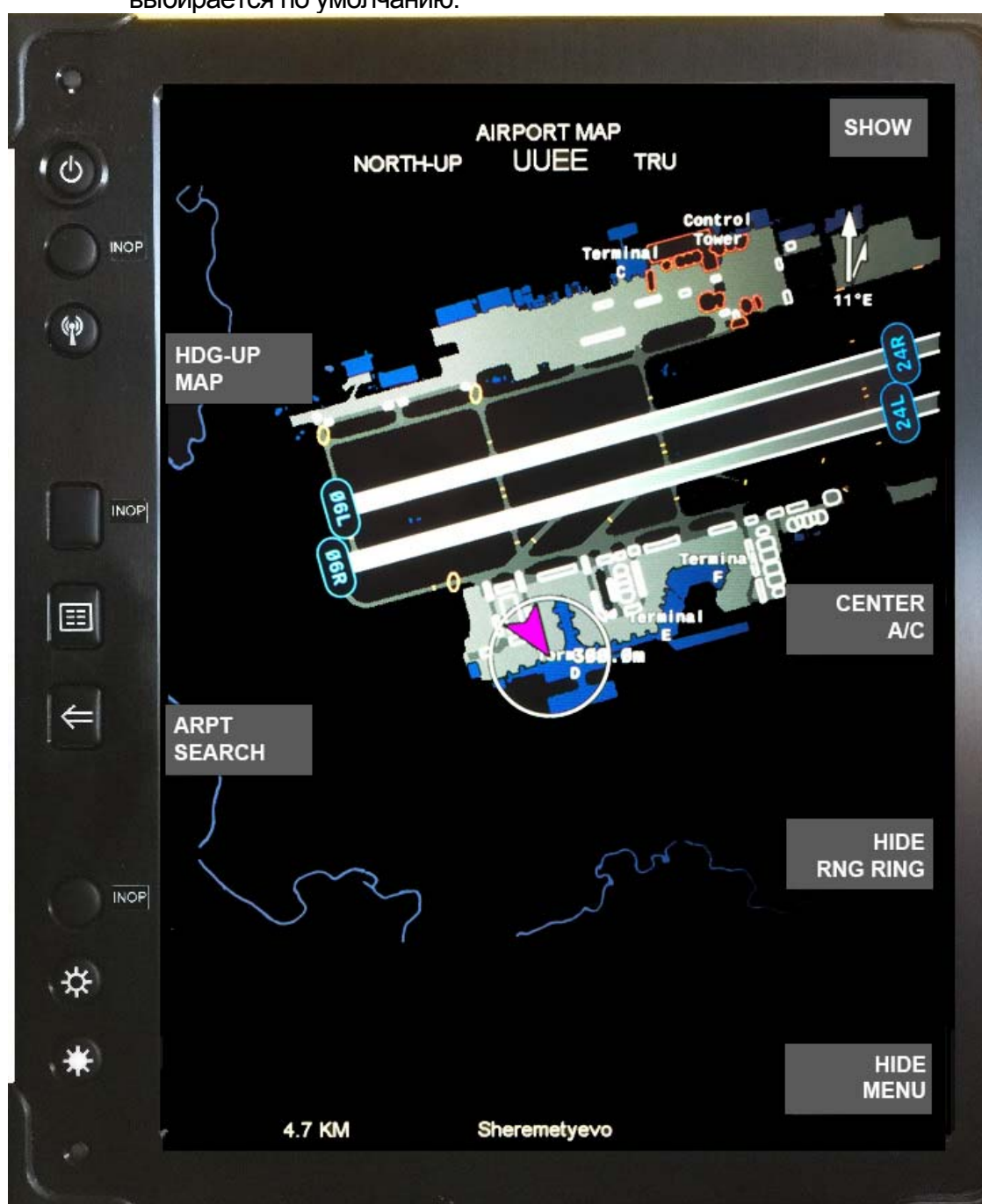
Наличие в модуле конкретного аэропорта зависит от того, был ли он заказан и загружен в соответствующую БД AMM. Список аэропортов может меняться.



AIRPORT MOVING MAP: HDG-UP MODE

Для перевода карты в режим «NORTH-UP», нажмите соответствующие кнопки «SHOW MENU» для отображения дополнительных кнопок и «NORTH-UP MAP» для перехода в этот режим.

- HEADING-UP (HDG-UP) - ориентирует карту по отношению к курсу движения ВС путем перемещения карты в соответствии с положением и направлением ВС.
- NORTH-UP - ориентирует дисплей так, чтобы верхняя часть карты указывала на север. Как правило, данный режим используется для целей планирования. При наличии ADIRU DATA, символ ВС перемещается и вращается по карте. Во время полета, режим ориентации «NORTH-UP» выбирается по умолчанию.






AIRPORT MOVING MAP: NORTH-UP MODE

Описание наиболее часто используемых кнопок модуля АММ представлено в таблице ниже:

| Название кнопки | Описание функционала |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Индикатор карты: • HDG-UP Map • NORTH-UP Map | Данные кнопки переводят ориентацию карты в зависимости от положения ВС, фазы полёта и других условий. |
| ARPT SEARCH | Производит поиск аэропорта. В случае, если аэропорт присутствует в БД АММ, он будет найден и его можно будет активировать. Поиск производится по 4-х буквенным ICAO кодам. |
| CENTER A/C | Позиционирует метку ВС по центру экрана карты. Функция доступна только в режиме «north-up». |
| CENTER MAP | Позиционирует карту по центру экрана. Функция доступна в режиме «north-up», а также когда ВС находится в полёте. |
| SHOW RNG RING | Отображает кольцо с радиусом 300 м вокруг символа ВС. Необходимо для визуального ориентирования на карте. |
| HIDE RNG RING | Скрывает кольцо вокруг символа ВС. |

Символ ВС отображается на карте АММ, когда поступает качественный сигнал от ADIRU и GPS. Символ пропадает при скорости движения ВС превышающей 40 узлов, и появляется, когда скорость снижается ниже 38 узлов.

В зависимости от режима работы карты АММ, отображаемые символы ВС могут меняться:

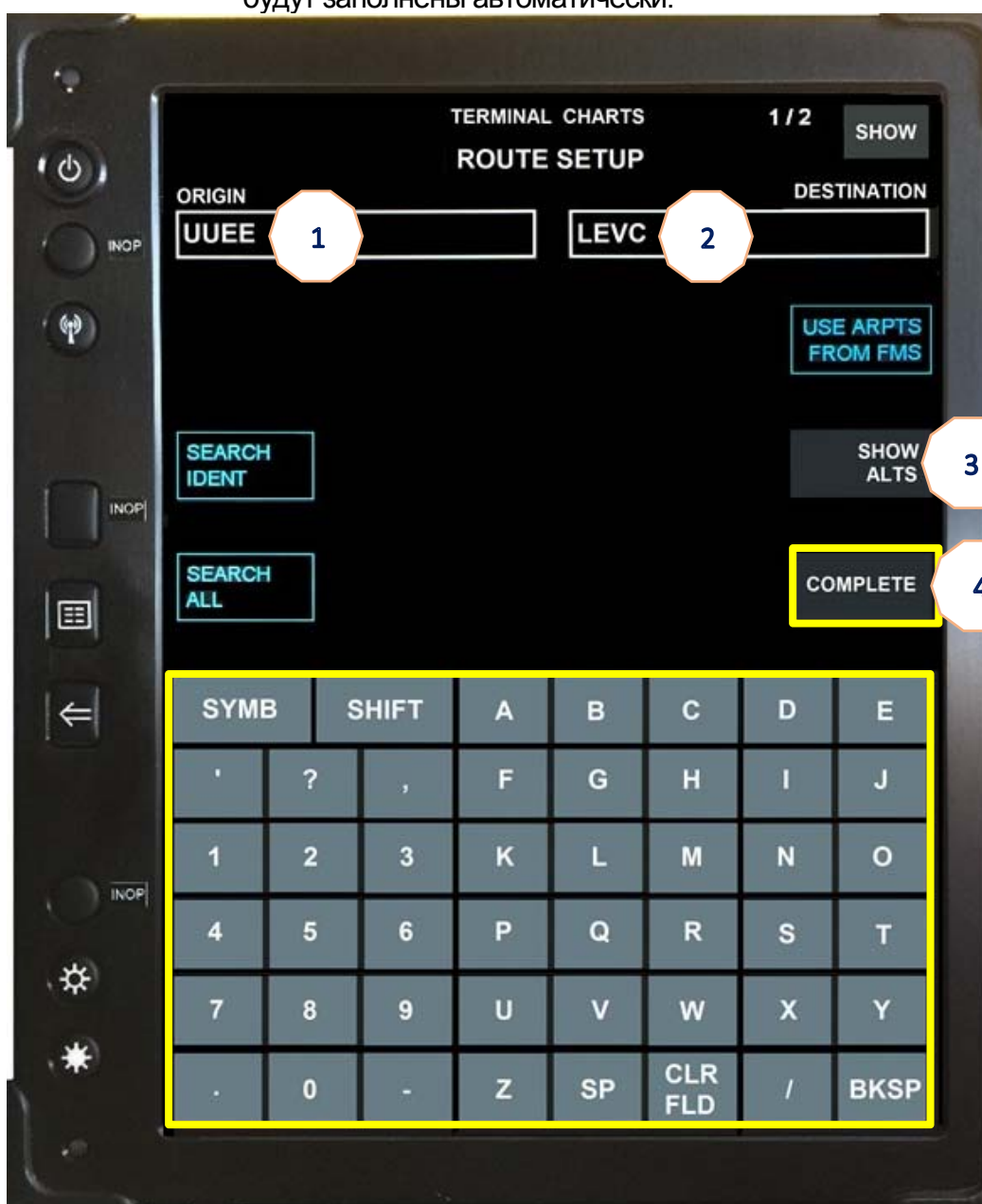
| Символ ВС | Название | Описание |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Направленный | Показывает позицию ВС в режиме HEADING-UP |
|  | Направленный | Показывает позицию ВС в режиме NORTH-UP |
|  | Ненаправленный | Отображает приблизительную позицию ВС, в случае потери сигнала о направленности ВС. |

4.11. Работа с модулем «TERMINAL CHARTS» EFB Class 2 Boeing 737

Для перехода в «TERMINAL CHARTS», нажмите соответствующую кнопку «TERMINAL CHARTS» в главном меню. Используя виртуальную клавиатуру, введите аэропорт вылета, прилета, а также запасные по маршруту, используя 4-х буквенные ICAO идентификаторы и кнопку «SEARCH IDENT». После заполнения полей, нажмите «COMPLETE».

Кнопка «SEARCH ALL», помимо поиска по ICAO и IATA идентификаторам производит поиск по названиям и городам аэропортов.

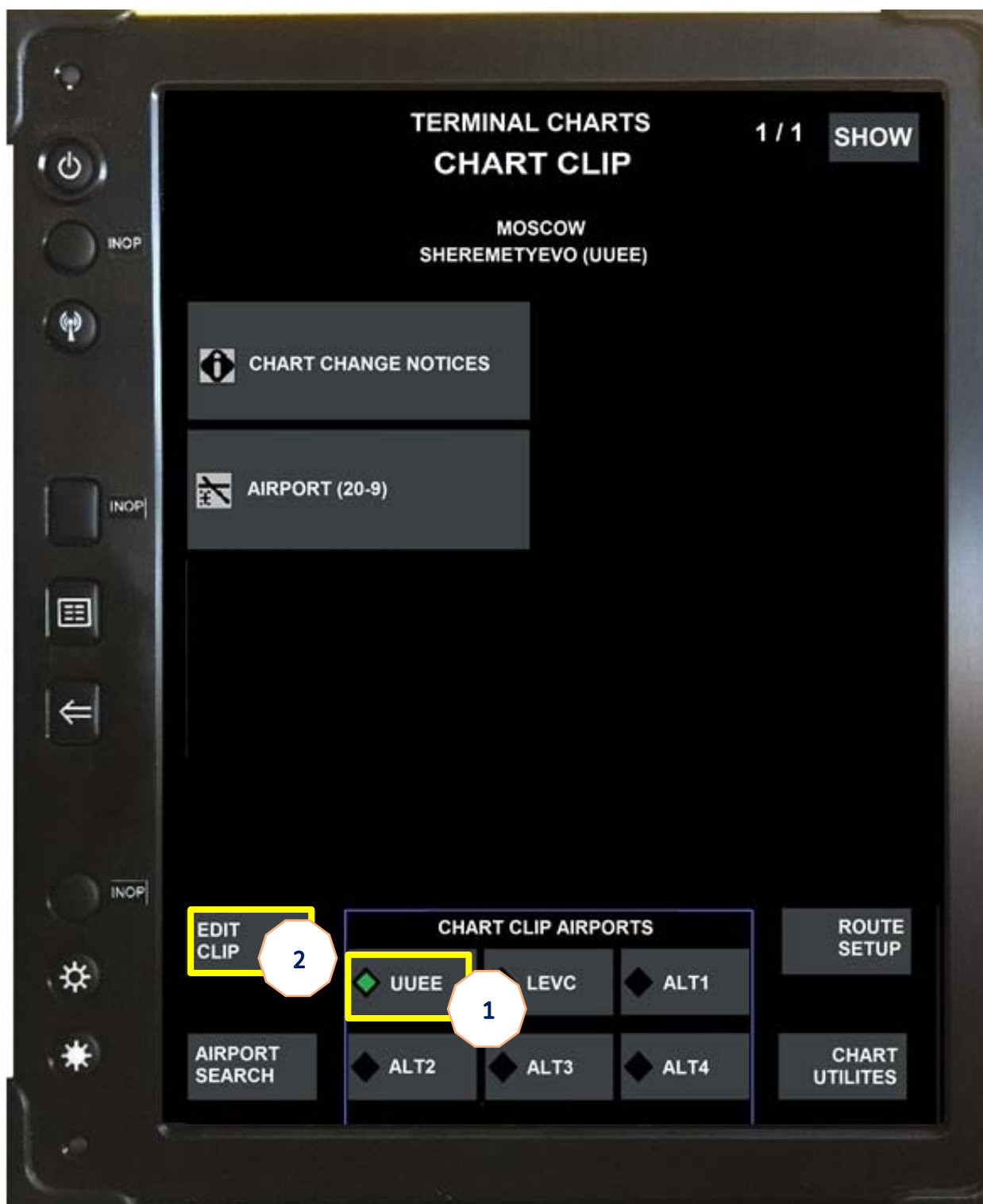
ПРИМЕЧАНИЕ: в случаях, если аэропорты вылета и назначения были иницированы в FMS, станет активна кнопка «USE ARPTS FROM FMS», при нажатии на которую, поля «ORIGIN» и «DESTINATION» будут заполнены автоматически.



TERMINAL CHARTS: ROUTE SETUP SCREEN

Для дальнейшего подбора карт-схем аэропортов (вылета, прилёта и запасных) с которым планируется работа, необходимо выбрать требуемый аэропорт в нижней части экрана (например, UUEE) и нажать «*EDIT CLIP*».

ПРИМЕЧАНИЕ: при первоначальном заходе на данную страницу, добавленными в «Chart Clip» будут карты-схемы типа «CHART CHANGE NOTICES» и «AIRPORT», а выбранный в «CHART CLIP AIRPORT» по умолчанию является аэропорт вылета.



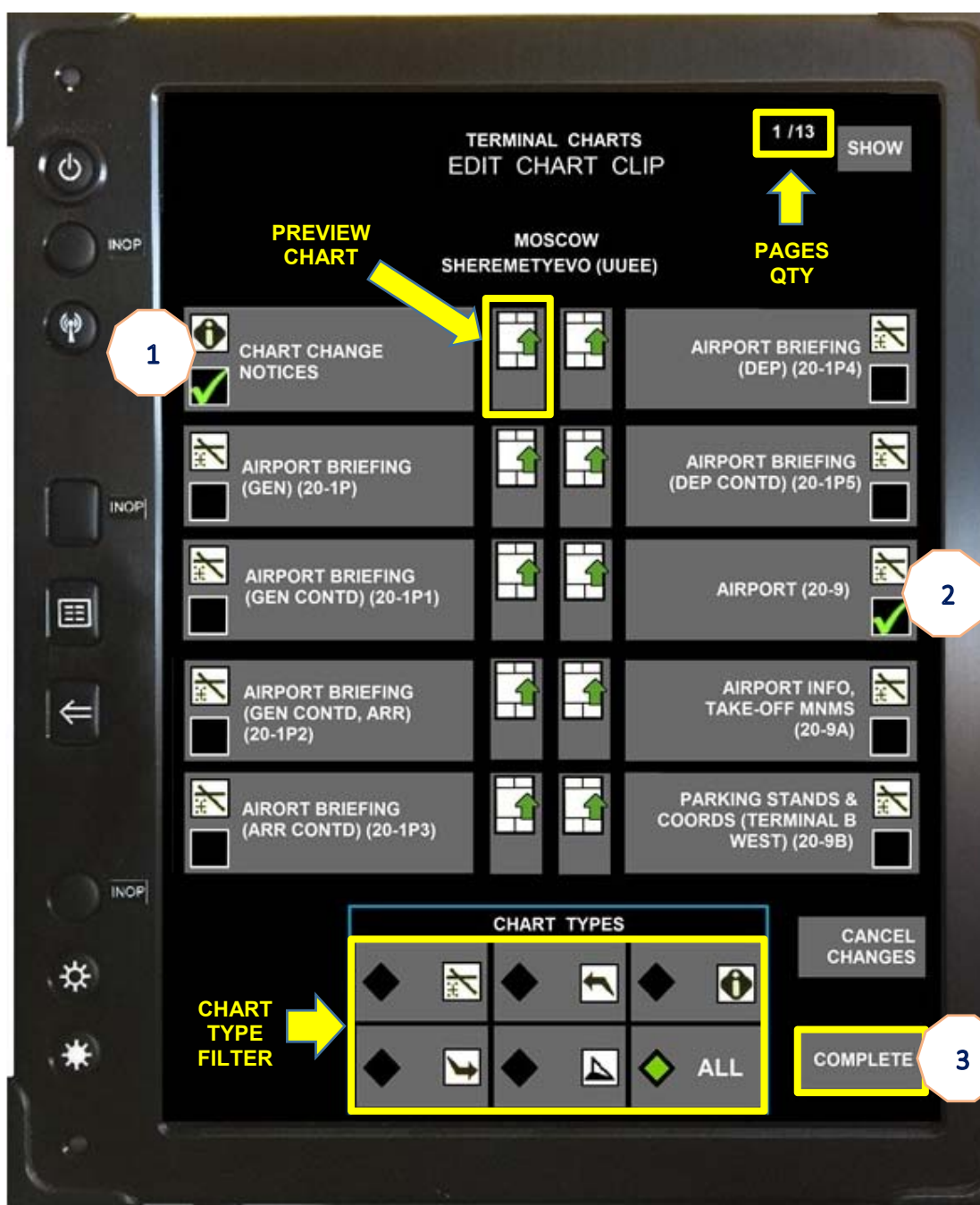
TERMINAL CHARTS CHART CLIP PAGE

В следующей секции выберете требуемые для полёта карты-схемы.

Выбор схем осуществляется путем расстановки соответствующих отметок «».

Для предварительного просмотра, используйте соответствующую кнопку «PREVIEW CHART», расположенную слева и справа от названий схем. По окончанию выбора, нажмите «COMPLETE».

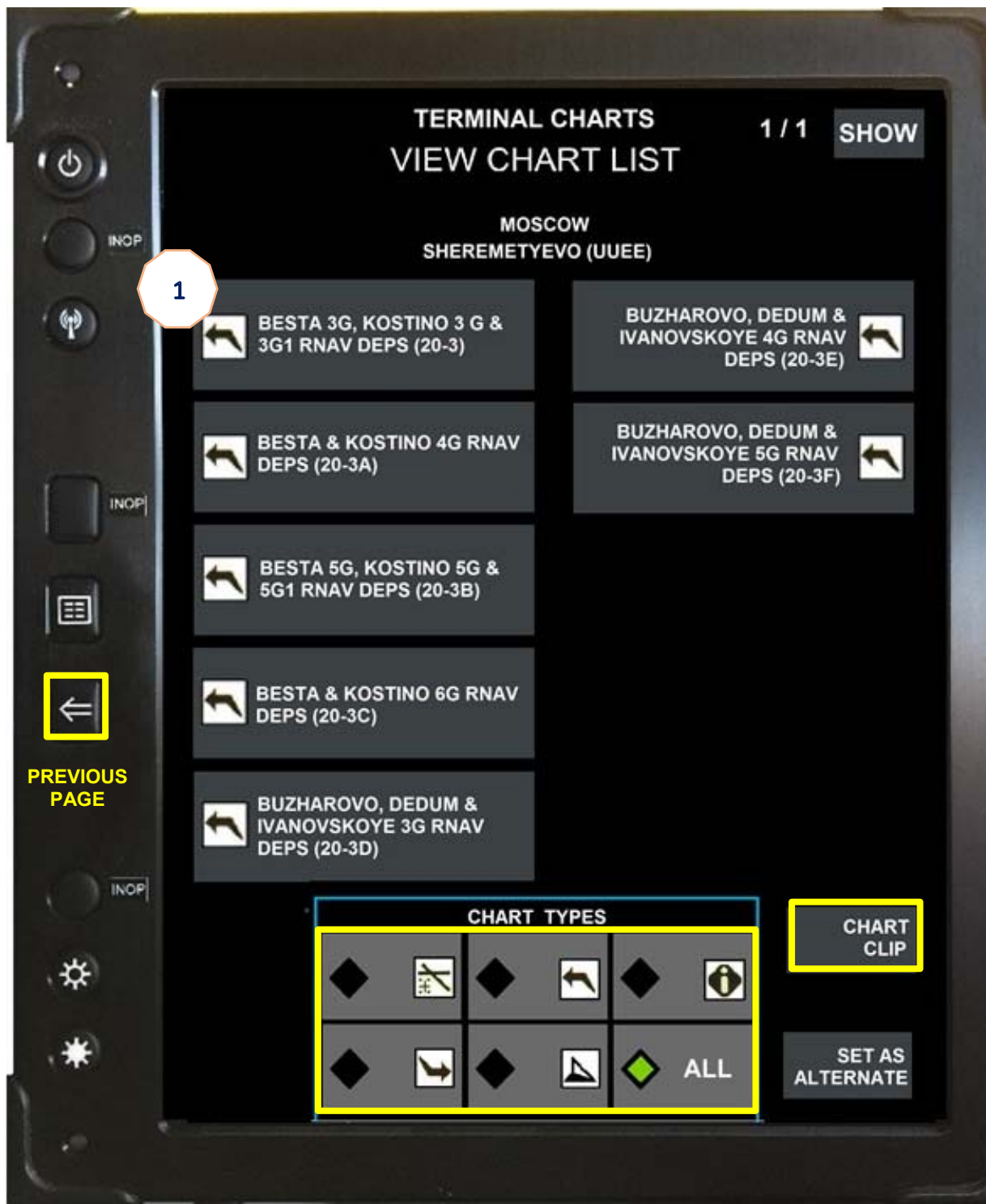
ПРИМЕЧАНИЕ: количество страниц карт-схем показано в верхней части экрана. В зависимости от выбранного фильтра «CHART TYPES» (SID, STAR APPROACH, CHART CHANGE NOTICE, AIRPORT CHARTS, или ALL), карты-схемы будут отсортировываться по типам, при этом количество страниц будет меняться.



TERMINAL CHARTS EDIT CHART CLIP PAGE

Для просмотра выбранных карт-схем, нажмите по одной из них. Для возврата к выбору схем, нажмите кнопку «CHART CLIP». Для возврата к предыдущей странице, нажмите кнопку «PREVIOUS PAGE» (или SHOW => Previous page).

Чтобы отсортировать схемы по типам (SID, STAR APPROACH, CHART CHANGE NOTICE, AIRPORT CHARTS, или ALL), используйте фильтры «CHART TYPES».



TERMINAL CHARTS VIEW CHART LIST PAGE

В режиме просмотра отображаются все схемы выбранные в «CHART CLIP».

SHOW

Для перелистывания схем нажмите «**SHOW**» и далее:

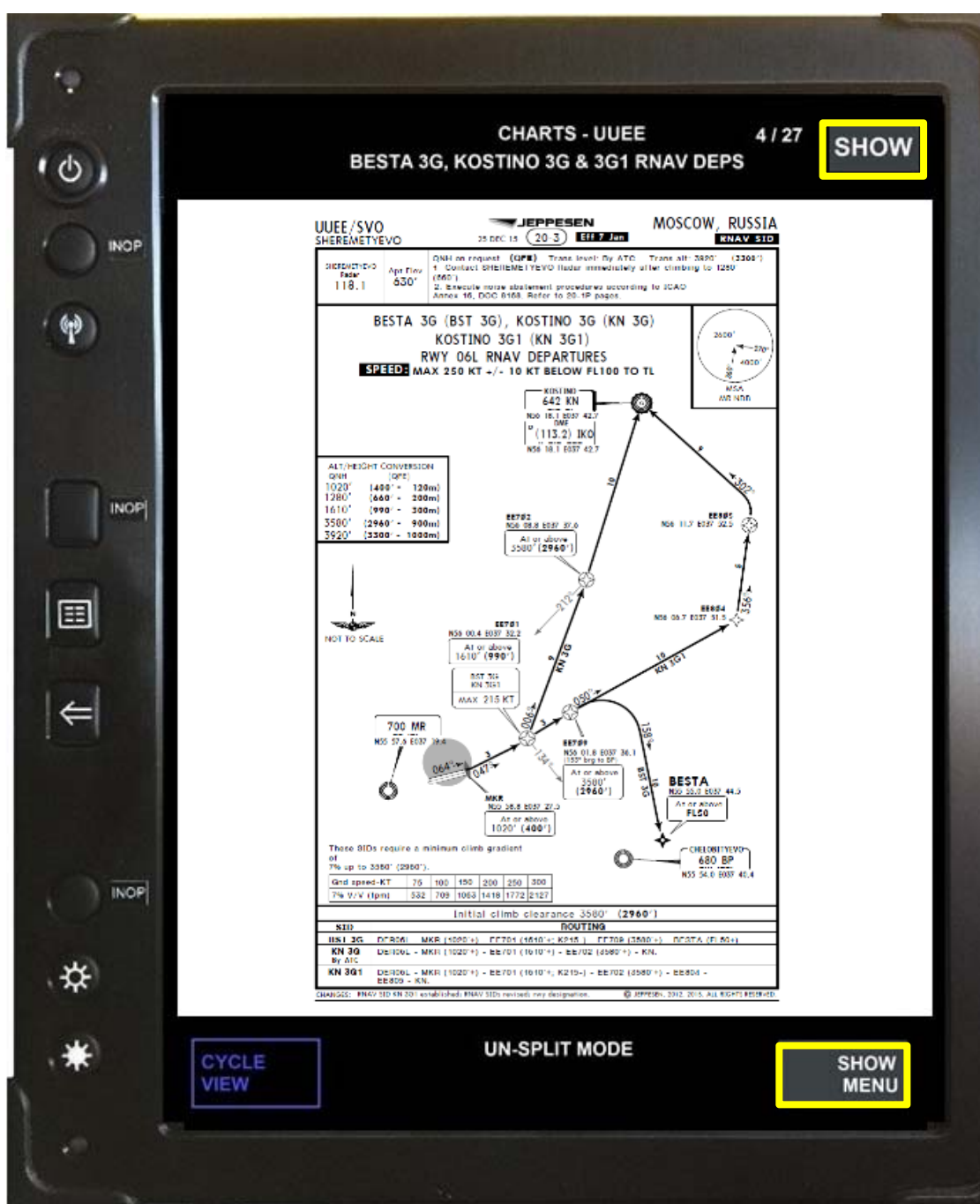
PGUP

– для перелистывания страниц вперед (вправо)

PGDN

– для перелистывания страниц назад (влево).

Для изменения масштаба схемы, поворота на 90°, или перевода в NIGHT MODE и DAY MODE, нажмите «**SHOW MENU**».



TERMINAL CHARTS - UUEE

4.12. Работа с модулем «ENROUTE» EFB Class 2 Boeing 737

Для начала работы с модулем ENROUTE, нажмите «ENROUTE CHARTS» в главном меню. Для заведения маршрута полёта нажмите кнопку «MODE», выберите «ROUTE», после чего введите маршрут полёта в окне «ENTER ROUTE». Для отображения частот связи используйте вкладку COMMS.



ENROUTE FLIGHT PLAN INPUT

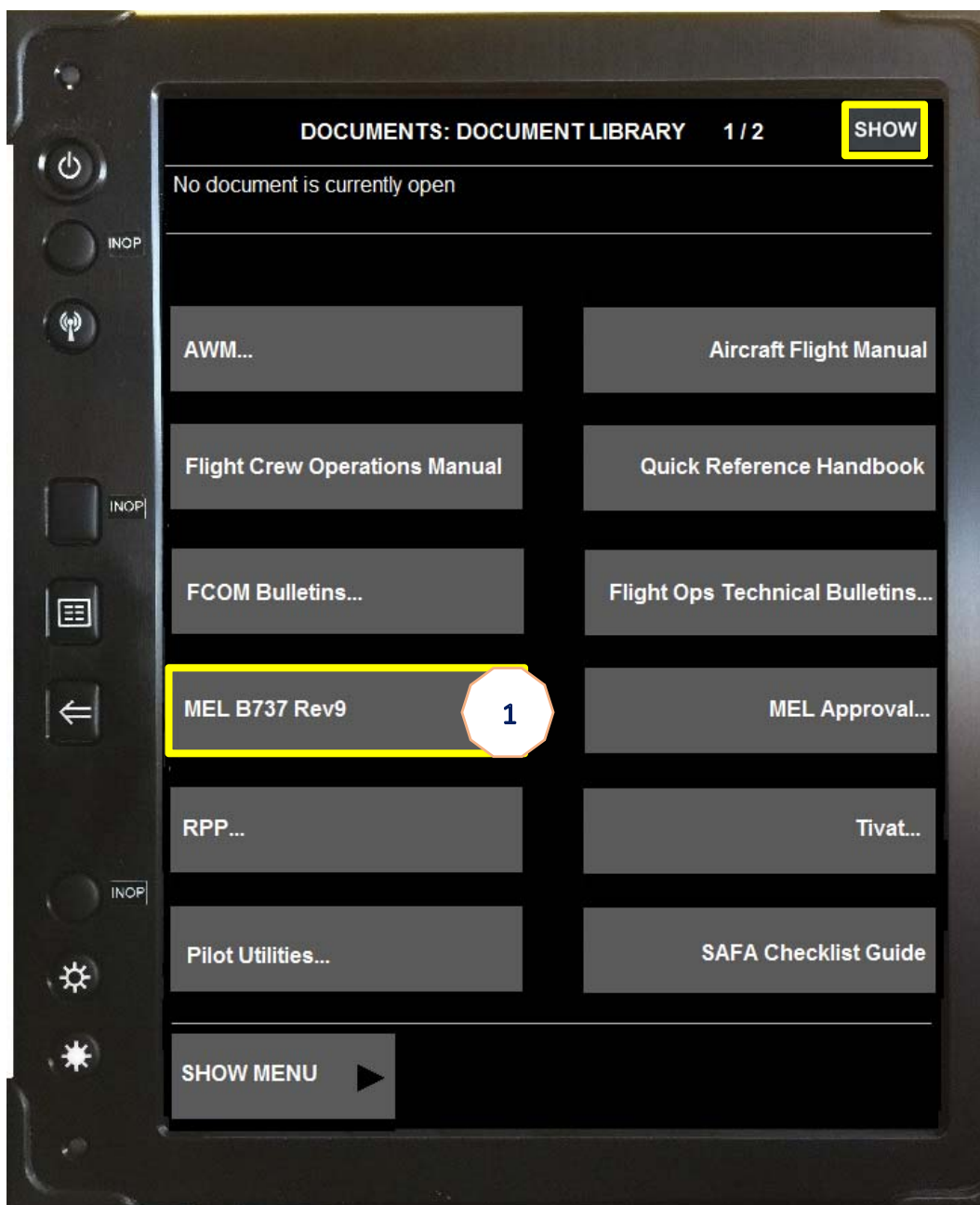
4.13. Работа с модулем «DOCUMENTS» EFB Class 2 Boeing 737

Для начала работы с модулем DOCUMENTS, нажмите «DOCUMENTS» в главном меню. Для перехода к интересующему разделу документа, выберите его из списка и перейдите по ряду ссылок. При этом, в верхней части страницы отобразится структура открытого документа. Для перелистывания страниц, нажмите:

«» и далее:

 – для перелистывания страниц вперед (вправо)

 – для перелистывания страниц назад (влево).



DOCUMENTS LIBRARY

По результатам открытия интересующего раздела документа, в верхней части страницы отобразится название раздела и перечень открытых разделов.

Для Возврата к оглавлению открытого документа, используйте MENU => TABLE OF CONTENTS. В случае необходимости возврата к оглавлению всех документов, используйте MENU => DOCUMENT LIBRARY.

Для поиска необходимой информации предусмотрена функция «SEARCH».



MEL DOCUMENT REVIEW

4.14. Работа с «IDENT PAGE» EFB Class 2 Boeing 737

Для просмотра типов и сроков действия, загруженных в EFB баз данных, нажмите кнопку «IDENT PAGE» в главном меню.

ПРИМЕЧАНИЕ: база данных «AIRPORT MOVING MAP» имеет два разных обозначения:

- ACTIVE MAP DATABASE - действующей база данных;
- AIRPORT MAP DATABASE - предшествующая действующей база данных.



EFB IDENT PAGE



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № EFB - 01-17**

РД-ГД-001

Стр. 58 из 88

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 Стр. 59 из 88 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

5. ОПИСАНИЕ РАБОТЫ С EFB CLASS 3 BOEING 777

5.1. Основные приложения EFB Boeing 777

Перечень основных приложений\функций EFB B777 выглядит следующим образом:

- PERFORMANCE TAKEOFF – приложение для определения характеристик ВС на взлёте с учётом множества внешних факторов (аэропорт вылета, номера ВПП, взлётного веса, погоды, конфигурации и состояния ВС и др.).
- PERFORMANCE LANDING DISPATCH – приложение для определения посадочных характеристик при подготовке к полёту.
- PERFORMANCE LANDING ENROUTE – приложение для определения фактических посадочных характеристик при снижении ВС.
- DOCUMENTS – приложение для просмотра документации по FCOM, MEL, AFM, QRH, Jeppesen Airway Manual (в том числе Chart и Enroute NOTAM) в формате XML, а также документов компании, таких как РПП, ППЛС и др. в формате PDF.
- TERMINAL CHARTS - приложение для просмотра карт-схем (SID, STAR, APPROACH, APT INFO и др.).
- ENROUTE MOVING MAP – приложение для работы с движущейся маршрутной картой.
- AIRPORT MOVING MAP – приложение для работы с движущейся картой аэродрома.
- PILOT UTILITES – набор утилит для пилота, таких как калькулятор, таймер, конвертер величин, скоростей, и др.
- IDENT PAGE – приложение для просмотра загруженных в систему EFB партийных номеров, а также периодов действия некоторых баз данных. Периодичность имеют такие приложения как: «Terminal Charts» (14 дней), «Airport Moving Map» (28 дней) и «Enroute Moving Map» (28 дней).
- XFR (VIEW OFFSIDE) – просмотр изображения с другого EFB. Для КВС доступен просмотр изображения с устройства второго пилота (для второго пилота – изображение с EFB КВС).
- SYSTEM PAGE – системная страница, необходимая для обновлений, перезагрузки и выключения EDU EFB, производимых техническим составом.

5.2. Описание работы оборудования EFB Class 3 Boeing 777

Устройства EFB Class 3 располагаются на боковых панелях слева от КВС и справа от второго пилота. Обновления устройств производятся посредством MAINTENANCE LAPTOP, в соответствии со стандартом ARINC 665-3. Управление приложениями EFB производится посредством технологии «TOUCH SCREEN» в резистивном режиме (однократное нажатие). EFB можно также управлять посредством CCD (CURSOR CONTROL DEVICE).

Внимание! Экран EFB может быть поврежден острыми предметами. Члены экипажа не должны использовать предметы для управления приложениями и внесения данных, имеющих потенциальную возможность нанесения повреждений экранам EFB.

5.3. Включение EFB class 3 Boeing 777

Для включения устройств EFB Class 3 Boeing 777, необходимо нажать кнопку «PWR».

Выключение производится через меню программы:

SYSTEM PAGE => SHOTDOWN.

ПРИМЕЧАНИЕ: зачастую могут возникать ситуации, когда EFB уже включен, но уровень BRIGHTNESS выставлен в минимальное значение. В этих случаях необходимо немного повысить уровень яркости и дисплей заработает.

ВНИМАНИЕ: члены экипажа не должны пользоваться АЗС FO\CAPT EU для отключения, или перезагрузки EFB. Данные действия могут привести к поломкам программной, а в особых случаях и аппаратной части EFB.

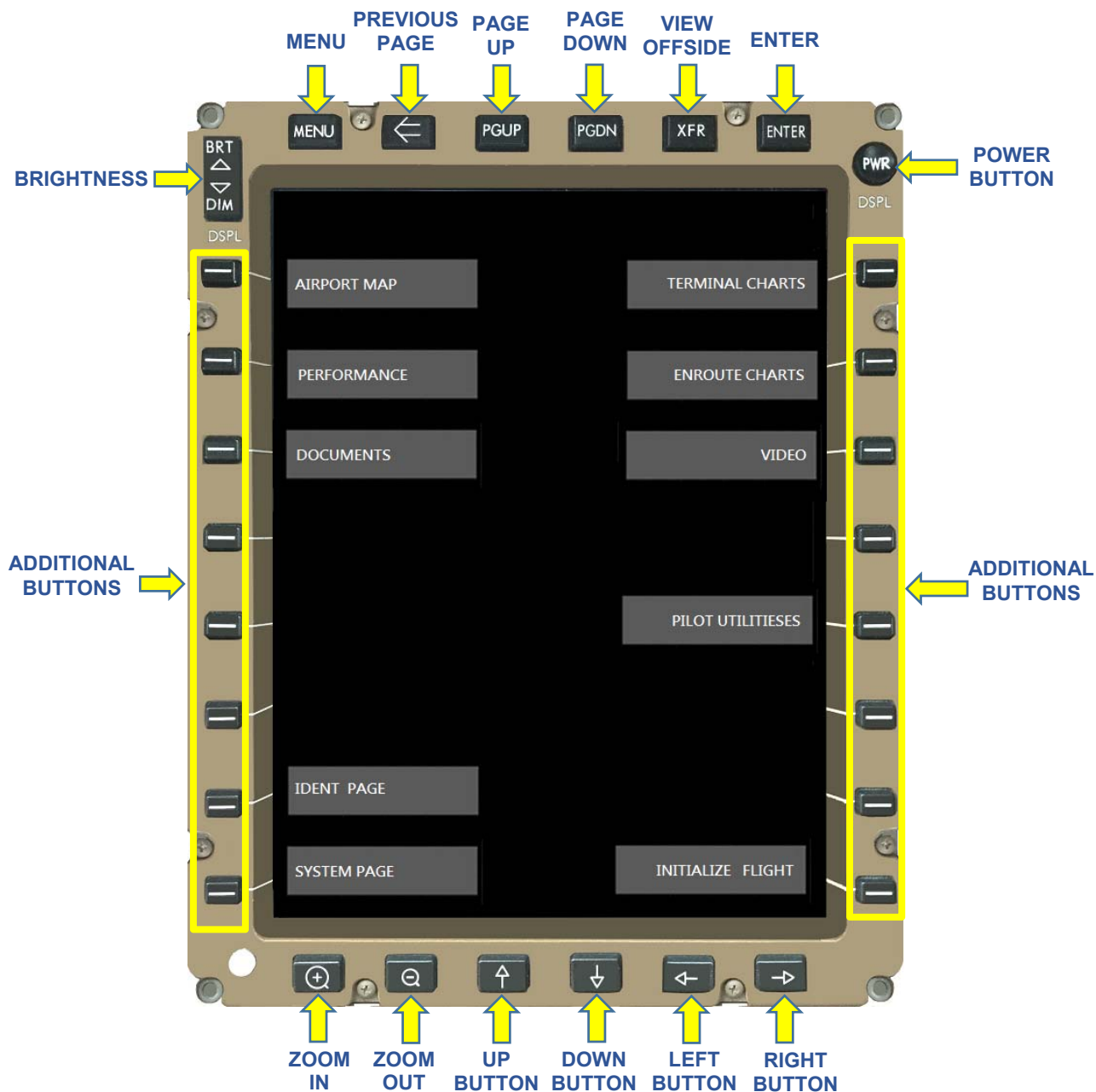


B777 EFB Display Unit (DU)

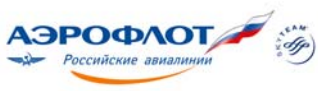
5.4. Главное меню EFB Class 3 Boeing 777

Описание боковых кнопок «BEZEL BUTTONS» представлено на рисунке ниже.







Кнопки «ADDITIONAL BUTTONS» отвечают за нажатие активных программных кнопок (например, таких как AIRPORT MAP, TERMINAL CHARTS, PERFORMANCE, DOCUMENTS и др.)



B777 EFB BEZEL BUTTONS DESCRIPTION

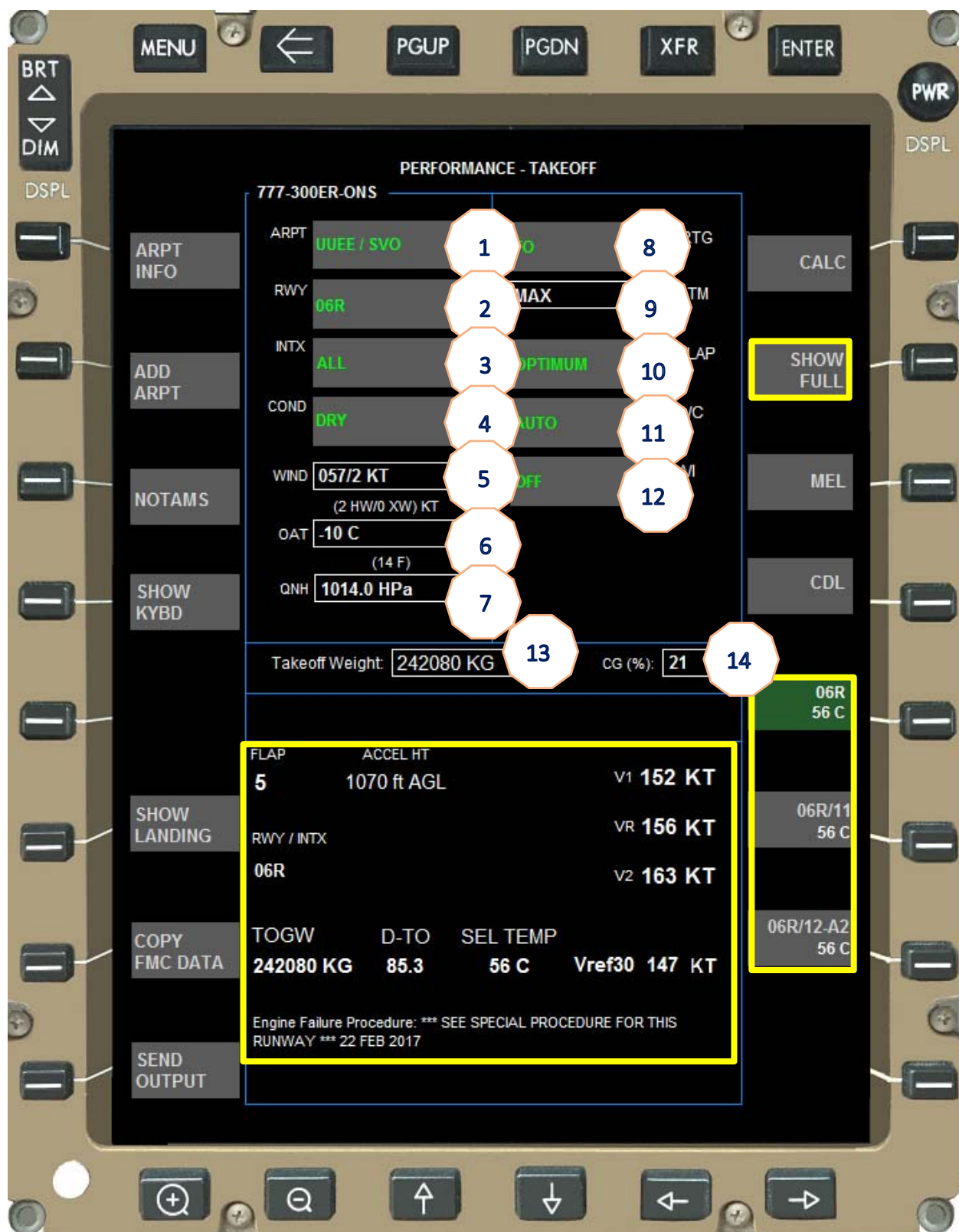
| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 62 из 88 |

Описание программных кнопок представлено в таблице ниже:

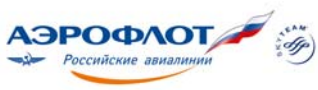
| Название (изображение) кнопки | Функционал кнопки |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AIRPORT MAP | Приложение для работы с движущейся картой аэродрома |
| PERFORMANCE | Приложения по определению характеристик ВС при TAKEOFF, LANDING DISPATCH, и LANDING ENROUTE |
| IDENT PAGE | Список загруженных в EFB баз данных со сроком действия |
| SYSTEM PAGE | Системная страница. Необходима для производства обновлений устройств, а также перезагрузки и выключения EDU |
| DOCUMENTS | Документы авиакомпании |
| TERMINAL CHARTS | Карты-схемы типа «SID», «STAR», «APPROACH», «A/P INFO» и др. |
| ENROUTE CHARTS | Маршрутная движущаяся карта |
| VIDEO | Видеонаблюдение за дверью экипажей |
| PILOT UTILITIES | Калькулятор, таймер, конвертер величин, скоростей, и др. |
| INITIALIZE FLIGHT | Инициализация нового полёта. «Close Flight» закрывает предыдущий рейс (стирает все введенные данные), «Initialize Flight» начинает новый рейс. |
|  | Серый цвет обозначает, что кнопка является активной |
|  | Синий цвет кнопки, или синяя рамка вокруг кнопки обозначают, что кнопка не может быть нажата. При загрузке EFB цвет кнопки переходит из синего в серый. |
|  | Янтарный (amber) цвет обозначает отказ, или внимание |
|  | Текстовое поле, выделенное белым цветом, обозначает, что оно находится в действии. Для ввода данных, необходимо ввести информацию в эти поля. |
|  | Зеленый текст и треугольник справа указывают о наличии раскрывающегося списка меню и выбранном состоянии |
|  | Данные символы указывают на произведённый выбор |

5.5. Работа с модулем «TAKEOFF» EFB Class 3 Boeing 777

Для перехода в «TAKEOFF», нажмите соответствующую кнопку «PERFORMANCE» в главном меню.



PERFORMANCE - TAKEOFF

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А | РД-ГД-001 |
| | Дополнение № EFB - 01-17 | Стр. 64 из 88 |

Заполнение вводных данных «Performance TAKEOFF B777»:

| Вводные поля | Обозначение | Пример |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| ARPT | 4-х-буквенный ICAO-код аэродрома | UUEE |
| RWY | Номер полосы | 06R |
| INTX | РД (Intersections). При вводе значения «ALL», будут рассчитаны все доступные на полосе РД, а также вся длина ВПП. При выборе значения «First 4» (где доступно), будет рассчитаны первые четыре позиции для взлёта, включающие также всю длину ВПП. <u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> «First 4» применимо только на тех ВПП, где количество РД равно, или превышает 4 шт. | ALL |
| COND | Состояние ВПП (DRY, WET, STNDNG WTR, SLUSH, CMPCT SNOW, DRY SNOW, WET ICE) | DRY |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 057/2 |
| OAT | Температура (по умолчанию C°) | -10 |
| QNH | Давление QNH (по умолчанию hPa) | 1014 |
| RTG | Режим работы двигателей: <ul style="list-style-type: none"> • TO – полная тяга • TO-1 (25) – DERATE 1 • TO-2 (30) – DERATE 2 <u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> DERATE TAKEOFF (TO-1 и/или TO-2) допускается на CONTAMINATED RWY, а также с некоторыми пунктами MEL. | TO |
| FLAP | Положение закрылков: OPTIMUM, 5, 15, 20 . При выборе «OPTIMUM», по результатам расчёта будет определена оптимальная (для максимального взлётногo веса, или минимальной тяги) конфигурация закрылков. | OPTIMUM |
| A/C | Кондиционирование: Air Condition (AUTO, OFF) | AUTO |
| A/I | Противообледенительная система. Возможные состояния: OFF, ENGINE, ENG+WING, ENG AUTO, E ON+W AUTO | OFF |
| Takeoff Weight | Взлётный вес. Заводится в тоннах, или кг. | 242080 |
| CG (%): | Center of Gravity, заводимый в процентах | 21 |

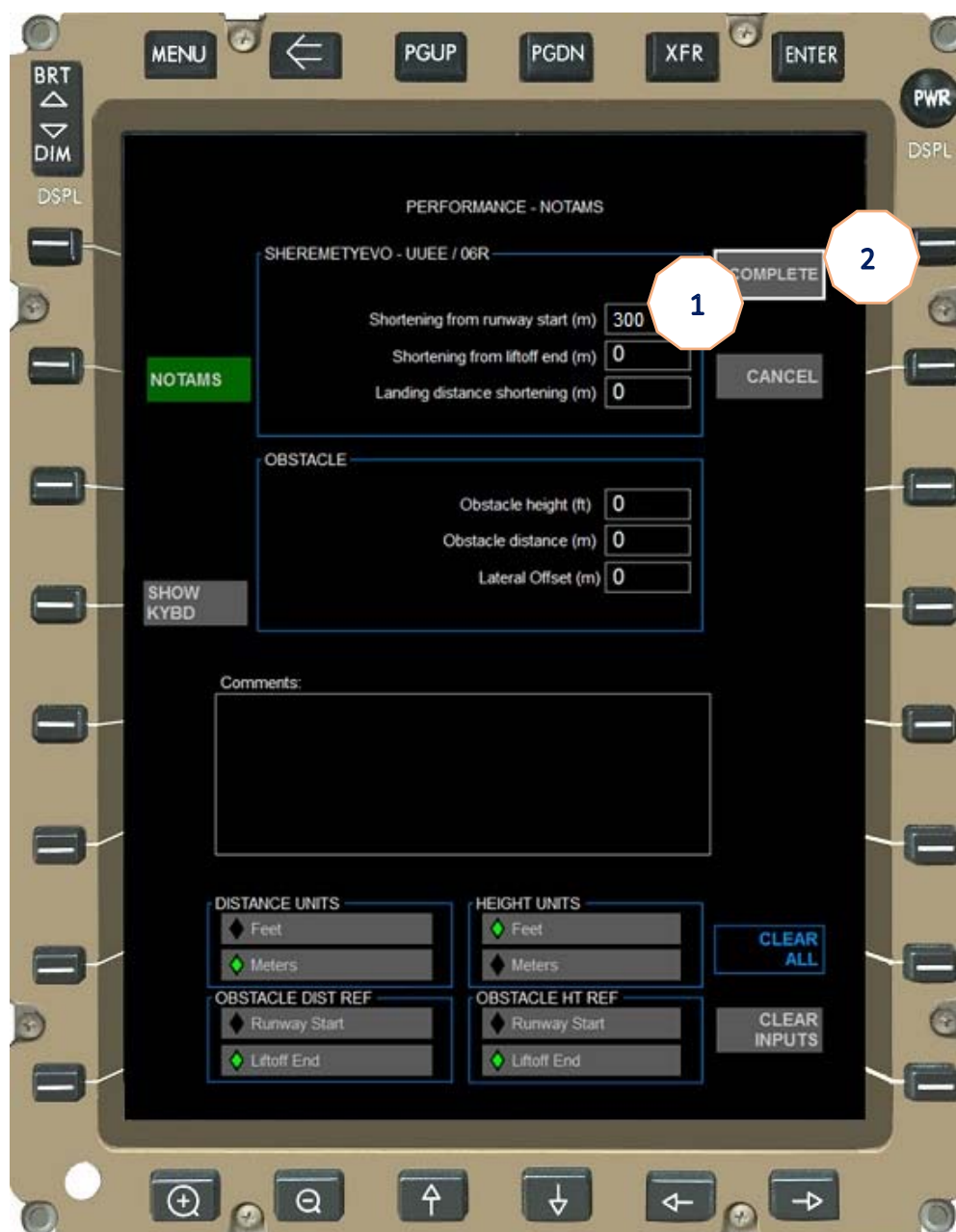
По окончании ввода всех параметров, нажмите «**CALC**». Результаты расчётов будут отображены в таблице снизу. Для переключения между расчётами (например, разными РД и всей длиной ВПП), используйте колонку справа (например, между «06R» и «06R/11»). Для переключения между расчётами «**ATM**» и «**FULL THRUST**», используйте соответствующую вкладку справа «**SHOW FULL**» и «**SHOW ATM**».

5.6. Работа с вкладкой «NOTAMS» EFB Class 3 Boeing 777

При необходимости изменения длины полосы по NOTAM, на странице PERFORMANCE-TAKEOFF войдите во вкладку «NOTAMS», введите в соответствующие поля требуемую величину уменьшения длины полосы от её начала «*Shortening from runway start (m)*», или конца «*Shortening from liftoff end (m)*», после чего нажмите «COMPLETE». В случае, если изменения касаются аэродрома посадки, используется третье поле - «*Landing distance shortening (m)*».

Для заведения препятствия введите его высоту и удаление от торца ВПП. Помимо этого, предусмотрено поле для ввода отклонения препятствия от оси ВПП – вкладка «*Lateral offset (m)*». Отклонение в левую сторону заводится со знаком «-», в правую со знаком «+» (плюс допускается не ставить).

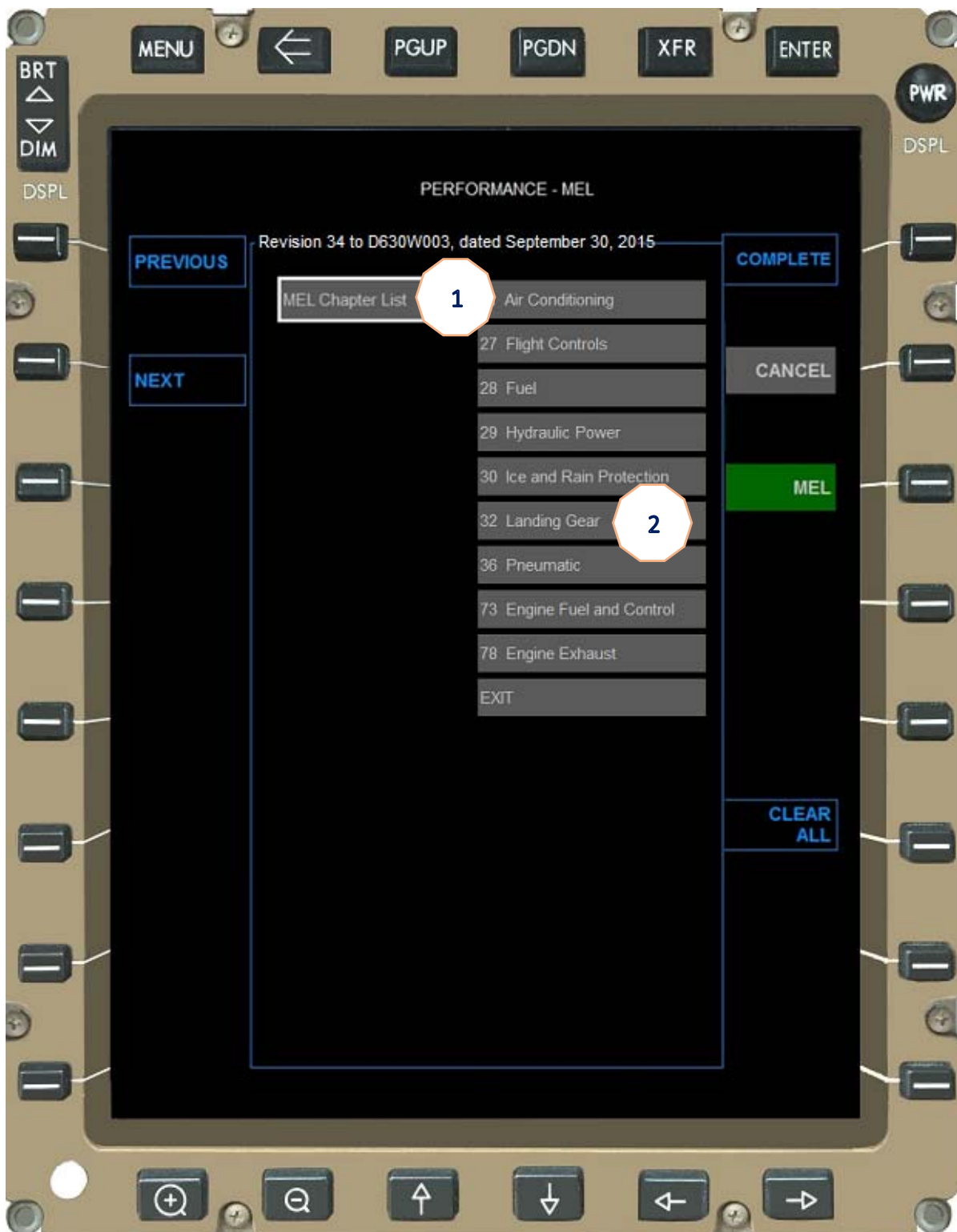
ПРИМЕЧАНИЕ: обращайтесь внимание на вводимые единицы измерения (m, или ft).



NOTAMS INPUT

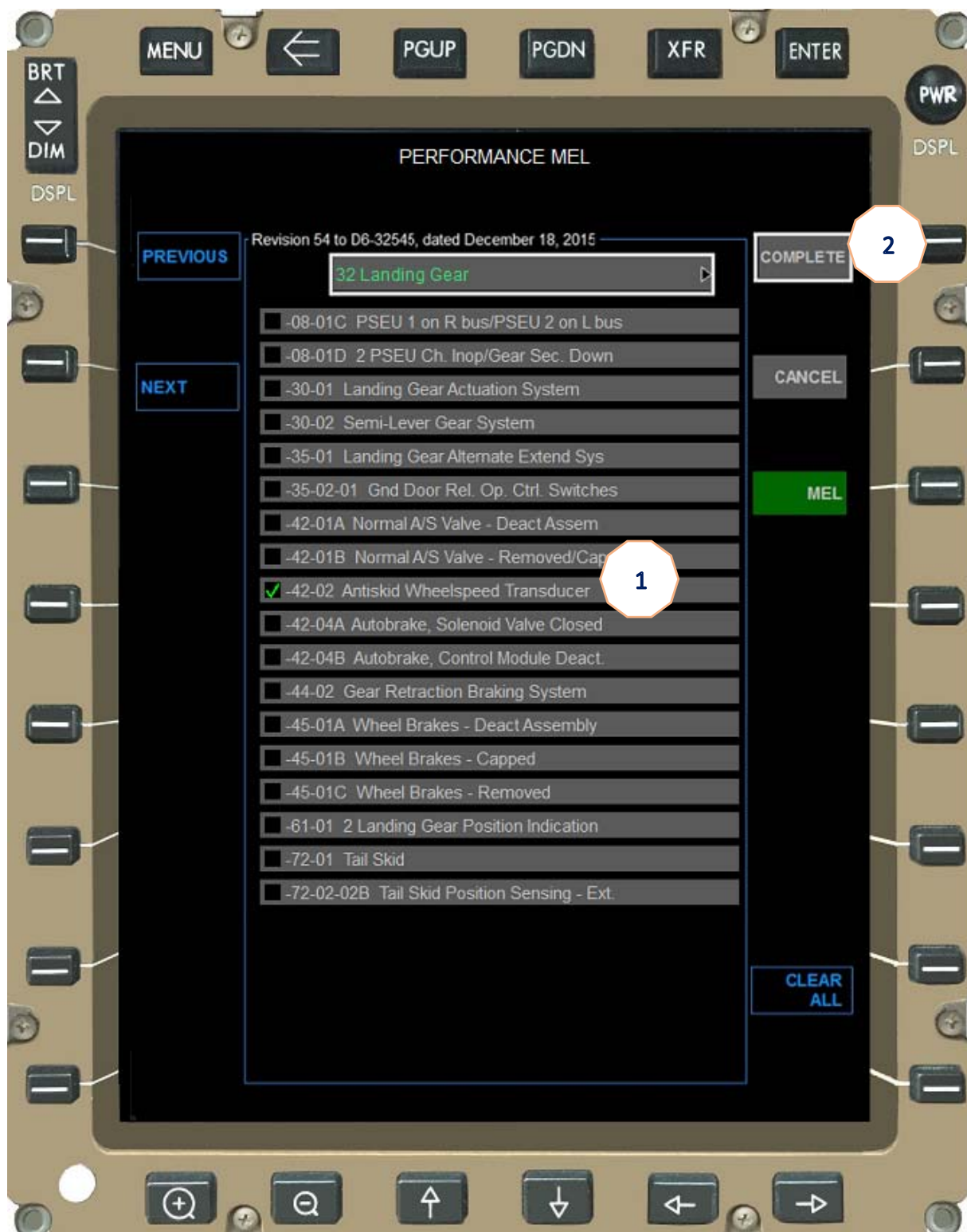
5.7. Работа с вкладкой «MEL» EFB Class 3 Boeing 777

В случае наличия в конфигурации ВС пункта MEL, влияющего на ВПХ, необходимо завести данный отказ в EFB. Для этого, на странице PERFORMANCE-TAKEOFF войдите во вкладку «MEL», нажмите «MEL Chapter List» и выберете требуемую главу MEL. Например, «32 Landing Gear».



MEL CHAPTER SELECTION

На следующей странице выберете пункт MEL, например, «-02-02 Antiskid System» (потребуется ввод количества отказавших элементов), и нажмите «Complete». После этого, вкладка «MEL» на странице «PERFORMANCE-TAKEOFF» будет подсвечена желтым цветом, символизируя, что пункт MEL успешно активирован и будет учтён при расчёте.



MEL ITEM SELECTION

5.8. Работа с модулем «LANDING DISPATCH» EFB Class 3 Boeing 777

Для перехода в «Performance LANDING DISPATCH», необходимо нажать кнопку «SHOW LANDING» на странице «PERFORMANCE - TAKEOFF».

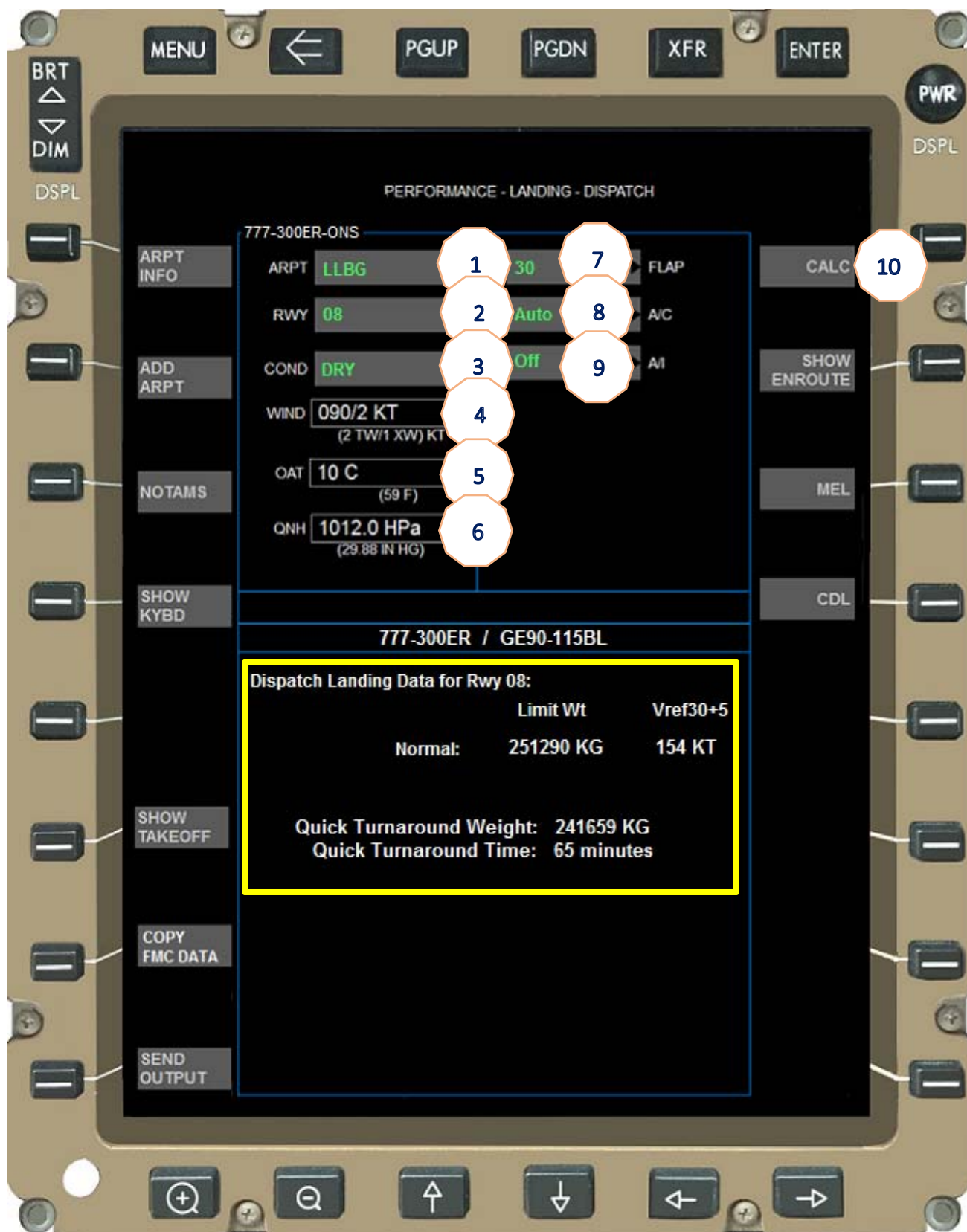
Заполнение вводных данных «Performance LANDING DISPATCH» B777:

| Вводные поля | Обозначение | Пример ввода |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| ARPT | 4-х-буквенный ICAO-код аэродрома | LEVC |
| RWY | Номер полосы | 30 |
| COND | Состояние ВПП (DRY, WET, STNDNG WTR, SLUSH, CMPCT SNOW, DRY SNOW, WET ICE) | DRY |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 090/2 |
| OAT | Температура (по умолчанию C ⁰) | 10 |
| QNH | Давление QNH (по умолчанию hPa) | 1012 |
| FLAP | Положение закрылков. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • 25 • 30 | 30 |
| A/C | Кондиционирование: Air Condition (AUTO , OFF) | AUTO |
| A/I | Противообледенительная система. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • OFF • Engine • Eng+Wing | OFF |

По окончании ввода всех параметров, нажмите «CALC». Результаты расчётов будут отображены в таблице снизу. Данный вид расчётов используется для определения максимального посадочного веса. В большинстве случаев он производится при подготовке к полёту.

«Quick Turnaround Weight» - вес, при посадке с которым, до следующего взлёта требуется чтобы прошло как минимум время «Quick Turnaround Time». Оба эти параметра рассчитываются в данном модуле.

Заполнение данных LANDING – DISPATCH B777:



PERFORMANCE – LANDING DISPATCH INPUT

5.9. Работа с модулем «LANDING ENROUTE» EFB Class 3 Boeing 777

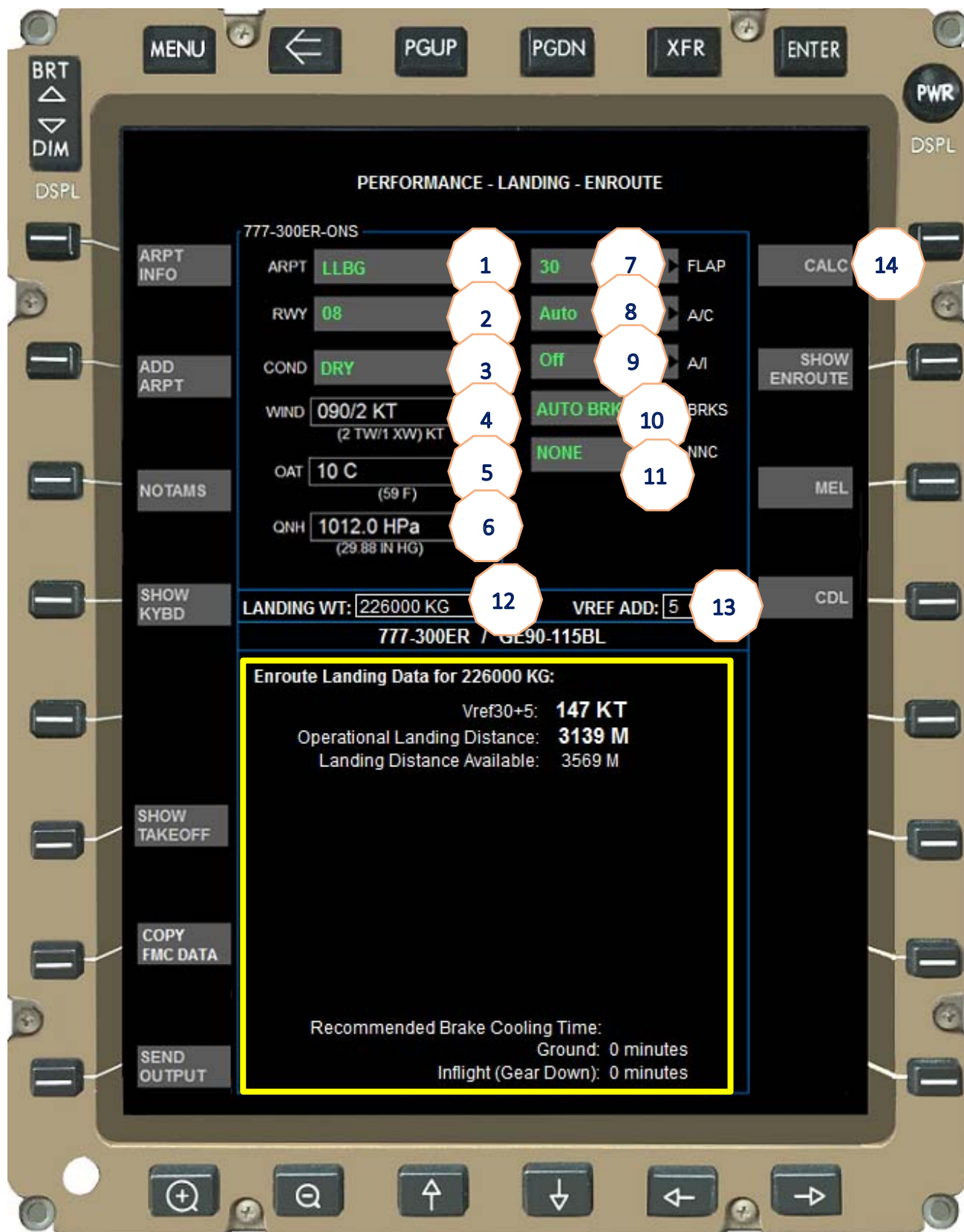
Для перехода в раздел «LANDING ENROUTE», необходимо нажать кнопку «SHOW ENROUTE» в правой колонке страницы «LANDING DISPATCH».

Заполнение вводных данных «Performance LANDING ENROUTE» B777:

| Вводные поля | Обозначение | Пример ввода |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| ARPT | 4-х-буквенный ICAO-код аэродрома | LLBG |
| RWY | Номер полосы | 30 |
| COND | Состояние ВПП: DRY, WET, STNDNG WTR, SLUSH, CMPCT SNOW, DRY SNOW, WET ICE | DRY |
| WIND | Направление и скорость ветра в формате градусы/узлы | 090/2 |
| OAT | Температура (по умолчанию в градусах Цельсия C ⁰) | 10 |
| QNH | Давление QNH (по умолчанию hPa) | 1012 |
| REV | Режим работы REVERSE. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • NO CREDIT – не используется • ALL OP – используются на обоих двигателях • ONE INOP – используется один, из-за нерабочего второго. | ALL OP |
| FLAP | Положение закрылков: Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • 15 • 30 • 40 | 40 |
| A/C | Кондиционирование: Air Condition: <ul style="list-style-type: none"> • AUTO • OFF | AUTO |
| AI | Противообледенительная система. Возможные состояния: OFF, ENGINE, E+W | ENGINE |
| BRKS | Режим торможения. Возможные состояния: <ul style="list-style-type: none"> • ALL – будут рассчитаны все варианты сразу • MAX MANUAL • AUTO BRK 1 • AUTO BRK 2 • AUTO BRK 3 • AUTO BRK 4 • MAX AUTO | AUTO BRK 1 |
| NON-NORM | Ввод NNC отказа, произошедшего во время полёта. В случае отсутствия, необходимо ввести « NONE » | NONE |
| LANDING WT | Посадочный вес. Заводится в тоннах, или кг. Введенные тонны автоматически переводятся в кг | 226000 |
| VREF ADD | VREF ADD = VLS + 5kt ; VLS + Wind Correction (дополнительная прибавка скорости). Диапазон от 0 до 20 kt | 5 |

По окончании ввода всех параметров, нажмите «CALC». Результаты расчётов будут отображены в таблице снизу. Данный вид расчёта производится перед началом снижения.

Заполнение данных LANDING – ENROUTE B777:



PERFORMANCE – LANDING – ENROUTE INPUT

5.10. Работа с модулем «AIRPORT MOVING MAP» EFB Class 3 Boeing 777

Для перехода в раздел «AIRPORT MOVING MAP», необходимо нажать кнопку «AIRPORT MAP» в главном меню.

В зависимости от того, в каком состоянии находится инерциальная система, а также GPS, на карте AMM отобразятся:

- символ ВС (в режиме HEADING-UP, или NORTH-UP)
- Карта в режиме NORTH-UP с надписью «UNABLE POS ACCURACY ADIRU DATA», без отображения символа ВС

ПРИМЕЧАНИЕ: для появления символа ВС на карте, необходимо дождаться окончания полного цикла инициализации ADIRU DATA (например, для аэропорта Шереметьево – около 10 минут).

Наличие в модуле конкретного аэропорта зависит от того, был ли он заказан и загружен в соответствующую БД AMM. Список аэропортов может меняться.



AIRPORT MOVING MAP: NORTH-UP MODE

Для перевода карты в режим «NORTH-UP», нажмите соответствующие кнопки «SHOW MENU» для отображения дополнительных кнопок и «NORTH-UP MAP» для перехода в этот режим.

- HEADING-UP (HDG-UP) - ориентирует карту по отношению к курсу движения ВС путем перемещения карты в соответствии с положением и направлением ВС.
- NORTH-UP - ориентирует дисплей так, чтобы верхняя часть карты указывала на север. Как правило, данный режим используется для целей планирования. При наличии ADIRU DATA, символ ВС перемещается и вращается по карте. Во время полета, режим ориентации «NORTH-UP» выбирается по умолчанию.




| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № EFB - 01-17 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 73 из 88 |

Описание наиболее часто используемых кнопок модуля АММ представлено в таблице ниже:

| Название кнопки | Описание функционала |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Индикатор карты: <ul style="list-style-type: none"> • HDG-UP Map • NORTH-UP Map | Данные кнопки переводят ориентацию карты в зависимости от положения ВС, фазы полёта и других условий. |
| ARPT SEARCH | Производит поиск аэропорта. В случае, если аэропорт присутствует в БД АММ, он будет найден и его можно будет активировать. Поиск производится по 4-х буквенным ICAO кодам. |
| CENTER A/C | Позиционирует метку ВС по центру экрана карты. Функция доступна только в режиме «north-up». |
| CENTER MAP | Позиционирует карту по центру экрана. Функция доступна в режиме «north-up», а также когда ВС находится в полёте. |
| SHOW RNG RING | Отображает кольцо с радиусом 300 м вокруг символа ВС. Необходимо для визуального ориентирования на карте. |
| HIDE RNG RING | Скрывает кольцо вокруг символа ВС. |

Символ ВС отображается на карте АММ, когда поступает качественный сигнал от ADIRU и GPS. Символ пропадает при скорости движения ВС превышающей 40 узлов, и появляется, когда скорость снижается ниже 38 узлов.

В зависимости от режима работы карты АММ, отображаемые символы ВС могут меняться:

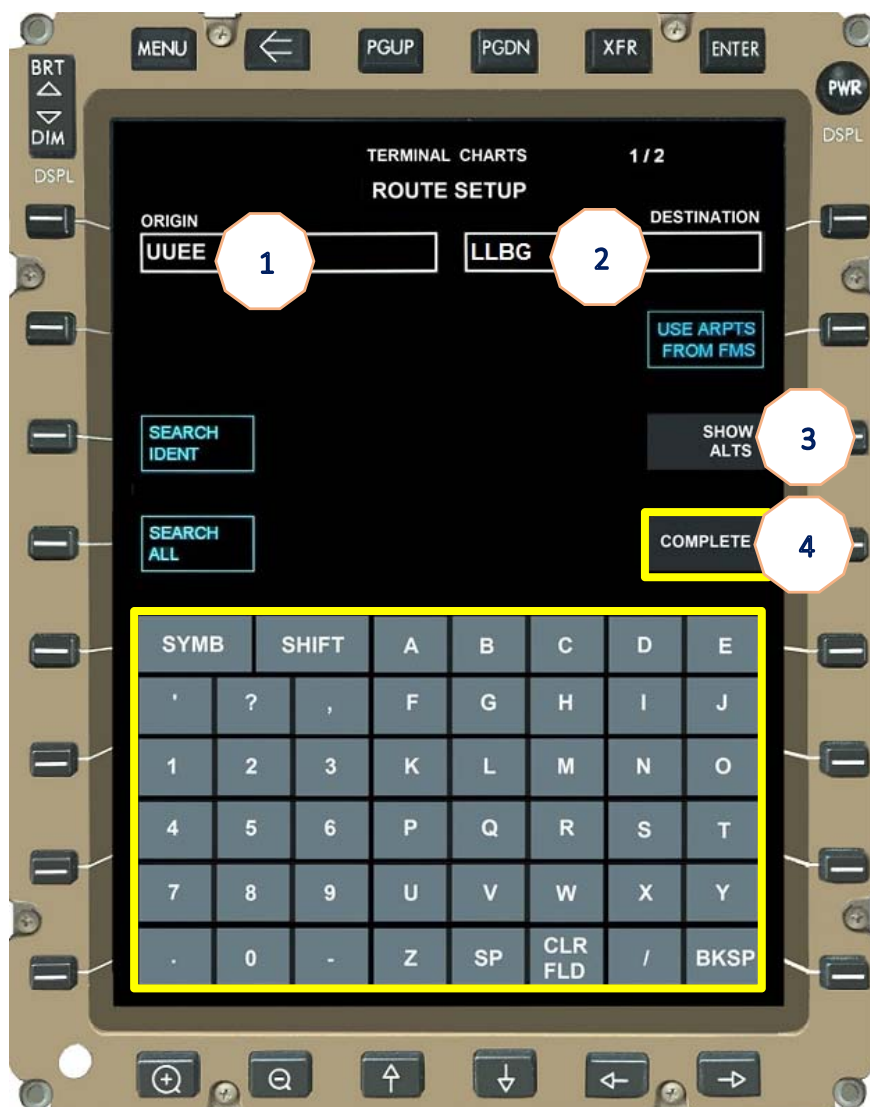
| Символ ВС | Название | Описание |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Направленный | Показывает позицию ВС в режиме HEADING-UP |
|  | Направленный | Показывает позицию ВС в режиме NORTH-UP |
|  | Ненаправленный | Отображает приблизительную позицию ВС, в случае потери сигнала о направленности ВС. |

5.11. Работа с модулем «TERMINAL CHARTS» EFB Class 3 Boeing 777

Для перехода в «TERMINAL CHARTS», нажмите соответствующую кнопку «TERMINAL CHARTS» в главном меню. Используя виртуальную клавиатуру, введите аэропорт вылета, прилета, а также запасные по маршруту, используя 4-х буквенные ICAO идентификаторы и кнопку «SEARCH IDENT». После заполнения полей, нажмите «COMPLETE».

Кнопка «SEARCH ALL», помимо поиска по ICAO и IATA идентификаторам производит поиск по названиям и городам аэропортов.

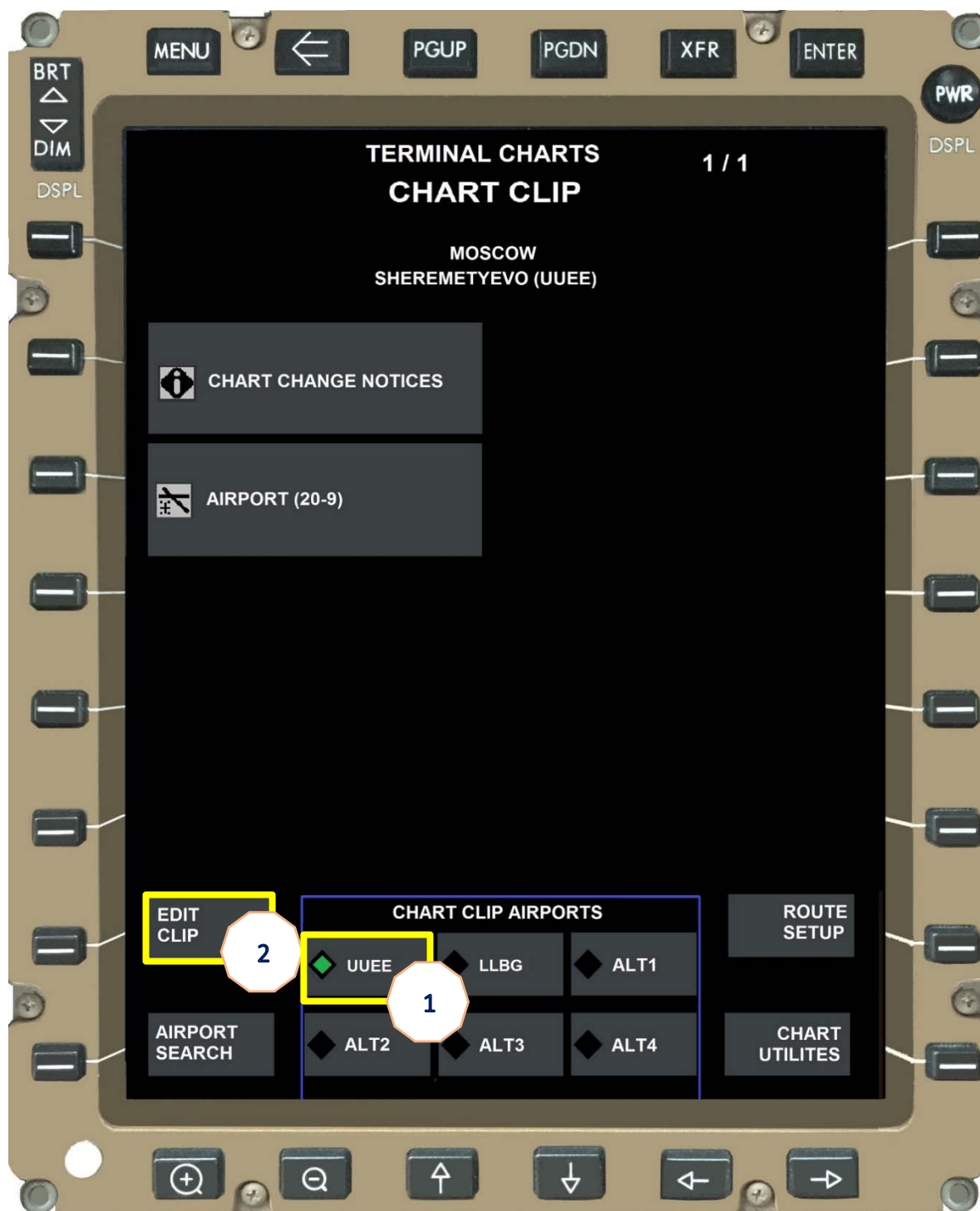
ПРИМЕЧАНИЕ: в случаях, если аэропорты вылета и назначения были иницированы в FMS, станет активна кнопка «USE ARPTS FROM FMS», при нажатии на которую, поля «ORIGIN» и «DESTINATION» будут заполнены автоматически.



TERMINAL CHARTS: ROUTE SETUP SCREEN

Для дальнейшего подбора карт-схем аэропортов (вылета, прилёта и запасных) с которым планируется работа, необходимо выбрать требуемый аэропорт в нижней части экрана (например, UUEE) и нажать «*EDIT CLIP*».

ПРИМЕЧАНИЕ: при первоначальном заходе на данную страницу, добавленными в «Chart Clip» будут карты-схемы типа «CHART CHANGE NOTICES» и «AIRPORT», а выбранный в «CHART CLIP AIRPORT» по умолчанию является аэропорт вылета.



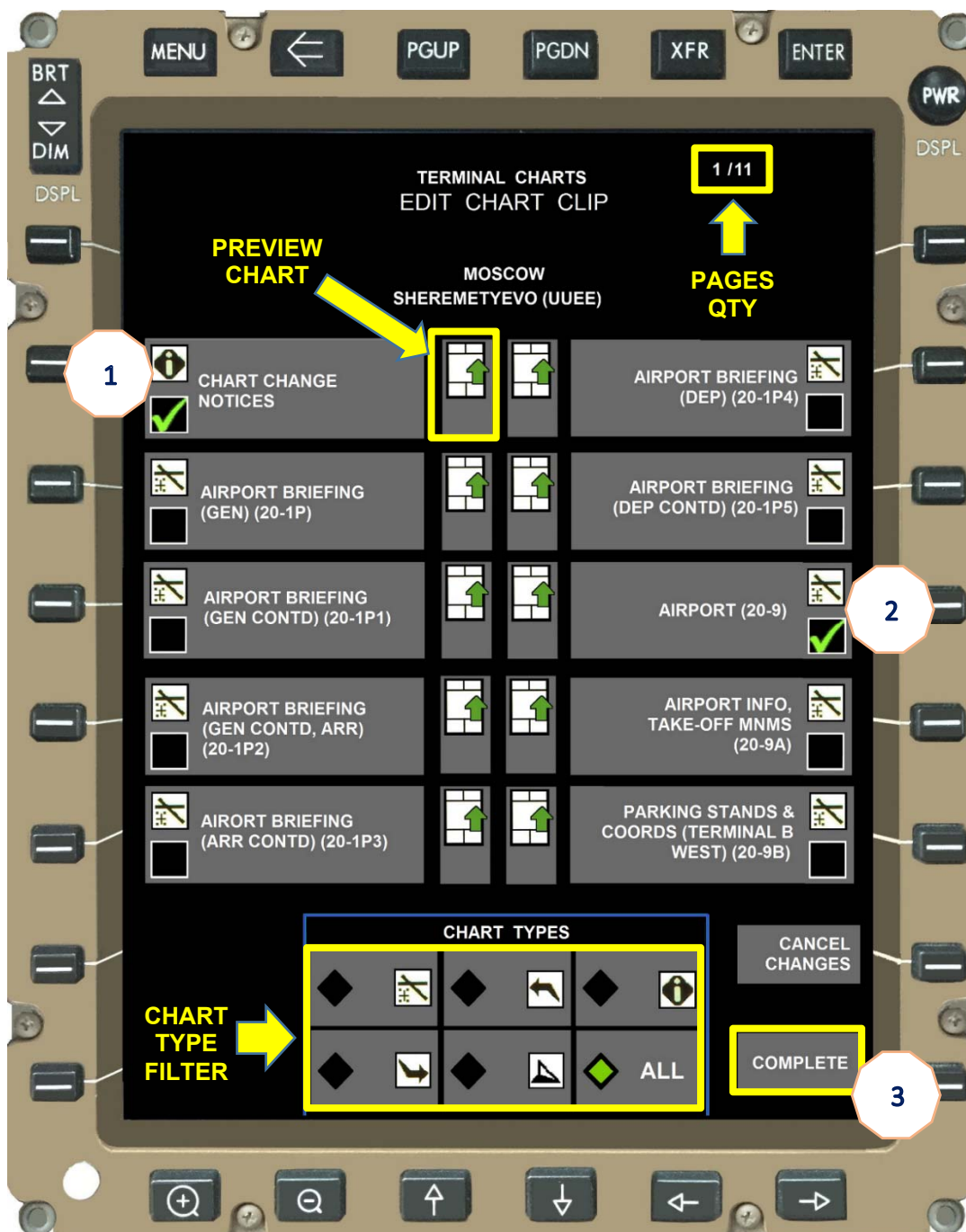
TERMINAL CHARTS CHART CLIP PAGE

В следующей секции выберете требуемые для полёта карты-схемы.

Выбор схем осуществляется путем расстановки соответствующих отметок «».

Для предварительного просмотра, используйте соответствующую кнопку «PREVIEW CHART», расположенную слева и справа от названий схем. По окончании выбора, нажмите «COMPLETE».

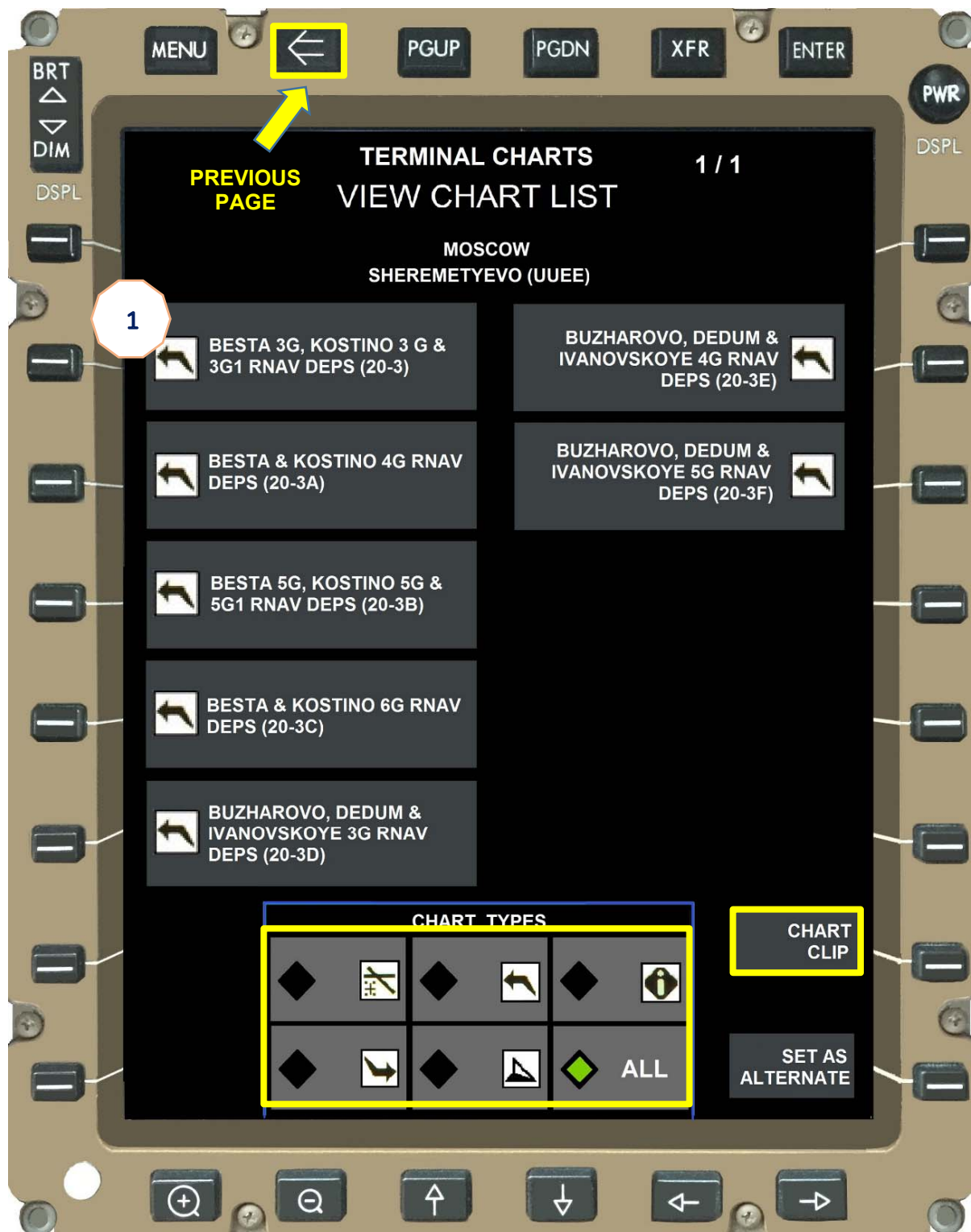
ПРИМЕЧАНИЕ: количество страниц карт-схем показано в верхней части экрана. В зависимости от выбранного фильтра «CHART TYPES» (SID, STAR APPROACH, CHART CHANGE NOTICE, AIRPORT CHARTS, или ALL), карты-схемы будут отсортировываться по типам, при этом количество страниц будет меняться.



TERMINAL CHARTS EDIT CHART CLIP PAGE

Для просмотра выбранных карт-схем, нажмите по одной из них. Для возврата к выбору схем, нажмите кнопку «CHART CLIP». Для возврата к предыдущей странице, нажмите кнопку «PREVIOUS PAGE».

Чтобы отсортировать схемы по типам (SID, STAR APPROACH, CHART CHANGE NOTICE, AIRPORT CHARTS, или ALL), используйте фильтры «CHART TYPES».



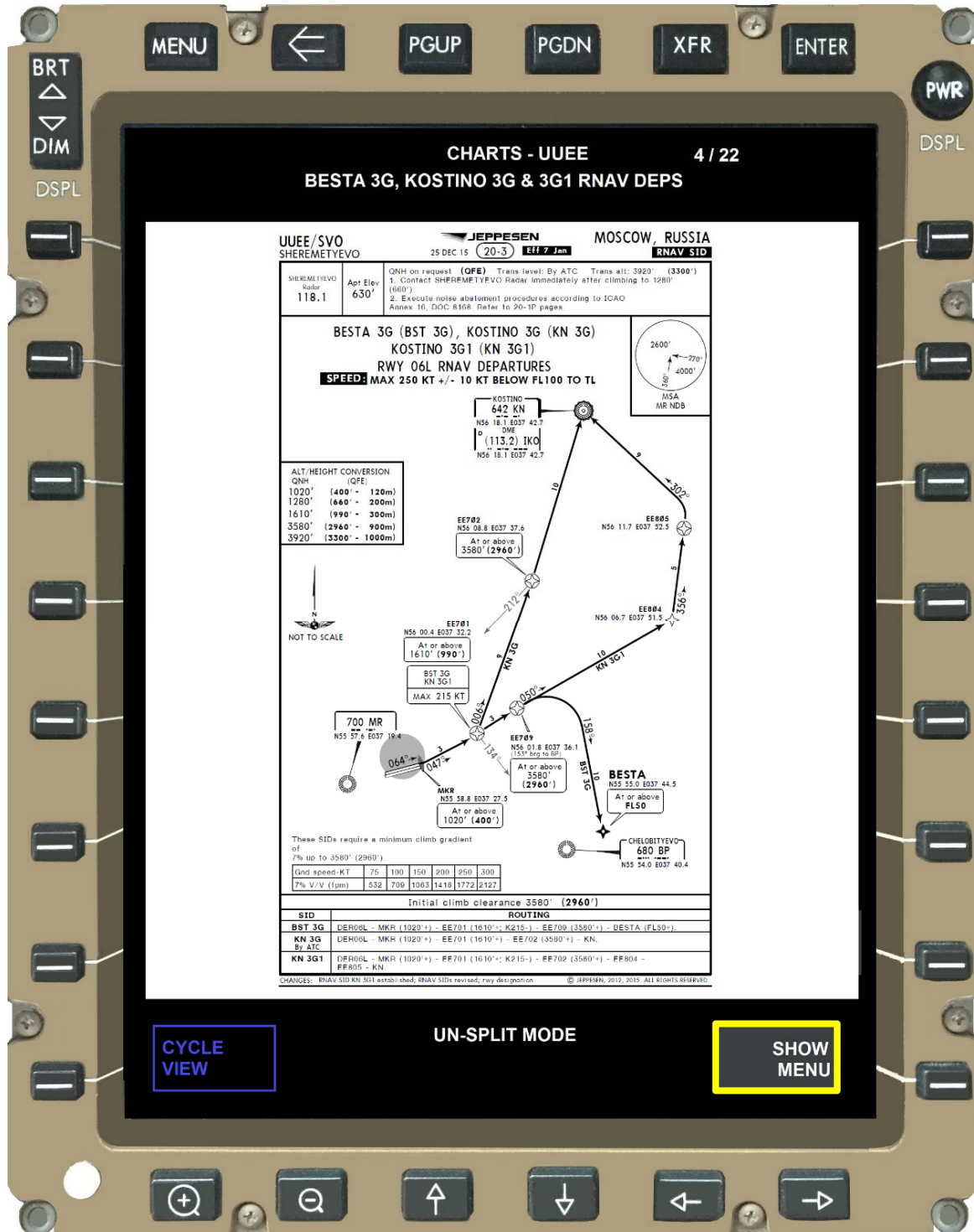
TERMINAL CHARTS VIEW CHART LIST PAGE

В режиме просмотра отображаются все схемы выбранные в «CHART CLIP».

PGUP – для перелистывания страниц вперед (вправо)

PGDN – для перелистывания страниц назад (влево).

Для изменения масштаба схемы, поворота на 90°, или перевода в NIGHT MODE и DAY MODE, нажмите «SHOW MENU».



TERMINAL CHARTS - UUEE

5.12. Работа с модулем «ENROUTE» EFB Class 3 Boeing 777

Для начала работы с модулем ENROUTE, нажмите «ENROUTE CHARTS» в главном меню. Для заведения маршрута полёта нажмите кнопку «MODE», выберите «ROUTE», после чего введите маршрут полёта в окне «ENTER ROUTE».

Для отображения частот связи используйте вкладку COMMS.



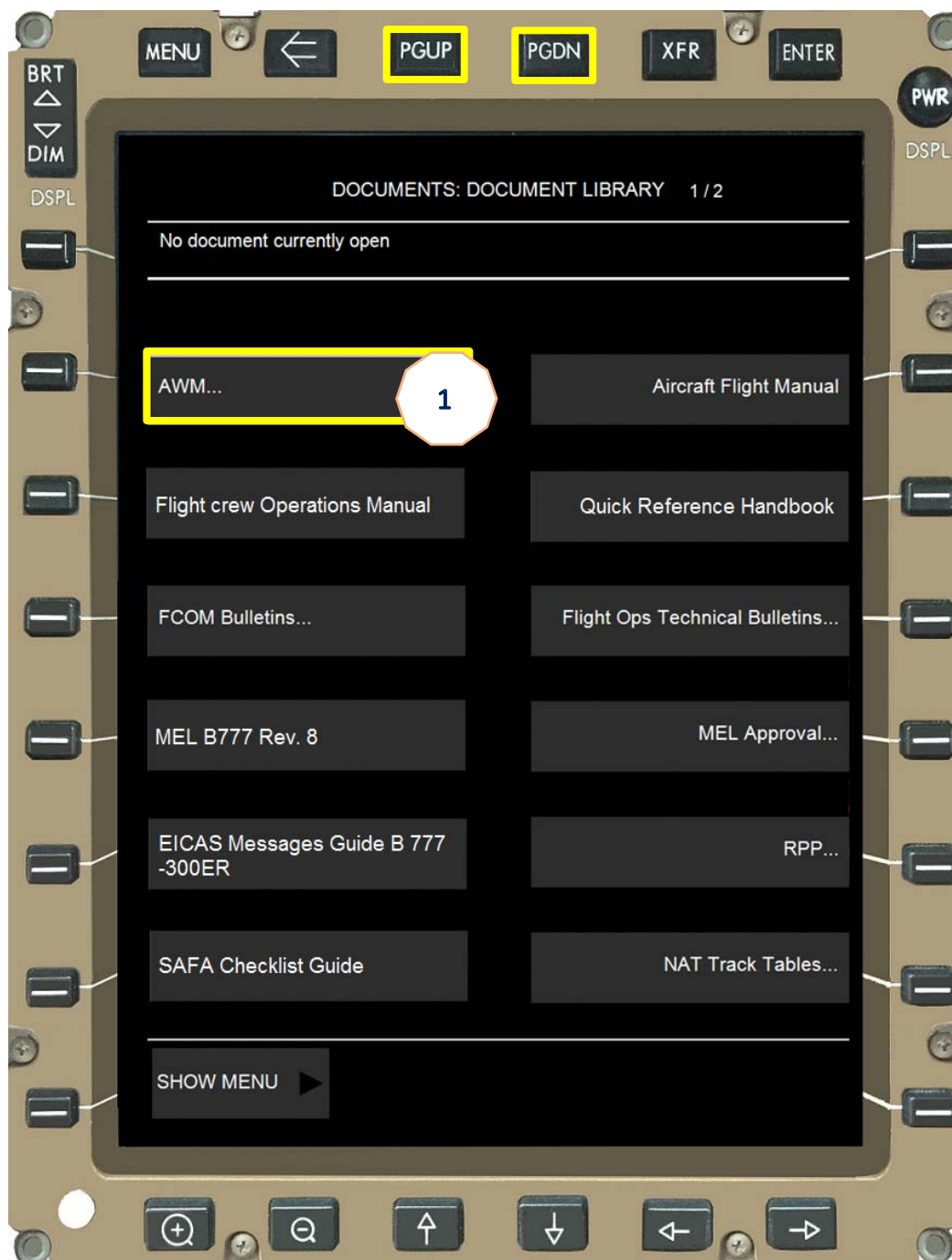
ENROUTE FLIGHT PLAN INPUT

5.13. Работа с модулем «DOCUMENTS» EFB Class 3 Boeing 777

Для начала работы с модулем DOCUMENTS, нажмите «DOCUMENTS» в главном меню. Для перехода к интересующему разделу документа, выберите его из списка и перейдите по ряду ссылок. При этом, в верхней части страницы отобразится структура открытого документа. Для перелистывания страниц, нажмите:

PGUP – для перелистывания страниц вперед (вправо)

PGDN – для перелистывания страниц назад (влево).

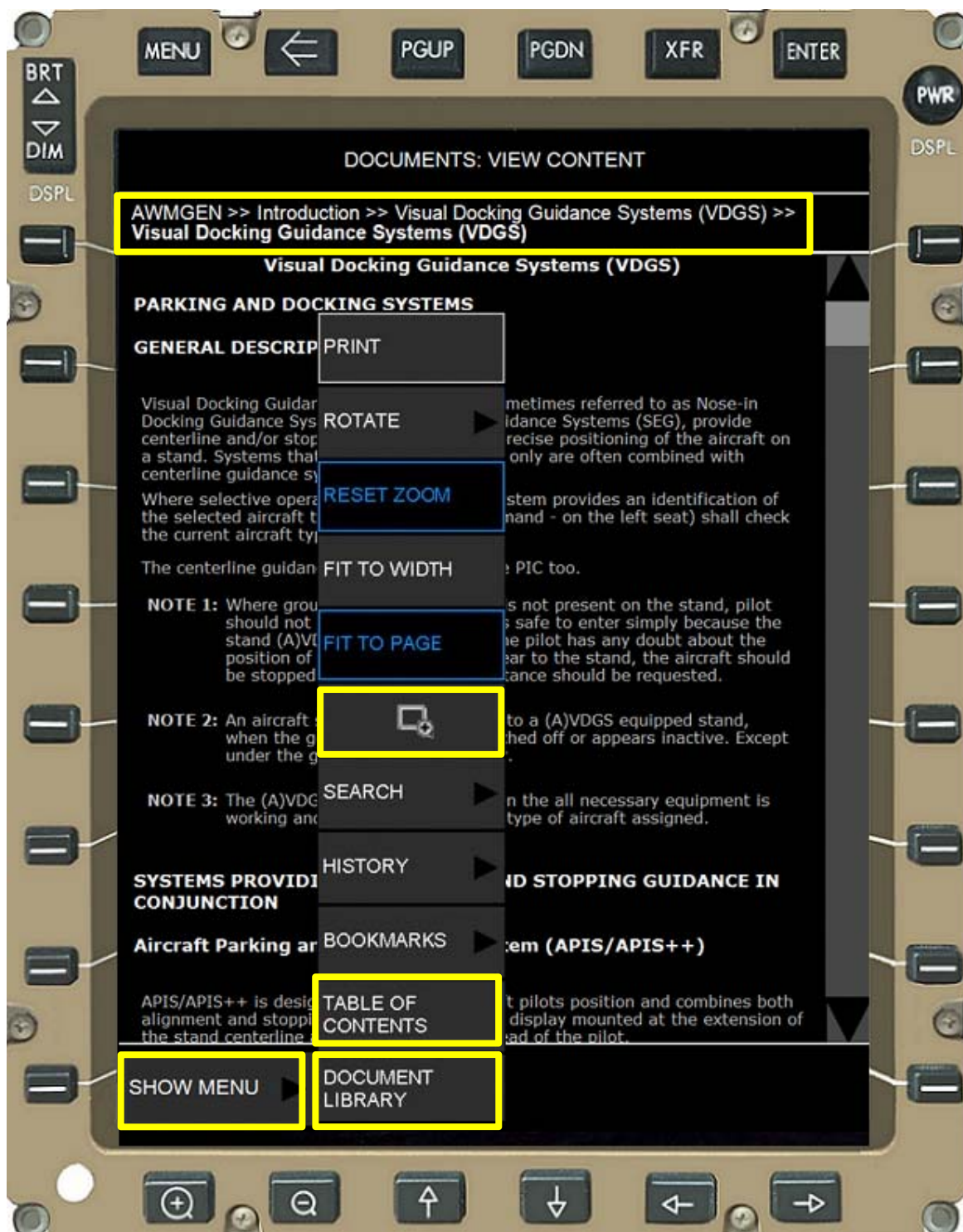


DOCUMENTS LIBRARY

По результатам открытия интересующего раздела документа, в верхней части страницы отобразится название раздела и перечень открытых разделов.

Для Возврата к оглавлению открытого документа, используйте MENU => TABLE OF CONTENTS. В случае необходимости возврата к оглавлению всех документов, используйте MENU => DOCUMENT LIBRARY.

Для поиска необходимой информации предусмотрена функция «SEARCH».



AIRWAY MANUAL GENERAL DOCUMENT REVIEW

5.14. Работа с «IDENT PAGE» EFB Class 3 Boeing 777

Для просмотра типов и сроков действия, загруженных в EFB баз данных, нажмите кнопку «IDENT PAGE» в главном меню.

ПРИМЕЧАНИЕ: база данных «AIRPORT MOVING MAP» имеет два разных обозначения:

- ACTIVE MAP DATABASE - действующей база данных
- AIRPORT MAP DATABASE - предшествующая действующей база данных.



EFB IDENT PAGE

5.1). Работа с «VIDEO SURVEILLANCE SYSTEM» EFB Class 3 Boeing 777

Для перехода в приложение VIDEO SURVEILLANCE SYSTEM, нажмите кнопку VIDEO в главном меню.

Приложение позволяет производить наблюдение за дверью экипажей в соответствии с документом «Рекомендация ICAO Глава 13 "БЕЗОПАСНОСТЬ" ПРИЛОЖЕНИЕ №6 ч.1».

Для отображения видеоизображений с установленных на ВС видеокамер, нажмите соответствующие изображения в нижней части экрана.



VIDEO SURVEILLANCE SYSTEM



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № EFB - 01-17**

РД-ГД-001

Стр. 84 из 88

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

6. СПЕЦИАЛЬНО УТВЕРЖДЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ПРОГРАММНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ EFB

| Утвержденное оборудование для типа В/С | Специально утвержденные приложения EFB | Конкретные ссылки и/или замечания |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>EFB для типа В/С A320-214, A321-211, Goodrich (UTC AEROSPACE) MODEL G500/G700 EASA STC 10033501, тип 2</p> | <p>– Расчёт летно-технических характеристик воздушного судна (взлёт, посадка, полёт) – FlySmart with Airbus версия L5.2.2 (Takeoff версия 8.2.2, Landing версия 8.2.2, Inflight версия 8.1.3)</p> <p>– Карты аэропортов (SID, STAR, заход на посадку) – Jeppesen Terminal Charts версия 2.3.3</p> <p>– Использование карт: На маршруте – Jeppesen Enroute версия 1.3.3</p> <p>– Документация в XML формате – OPS Library Browser версия 7.2.0 Используемые документы: QRH, FCOM, AFM, MEL, FCTM, AIRWAY MANUAL</p> <p>– Документация в PDF формате – PDF browser версия 11.0.0 Используемые документы: ППЛС, РПП ч. А, В, С, Performance Information, Approval and certification documents, Revision List</p> | <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.6, 3.7, 3.8</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.9</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.10</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.11</p> <p>РПП часть А 8.3.11</p> |
| <p>EFB для типа В/С A330-243, A330-343, Goodrich (UTC AEROSPACE) SDU MODEL G500/G700, EASA STC 10046156, тип 2</p> | <p>– Расчет летно-технических характеристик воздушного судна (взлёт, посадка, полёт) – FlySmart with Airbus версия L5.2.2 (Takeoff версия 8.2.2, Landing версия 8.2.2, Inflight версия 8.1.3)</p> <p>– Карты аэропортов (SID, STAR, заход на посадку) – Jeppesen Terminal Charts версия 2.3.3</p> <p>– Использование карт: На маршруте – Jeppesen Enroute версия 1.3.3</p> <p>– Документация в XML формате – OPS Library Browser версия 7.2.0 Используемые документы: QRH, FCOM, AFM, MEL, FCTM, WBM, AIRWAY MANUAL</p> <p>– Документация в PDF формате – PDF browser версия 11.0.0 Используемые документы: ППЛС, РПП ч. А, В, С, Performance Information, Approval and certification documents, Revision List</p> | <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.6, 3.7, 3.8</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.9</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.10</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.11</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.11</p> |

| Утвержденное оборудование для типа В/С | Специально утвержденные приложения EFB | Конкретные ссылки и/или замечания |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>EFB для типа В/С B737-800W, Esterline CMC Electronics, STC TC/FAA, EDU 100-601981-007, тип 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> – Расчет лётно-технических характеристик воздушного судна (взлёт и посадка) – Boeing OPT версия 4.2.4 – Подвижная карта аэропорта – Jeppesen Airport Moving Map версия 5.1.3 – Карты аэропортов (SID, STAR, заход на посадку) – Jeppesen Terminal Charts Версия 5.1 – Использование карт: На маршруте – Jeppesen Enroute Moving Map версия 3.3 – Документация в XML и PDF формате – EDOCS версия 4.7 Используемые документы: РПП ч. А, В, С, MEL,FCOM, QRH, FCTM, AFM, FPPM, FRM, PPLS, PUG, App/Land Climb Gradient, MEL Approval, All Engines Operating Climb Gradient, SAFA Checklist Guide, Flight Operations Technical Bulletins, Jeppesen Airway Manual | <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 4.10</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 4.11</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 4.12</p> <p>РПП часть А, Дополнение EFB №XX-XX 4.13</p> |
| <p>EFB для типа В/С B777-300ER Astronautics Corp of America, EU 261700-1, тип 3</p> | <ul style="list-style-type: none"> – Расчет лётно-технических характеристик воздушного судна (взлет и посадка) – Boeing OPT версия 4.2.3 – Подвижная карта аэропорта – Jeppesen Airport Moving Map версия 5.1.2 – Карты аэропортов (SID, STAR, заход на посадку) – Jeppesen Terminal Charts версия 5.1 – Использование карт: На маршруте – Jeppesen Enroute Moving Map версия 3.3 – Документация в XML и PDF формате – EDOCS версия 4.7 Используемые документы: MEL,FCOM, QRH,FCOM Bulletins, AFM, PUG, РПП, NAT Track tables, FRM, FCTM, All Engines Operating Climb Gradient, SAFA Checklist Guide, EICAS Messages Guide B 777-300ER, APPROACH LANDING CLIMB GRADIENT FOR BOEING 777-300ER | <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 5.10</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 5.11</p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 5.12</p> <p>РПП часть А, Дополнение EFB №XX-XX 5.13</p> |

| Утвержденное оборудование для типа В/С | Специально утвержденные приложения EFB | Конкретные ссылки и/или замечания |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>EFB для типа В/С А320-214, А321-211, А330-243, А330-343, В737-800W, В777-300ER, RRJ-95B Panasonic FZ-G1 Сертификат соответствия № TC RU C-JP.ME10.B01046, тип 1</p> | <p>– Расчет летно-технических характеристик воздушного судна (взлет, посадка, полёт) –</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ FlySmart with Airbus версия L5.2.2 (Takeoff версия 8.2.2, Landing версия 8.2.2, Inflight версия 8.1.3) ▪ Boeing OPT 4.2.4 (взлёт и посадка) <p>– Подвижная карта аэропорта – Jeppesen Flite Deck Pro версия 8.5</p> <p>– Карты аэропортов (SID, STAR, заход на посадку) Jeppesen Term Charts версия 2.3.3 (в составе FlySmart with Airbus L5.2.2) Jeppesen Flite Deck Pro V. 8.5</p> <p>– Использование карт: На маршруте – Jeppesen Enroute версия 1.3.3 (в составе FlySmart with Airbus L5.2.2) Jeppesen Flite Deck Pro 8.5</p> <p>– Документация в XML формате – OPS Library Browser версия 7.2.0 из FlySmart with Airbus версии L5.2.2 Используемые документы: А320/А330: QRH, FCOM, AFM, MEL, FCTM, WBM (только А330) Jeppesen Airway Manual</p> <p>– Документация в формате PDF –Sumatra PDF версия 3.1.2 Используемые документы: В737: РПП ч. А, В, С, FCOM, MEL, QRH, FCTM, AFM, FPPM, WBM, ППЛС, Инструкция по применению визуальных сигналов при движении и обслуживании ВС на земле, Flight Operations Technical Bulletins. В777: РПП ч. А, В, С, FCOM, MEL, AFM, QRH, FCTM, ППЛС, Flight Operations Technical Bulletins, EICAS Message Guide B-777, Инструкция по применению визуальных сигналов при движении и обслуживании ВС на земле RRJ-95B: РПП ч. А, В, С, FCOM, QRH, MEL, FCTM, AFM, TLB, WBM, ППЛС, Папка справочного материала книга 1, Папка справочного материала книга 2, Таблицы Runway Analysis Takeoff RRJ95B Flaps 1+F, Flaps 2.</p> | <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.6, 3.7, 3.8, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9</p> <p><i>Резервный источник: краткий Справочник</i></p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.9, <i>Резервный источник: краткий Справочник</i></p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.10, <i>Резервный источник: краткий Справочник</i></p> <p>РПП часть А, Дополнение № XX-XX «EFB» 3.11 <i>Резервный источник: краткий Справочник</i></p> |

Директор департамента
производства полетов

Исполнитель: Н.А. Баландин
тел. 2589 NEC

И.В. Бурькин



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № EFB - 01-17**

РД-ГД-001

Стр. 88 из 88

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

ОДОБРЯЮ

Начальник управления летной
эксплуатации ФАВТ МТ РФ



13.10.2017 г.

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор

И.П.Чалик


« 13 » 10 2017 г.

РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА


ЧАСТЬ А

ДОПОЛНЕНИЕ № А 02-17

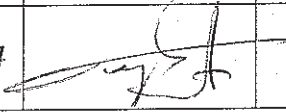
Методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов

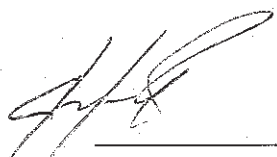
| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 661 / 11 |
| от | 13.10.17 на 15 л. |

| | | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | Даты утверждения | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № А 02-17 | РД - ГД - 001 |
| | | Стр. 2 из 30 |

СОГЛАСОВАНО

| Должность | Дата | Подпись | Инициалы, фамилия |
|-------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Заместитель директора по летно-техническим стандартам | 5.07.2017 |  | А.Л. Гончаров |



НАЗНАЧЕНИЕ

Настоящее Дополнение устанавливает методы и порядок определения эксплуатационных минимумов аэродромов для выполнения взлетов и посадок воздушных судов ПАО «Аэрофлот» на аэродромах, используемых в качестве аэродромов вылета, аэродромов назначения и запасных аэродромов.

Дополнение № А02-12 «Методика определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов авиакомпании ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии», утвержденное начальником ФАВТ МТ РФ 23.10.2012 г. (рег. № 197/и от 25.10.2012) считать утратившим силу.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № А 02-17**

РД-ГД-001

Стр. 4 из 30

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

0 СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Назначение | 3 |
| 0 Содержание | 5 |
| 1 Общие положения | 7 |
| 2 Определения и сокращения | 9 |
| 3 Минимумы для взлета | 15 |
| 4 Минимумы для посадки | 17 |
| 4.1 Светосигнальное оборудование для обеспечения захода на посадку и посадки | 17 |
| 4.2 Минимумы заходов на посадку с применением визуального маневрирования (CIRCLE-TO-LAND) | 18 |
| 4.3 Минимумы для захода на посадку по неточным системам, захода на посадку с вертикальным наведением, точного захода на посадку по Категории I (CAT I) | 19 |
| 4.4 Заход на посадку по Категории I ниже стандартной | 22 |
| 4.5 Минимумы захода на посадку по Категории II (CAT II) | 23 |
| 4.6 Минимумы захода на посадку по Категории III (CAT III) | 24 |
| 5 Корректировка минимумов при ухудшении работы или отказе наземного оборудования..... | 27 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № А 02-17**

РД-ГД-001

Стр. 6 из 30

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- (1) Эксплуатационные минимумы аэродромов, используемых ПАО «Аэрофлот», определяются на основании требований Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ», утвержденных приказом министра транспорта № 128 от 31 июля 2009 года, а также стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.
- (2) Значения эксплуатационных минимумов аэродромов рассчитываются в соответствии с правилами, установленными в документах Европейского агентства по безопасности полетов (European Aviation Safety Agency - EASA).
- (3) Эксплуатационные минимумы определяются для каждого аэродрома вылета, назначения и запасного, которые запланированы к использованию, для каждого направления ВПП и для каждого используемого средства захода на посадку, заявленного администрацией аэропорта.
- (4) Во всех случаях эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета и посадки ВС ПАО «Аэрофлот» не должны быть меньше, чем государственные минимумы аэродрома, если они установлены, за исключением тех случаев, когда это согласовано с уполномоченным авиационным органом государства аэродрома.
- (5) При определении минимума аэродрома для конкретного взлета или конкретной посадки, с учетом типа захода на посадку, учитываются:
 - тип ВС;
 - подготовка экипажа;
 - размеры и особенности ВПП;
 - состав и характеристики наземных средств обеспечения захода на посадку;
 - состав оборудования воздушного судна, применяемого в целях определения положения воздушного судна относительно заданной траектории полета и ее выдерживания в процессе захода на посадку и ухода на второй круг;
 - препятствия в зонах взлета, захода на посадку и ухода на второй круг и высота пролета препятствий (OCA/H);
 - средства, используемые для определения метеорологических условий и способы передачи метеорологической информации;
 - препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями;
 - применяемая техника выполнения захода на посадку.
- (6) Минимумы, определенные в соответствии с данной Методикой в качестве самых низших минимумов, применимы при соблюдении следующих условий:
 - наземное оборудование, представленное на карте захода на посадку работоспособно;
 - системы самолета, требуемые для выполнения типа захода на посадку работоспособны;
 - соблюдаются установленные критерии летных характеристик самолета;
 - экипаж подготовлен к выполнению заходов на посадку, посадок и взлетов в условиях эксплуатационных минимумов, определенных в соответствии с данной Методикой.

- (7) Определенные по данной Методике минимумы корректируются в сторону повышения при наличии установленных в эксплуатационной документации ВС, эксплуатационных спецификациях и опубликованных в части В РПП ограничений и при ухудшении работы или отказе бортовых и наземных систем.
- (8) Значения эксплуатационных минимумов аэродромов, определенные по данной Методике в соответствии с правилами EASA, публикуются в сборниках аэронавигационной информации, предоставляемых фирмой Jeppesen - официальным поставщиком аэронавигационной информации для ПАО «Аэрофлот».
- (9) При отсутствии в сборниках аэронавигационной информации опубликованных минимумов, определенных по правилам EASA, при планировании полета на новый аэродром, в связи с информацией NOTAM по изменению ОСН, или по другим причинам, значения минимумов рассчитываются в соответствии с данной Методикой и предоставляются экипажам посредством выпуска Company NOTAM.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

- (1) В Методике используются определения, принятые в Федеральных авиационных правилах РФ (ФАП-128, ФАП-262) и в документах ИКАО (Annex 2, Annex 6, Doc. 8168, Doc. 9365)
- (2) Сокращения:
 - ALS (Approach Light System)** – система огней приближения;
 - APV (Approach Procedure with Vertical guidance)** – заходы на посадку с вертикальным наведением;
 - CAT I (Category I)** – категория I;
 - CAT II (Category II)** – категория II;
 - CAT III (Category III)** – категория III;
 - CDFA (Continuous Descent Final Approach)** – заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке;
 - CMV Converted Meteorological Visibility** – переводная метеорологическая видимость;
 - Company NOTAM** – NOTAM, изданный оператором;
 - DA(H) (Decision Altitude/Height)** – абсолютная высота принятия решения/относительная высота принятия решения;
 - DME (Distance Measuring Equipment)** - дальномерное оборудование;
 - EASA (European Aviation Safety Agency)** - европейское агентство по безопасности полетов;
 - FAF(Final Approach Fix)** – контрольная точка конечного этапа захода на посадку;
 - FMS (Flight Management System)** - система управления полётом;
 - GBAS (Ground-Based Augmentation System)**– наземная система функционального дополнения;
 - GLS (GBAS Landing System) - (GNSS Landing System)** - система посадки с использованием глобальной навигационной спутниковой системы;
 - GNSS (Global Navigation Satellite System)** - глобальная навигационная спутниковая система;
 - HIALS (High Intensity Approach Light System)** - система огней приближения высокой интенсивности;
 - HUDLS (Head-up Guidance Landing System)** - система посадки с использованием коллиматорного индикатора;
 - ILS (Instrument Landing System)** - система посадки по приборам;
 - LNAV(Lateral Navigation)** – горизонтальная навигация;
 - LOC (Localizer)** – курсовой радиомаяк;
 - LVP - low visibility procedures** - процедуры полетов в условиях ограниченной видимости;
 - LTS CAT I - Lower Than Standard CAT I** - заход на посадку по CAT I ниже стандартной;
 - LVTO - low visibility take-off** - процедуры взлетов в условиях ограниченной видимости;
 - MAP (Missed Approach Point)** – точка ухода на второй круг;

MDA(H) (Minimum Descent Altitude/Height) - минимальная абсолютная/относительная высота снижения;

NDB (non-directional beacon) – ненаправленный радиомаяк;

NOTAM (NOtice To AirMen) – извещение для пилотов;

NPA (Non-Precision Approaches) – заход на посадку по неточным системам;

OCA/H - (Obstacle Clearance Altitude/Height) - относительная высота пролёта препятствий;

OTS CAT II (Other Than Standard Category II) - заход на посадку по CAT II отличной от стандартной;

PAR (Precision Approach Radar) - посадочный радиолокатор;

RVR (Runway Visual Range) – дальность видимости на ВПП;

SRA (Surveillance Radar Approach) - заход на посадку с помощью обзорного радиолокатора;

TDZ (Touchdown Zone) - зона приземления;

VDF, (VHF Direction Finding Station) - ОБЧ радиопеленгаторная станция;

VIS (Visibility) – видимость;

VNAV (Vertical Navigation) – вертикальная навигация.

ФАП-128 - Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" утвержденные приказом Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. N 128.

ФАП-262 - Федеральные авиационные правила "Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов", утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 25 августа 2015 г. N 262.

(3) Определения:

Эксплуатационные минимумы аэродрома.

Ограничения использования аэродрома для:

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

Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH).

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

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

Примечание 2: В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму «абсолютная/относительная высота принятия решения» и сокращение «DA/H».

Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH).

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

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

Примечание 2: В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму «минимальная абсолютная/относительная высота снижения» и сокращение «MDA/H».

Необходимый визуальный контакт с ориентирами.

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

Заходы на посадку по приборам.

Заход на посадку или посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам.

Имеется два метода выполнения захода на посадку по приборам:

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

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

- (a) наземного радионавигационного средства, либо

- (b) выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

Тип захода на посадку.

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

- (a) **тип А:** минимальная относительная высота снижения или минимальная относительная высота принятия решения составляет 75 м (250 фут) или более;
- (b) **тип В:** относительная высота принятия решения составляет менее 75 м (250 фут). Заходы на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:

- **категория I (КАТ I):**

относительная высота принятия решения не менее 60 м (200 фут) и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;

- **категория II (КАТ II):**

относительная высота принятия решения менее 60 м (200 фут), но не менее 30 м (100 фут) и дальность видимости на ВПП не менее 300 м;

- **категория IIIA (КАТ IIIA):**

относительная высота принятия решения менее 30 м (100 фут) или без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП не менее 175 м;

- **категория IIIB (КАТ IIIB):**

относительная высота принятия решения менее 15 м (50 фут) или без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м;

- **категория IIIC (КАТ IIIC):**

без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

Примечание: Если относительная высота принятия решения (DH) и дальность видимости на ВПП (RVR) подпадают под разные категории, то заход на посадку и посадка по приборам будут выполняться в соответствии с требованиями самой жесткой категории (например, полет с DH в диапазоне КАТ IIIA, но при RVR в диапазоне КАТ IIIB будет рассматриваться как полет по КАТ IIIB или полет с DH в диапазоне КАТ II, но при RVR в диапазоне КАТ I будет рассматриваться как полет по КАТ II).

Схема захода на посадку по приборам (IAP).

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

Классификация схем захода на посадку по приборам

(a) Схема неточного захода на посадку (**NPA**).

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

Примечание: Полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA).

CDFA с консультативным наведением VNAV, рассчитываемым бортовым оборудованием, считается трехмерным (3D) заходом на посадку по приборам.

CDFA с расчетом требуемой вертикальной скорости снижения вручную считается двухмерным (2D) заходом на посадку по приборам.

(b) Схема захода на посадку с вертикальным наведением (**APV**).

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

(c) Схема точного захода на посадку (**PA**).

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

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

Совместимая со схемами захода на посадку в установившемся режиме техника пилотирования на конечном участке захода на посадку по схеме неточного захода на посадку по приборам, осуществляемого с непрерывным снижением, без выравнивания в полете, с абсолютной/ относительной высоты, равной абсолютной/относительной высоте в конечной контрольной точке захода на посадку или превышающей эту высоту, до точки, расположенной на высоте примерно 15 м (50 фут) над посадочным порогом ВПП, или до точки, где для данного типа воздушного судна должен начинаться маневр выравнивания перед посадкой.

Выполнение полетов в условиях ограниченной видимости (LVO).

Заход на посадку и посадка при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м и/или при относительной высоте принятия решения менее 200 ft, или выполнение взлета при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 400 м (LVTO).

Конвертированная Метеорологическая Видимость (СМV).

Значение видимости на ВПП (RVR) получаемое путём перерасчёта метеорологической видимости посредством переводного коэффициента.

Отказоустойчивая (двухотказная) автоматическая система посадки (*Fail-operational automatic landing system*).

Автоматическая система посадки является отказоустойчивой, если в случае любого единичного отказа, заход на посадку и автоматическая посадка могут быть выполнены оставшейся в работоспособном состоянии частью автоматической системы.

Отказобезопасная (одноотказная) автоматическая система посадки (*Fail-passive automatic landing system*).

Автоматическая система посадки является отказобезопасной, если в случае какого-либо единичного отказа не происходит существенного изменения в балансировке самолета, траектории полета или его пространственного положения, однако посадка не может быть выполнена автоматически.

Линейный аэронавигационный огонь (*Barrette*).

Три или более наземных аэронавигационных огней, расположенных близко друг от друга на поперечной линии, так что на расстоянии они выглядят как короткая полоса света.

3 МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

- (1) Минимумы для взлета устанавливаются из условия обеспечения надежного управления ВС, как в случае продолжения взлета, так и его прекращения.
- (2) Минимумы для взлета выражаются в значениях либо метеорологической видимости (VIS - visibility), либо дальности видимости на ВПП (RVR - runway visual range). При установлении минимумов принимаются во внимание все соответствующие факторы для каждого аэродрома и характеристики ВС.
- (3) На аэродромах, где имеется необходимость визуального обхода препятствий в процессе взлета и/или при выполнении вынужденной посадки на аэродроме вылета могут быть установлены дополнительные ограничения (например, по высоте нижней границы облаков).
- (4) Выполнение взлета ночью при неработающих огнях ВПП запрещено.
- (5) Значения минимумов для взлета устанавливаются в зависимости от имеющегося светосигнального оборудования, предоставляемой информации о видимости, оборудования ВС и времени суток.
- (6) Значения минимумов для взлета устанавливаются в соответствии с Таблицей 3-1 при условии, что характеристики ВС позволяют в случае отказа двигателя в любой критической точке взлета как прекратить взлет, так и продолжить его до высоты 1500 футов над уровнем аэродрома с обеспечением необходимого для полета по приборам расстояния от препятствий.
- (7) Значение минимума по видимости устанавливается не ниже, чем указано в Таблице 3-2 при несоблюдении указанных в пункте (6) выше условий и необходимости визуального наблюдения препятствий в случае продолжения взлета при отказе одного двигателя до высоты, выше которой соблюдаются указанные условия.

Таблица 3-1.

| | Минимальное наличие светосигнального оборудования | Предоставление информации RVR в трех частях ВПП | Время суток | |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| | | | День | Ночь |
| 1 | Осевые огни ВПП высокой интенсивности, расположенные с интервалом не более 15 м и боковые огни ВПП высокой интенсивности, расположенные с интервалом не более 60 м | обязательно | 125 м ^{1,3} | 125 м ^{1,3} |
| 2 | Осевые огни ВПП и боковые огни ВПП | | 150 м | 150 м |
| 3 | Осевые огни ВПП и боковые огни ВПП | не обязательно | 200 м | 200 м |
| 4 | Боковые огни ВПП | | 300 м ² | - |
| 5 | Боковые огни ВПП или осевые огни ВПП и ограничительные огни ВПП | | - | 300 м ² |
| 6 | Огни ВПП отсутствуют | не обязательно | 500 м | взлет запрещен |

- 1 В случаях, если ВПП оборудована для выполнения заходов на посадку по CAT III и соблюдаются аналогичные как для посадки по CAT III процедуры, для самолетов, оборудованных системой бокового наведения на разбеге, может устанавливаться минимум 75 м.
- 2 На аэродромах, имеющих ограничения на выполнение взлета в условиях низкой видимости (LVTO - low visibility take-off) устанавливается минимум 400 м.
- 3 Минимум для взлета ниже 150 м применим только для ВС, конструкция которых позволяет иметь в зоне видимости из кабины ВС сегмент не менее 90 м при установленном значении минимума по видимости. Все эксплуатируемые в ПАО «Аэрофлот» ВС (включая B-777-300ER, A-330-200 и A-330-300 удовлетворяют указанному требованию).

Таблица 3-2.

| Высота, выше которой соблюдаются условия пункта (6) | Минимальное значение видимости |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------|
| <50 | 400 м (200 м при выполнении LVTO) |
| 51 – 100 | 400 м (300 м при выполнении LVTO) |
| 101 – 150 | 400 м |
| 151 – 200 | 500 м |
| 201 – 300 | 1 000 м |
| >300 * | 1 500 м |

- * Минимум 1500 м может применяться и в тех случаях, когда выполнение условий пункта (6) невозможно.

Примечания:

1. Во всех случаях информация о видимости в начале разбега (TDZ) может не приниматься во внимание, если командиром ВС выполнена визуальная оценка, удостоверяющая, что видимость соответствует минимуму.
2. Минимумы по видимости для взлета менее 400 м применимы при вводе в действие на аэродроме процедур выполнения полетов при низкой видимости (LVP - low visibility procedures).

4 МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОСАДКИ

4.1 Светосигнальное оборудование для обеспечения захода на посадку и посадки

- (1) В целях установления минимумов по видимости различное светосигнальное оборудование аэродромов, применяемое для обеспечения заходов на посадку, подразделяется на четыре класса в соответствии с приведенными в Таблице 4 -1 характеристиками.
- (2) В Таблице 4-2 приведено сравнение спецификаций систем огней приближения ICAO, FAA и РФ, и их соответствие установленной классификации.

Таблица 4-1

| Класс светосигнального оборудования | Характеристика светосигнального оборудования |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| FALS Full ALS | Система огней приближения высокой интенсивности для точного захода на посадку по CAT I с протяженностью огней центрального ряда не менее 720 м. Огни центрального ряда состоят из линейных огней в соответствии с требованиями Annex 14, Volume 1 и ФАП-262. Осевые огни ВПП соответствуют стандарту, указанному в пункте 5.3.12.7 Annex 14, Volume 1 и в пункте 4.109 ФАП-262. |
| IALS Intermediate ALS | Простая система огней приближения высокой интенсивности с протяженностью огней центрального ряда не менее 420 м, но менее 720 м. Огни центрального ряда состоят из одиночных источников света или линейных огней в соответствии с требованиями Annex 14, Volume 1 и ФАП-262. |
| BALS Basic ALS | Любая, отличная от вышеуказанных, система огней приближения с протяженностью огней центрального ряда не менее 210 м. |
| NALS No ALS | Любая, отличная от вышеуказанных, система огней приближения с протяженностью огней центрального ряда менее 210 м, или система огней приближения отсутствует. |

Таблица 4-2

| Класс ССО | Характеристика систем огней приближения |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| FALS | ICAO: CAT I lighting system (HIALS \geq 900 m), distance coded centreline, Barrette centerline. FAA: ALSF1, ALSF2, SSALR, MALSR, high or medium intensity and/or flashing lights, 720 m or more. РФ: ОВИ-I, ОВИ-II, ОВИ-III |
| IALS | ICAO: Simple approach lighting system (HIALS 420 – 719 m) single source, Barrette. FAA: MALSF, MALS, SALS/SALSF, SSALF, SSALS, high or medium intensity and/or flashing lights, 420 – 719 m. |
| BALS | ICAO: Any other approach lighting system (HIALS, MALS or ALS 210-419 m). FAA: ODALS, high or medium intensity or flashing lights 210 - 419 m. РФ: ОМИ. |
| NALS | Any other approach lighting system (HIALS, MALS or ALS <210 m) or no approach lights |

Расшифровка сокращенных обозначений светосигнальных систем FAA:

ALSF: approach lighting system with sequenced flashing lights;

MALS: medium intensity approach lighting system;

MALSF: medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights;

MALSR: medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights;

ODALS: omnidirectional approach lighting system;

SALS: simple approach lighting system;

SALSF: short approach lighting system with sequenced flashing lights;

SSALF: simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights;

SSALR: simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights;

SSALS: simplified short approach lighting system.

4.2 Минимумы заходов на посадку с применением визуального маневрирования (CIRCLE-TO-LAND)

- (1) Для заходов на посадку с применением визуального маневрирования в качестве параметра минимума используется относительная минимальная высота снижения (MDH), которая является наивысшей из следующих:
 - минимальная безопасная высота пролета препятствий (OCH - obstacle clearance height) для выполнения захода на посадку с применением визуального маневрирования и соответствующей скоростной категории ВС;
 - минимальная высота для выполнения визуального маневрирования, представленная в Таблица 4-3;
 - относительная высота принятия решения (DH) или минимальная относительная высота снижения (MDH), предусмотренная для предшествующего конечного этапа захода на посадку по приборам.
- (2) В качестве параметра минимума для выполнения захода на посадку с применением визуального маневрирования используется метеорологическая видимость (RVR и/или CMV неприменимы), которая является наибольшей из следующих:

- минимальная видимость для выполнения визуального маневрирования, представленная в Таблица 4-3;
- минимальная видимость, соответствующая минимуму, предусмотренному для предшествующего конечного этапа захода на посадку по приборам;
- минимальная установленная и указанная в части В РПП видимость, ограничивающая выполнение визуального маневрирования на типе ВС.

Таблица 4-3

| Категория ВС | C | D |
|--------------|------|------|
| MDH (ft) | 600 | 700 |
| VIS (м) | 2400 | 3600 |

Требования данного параграфа распространяются на заходы CIRCLE-TO-LAND с предписанными траекториями.

4.3 Минимумы для захода на посадку по неточным системам, захода на посадку с вертикальным наведением, точного захода на посадку по Категории I (CAT I)

- (1) Для заходов на посадку по неточным системам, выполняемым с применением техники CDFA, заходов на посадку с вертикальным наведением и заходов на посадку по CAT I используется относительная высота принятия решения (DH), которая является наивысшей из следующих:
 - минимальная высота, до которой может использоваться средство обеспечения наведения при заходе на посадку без необходимого визуального контакта с наземными ориентирами;
 - минимальная высота, установленная в Таблице 4-4, в зависимости от средства обеспечения наведения при заходе на посадку;
 - минимальная безопасная высота пролета препятствий (OCH - obstacle clearance height) для соответствующей скоростной категории ВС;
 - опубликованная относительная высота принятия решения (DH) для конкретной схемы захода на посадку;
 - минимальная относительная высота принятия решения (DH), установленная.
- (2) Для заходов на посадку по неточным системам, выполняемым без применения техники CDFA используется минимальная относительная высота снижения (MDH), которая является наивысшей из следующих:
 - минимальная безопасная высота пролета препятствий (OCH - obstacle clearance height) для соответствующей скоростной категории ВС;
 - минимальная высота, установленная в Таблице 4-4, в зависимости от средства обеспечения наведения при заходе на посадку;
 - минимальная относительная высота снижения (MDH), установленная производителем ВС и указанная в части В РПП.

Таблица 4-4

| Средство обеспечения наведения при заходе на посадку | Минимальная высота DH/MDH (ft) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| ILS, GLS | 200 |
| GNSS (LNAV), GNSS/Baro-VNAV (LNAV/ VNAV), LOC with or without DME, VOR/DME, SRA (используется до удаления ½ NM) | 250 |
| VOR, NDB/DME, SRA (используется до удаления 1 NM) | 300 |
| NDB, VDF, SRA (используется до удаления 2 NM) | 350 |

(3) Значение минимума по видимости, в зависимости от класса светосигнального оборудования и относительной высоты принятия решения (DH) или минимальной относительной высоты снижения (MDH) определяется по Таблице 4-5 с учетом следующих ограничений:

(i) для заходов на посадку ILS, GLS, PAR, GNSS/VNAV:

минимальные значения минимумов по видимости применяются при соблюдении следующих условий:

- угол между линией конечного участка захода на посадку и посадочным курсом ВПП не превышает 5° ,
- угол наклона конечного участка захода на посадку не превышает $3,77^{\circ}$;

(ii) минимум по видимости менее 750 м устанавливается для выполнения заходов на посадку по CAT I если:

- светосигнальное оборудование ВПП относится к классу FALS и ВПП оборудована осевыми огнями ВПП и огнями зоны приземления, или
- при отсутствии осевых огней ВПП и/или огней зоны приземления заход на посадку осуществляется в автоматическом или директорном режимах. Соблюдение установленных критериев точности системы ILS при этом обязательно (NOTAMs отсутствуют).

(iii) для заходов на посадку ILS, GLS, PAR, GNSS/VNAV применяется минимум по видимости 2400 м, если по Таблице 4-5 определено значение 2400 м и более.

(iv) минимум по видимости для заходов на посадку NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV менее 1200 м, но не менее 750 м, устанавливается при соблюдении следующих условий:

- применяется техника CDFA,
- угол наклона конечного участка захода на посадку не превышает $3,77^{\circ}$,
- длина конечного участка захода на посадку не менее 3 NM,
- длина конечного участка захода на посадку не превышает 8 NM, если пролет точки ухода на второй круг (MAPt) определяется путем отсчета времени,
- удаление до торца ВПП может быть определено с использованием оборудования DME или вычислительной системы самолетовождения (FMS, FMGS), или имеется маркированная точка начала конечного участка захода на посадку (любая другая точка, где начинается снижение),
- угол между линией конечного участка захода на посадку и посадочным курсом ВПП не превышает 5° .

Если для указанных условий определенное по Таблице 4-5 значение равно или превышает 2400 м, применяется значение минимума по видимости 2400 м.

- (v) в случае выполнения захода NPA без применения техники CDFA, значение минимума по видимости следует увеличить на 400 м, но не более чем до 5000 м.

Таблица 4-5

| DH or MDH, (футы) | Класс светосигнального оборудования | | | |
|----------------------|-------------------------------------|-------|-------|-------|
| | FALS | IALS | BALS | NALS |
| | RVR (метры) | | | |
| 200-210 | 550 | 750 | 1 000 | 1 200 |
| 211-220 | 550 | 800 | 1 000 | 1 200 |
| 221-230 | 550 | 800 | 1 000 | 1 200 |
| 231-240 | 550 | 800 | 1 000 | 1 200 |
| 241-250 | 550 | 800 | 1 000 | 1 300 |
| 251-260 | 600 | 800 | 1 100 | 1 300 |
| 261-280 | 600 | 900 | 1 100 | 1 300 |
| 281-300 | 650 | 900 | 1 200 | 1 400 |
| 301-320 | 700 | 1 000 | 1 200 | 1 400 |
| 321-340 | 800 | 1 100 | 1 300 | 1 500 |
| 341-360 | 900 | 1 200 | 1 400 | 1 600 |
| 361-380 | 1 000 | 1 300 | 1 500 | 1 700 |
| 381-400 | 1 100 | 1 400 | 1 600 | 1 800 |
| 401-420 | 1 200 | 1 500 | 1 700 | 1 900 |
| 421-440 | 1 300 | 1 600 | 1 800 | 2 000 |
| 441-460 | 1 400 | 1 700 | 1 900 | 2 100 |
| 461-480 | 1 500 | 1 800 | 2 000 | 2 200 |
| 481-500 | 1 500 | 1 800 | 2 100 | 2 300 |
| 501-520 | 1 600 | 1 900 | 2 100 | 2 400 |
| 521-540 | 1 700 | 2 000 | 2 200 | 2 400 |
| 541-560 | 1 800 | 2 100 | 2 300 | 2 500 |
| 561-580 | 1 900 | 2 200 | 2 400 | 2 600 |
| 581-600 | 2 000 | 2 300 | 2 500 | 2 700 |
| 601-620 | 2 100 | 2 400 | 2 600 | 2 800 |
| 621-640 | 2 200 | 2 500 | 2 700 | 2 900 |
| 641-660 | 2 300 | 2 600 | 2 800 | 3 000 |
| 661-680 | 2 400 | 2 700 | 2 900 | 3 100 |
| 681-700 | 2 500 | 2 800 | 3 000 | 3 200 |
| 701-720 | 2 600 | 2 900 | 3 100 | 3 300 |
| 721-740 | 2 700 | 3 000 | 3 200 | 3 400 |
| 741-760 | 2 700 | 3 000 | 3 300 | 3 500 |
| 761-800 | 2 900 | 3 200 | 3 400 | 3 600 |
| 801-850 | 3 100 | 3 400 | 3 600 | 3 800 |
| 851-900 | 3 300 | 3 600 | 3 800 | 4 000 |
| 901-950 | 3 600 | 3 900 | 4 100 | 4 300 |
| 951-1 000 | 3 800 | 4 100 | 4 300 | 4 500 |
| 1 001-1 100 | 4 100 | 4 400 | 4 600 | 4 900 |
| 1 101-1 200 | 4 600 | 4 900 | 5 000 | 5 000 |
| 1 201 and above | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 |

Значение минимума по видимости, определенное для номинального угла наклона траектории конечного участка захода на посадку в 3000' на основании формулы:

$$V = [(DH/MDH(\text{футы}) \times 0,3048) / \tan (3^{\circ}00')] - L$$

где:

V — видимость в метрах,

L — протяженность огней центрального ряда системы огней приближения в метрах.

4.4 Заход на посадку по Категории I ниже стандартной

- (1) Поставщик аэронавигационной информации предоставляет информацию о минимумах CAT I ниже стандартных (LTS CAT I - Lower Than Standard CAT I), где применимо.

Для захода на посадку по минимуму LTS CAT I необходимо выполнение следующих требований:

- на аэродроме посадки установлена и действует процедура LVP,
 - заход на посадку и посадка должны выполняться в автоматическом режиме с использованием двух автопилотов или сертифицированная HUDLS должна использоваться по крайней мере до высоты как минимум 150 футов относительно входного торца ВПП;
 - ВС должно быть сертифицировано в соответствии с требованиями для выполнения процедуры захода по Категории II;
 - система автоматической посадки должна быть сертифицирована для выполнения процедуры захода по Категории IIIA;
- (2) Минимумы LTS CAT I устанавливаются и применяются при соответствии системы ILS следующим требованиям:
- система ILS находится в работоспособном состоянии, установленные критерии её точности соблюдаются (NOTAMs отсутствуют);
 - угол между линией конечного участка захода на посадку (курсового луча ILS) и посадочным курсом ВПП не превышает 3°;
 - система ILS сертифицирована как класс I/T/1 или класс II/D/2, при этом минимум по видимости менее RVR 450 м применим только при наличии системы ILS класса II/2/D.
- (3) Минимумы LTS CAT I применяются при наличии стандартной дневной маркировки, огней приближения, входных, боковых и ограничительных огнях ВПП;.
- (4) Применение минимума по видимости менее 450 м допускается при дополнительно имеющихся и включенных огнях зоны приземления и/или осевых огнях ВПП;
- (5) Относительная высота принятия решения (DH) является наивысшей из следующих:
- минимальная высота, до которой может использоваться ILS без необходимого визуального контакта с наземными ориентирами;
 - минимальная безопасная высота пролета препятствий (OCH) для соответствующей скоростной категории ВС;
 - минимальная относительная высота принятия решения (DH), установленная производителем ВС и указанная в части В РПП;

- относительная высота принятия решения (DH), применяемая экипажем по уровню его квалификации;
 - 200 футов.
- (6) Минимумы по видимости, в зависимости от относительной высоты принятия решения (DH) и класса светосигнального оборудования, устанавливаются в соответствии с Таблицей 4-6 и указанными ограничениями.

Таблица 4-6.

| DH, футы | Класс светосигнального оборудования | | | |
|-------------|-------------------------------------|------|------|-------|
| | FALS | IALS | BALS | NALS |
| 200 – 210 | 400 | 500 | 600 | 750 |
| 211 – 220 | 450 | 550 | 650 | 800 |
| 221 – 230 | 500 | 600 | 700 | 900 |
| 231 – 240 | 500 | 650 | 750 | 1 000 |
| 241 – 249 | 550 | 700 | 800 | 1 100 |

4.5 Минимумы захода на посадку по Категории II (CAT II)

- (1) Минимумы CAT II устанавливаются и применяются в соответствии со следующими условиями и правилами:
- система ILS находится в работоспособном состоянии, установленные критерии её точности соблюдаются (NOTAMs отсутствуют);
 - угол между линией конечного участка захода на посадку (курсового луча ILS) и посадочным курсом ВПП не превышает 3°;
 - система ILS сертифицирована как класс II/D/2;
 - включены огни приближения, входные, боковые и ограничительные огни ВПП;
 - применение минимума по видимости менее 450 м допускается при имеющихся и включенных огнях зоны приземления и/или осевых огнях ВПП;
 - применение минимума по видимости 400 м и менее допускается при имеющихся и включенных осевых огнях ВПП;
 - заход на посадку выполняется в автоматическом режиме.
- (2) Для заходов на посадку по CAT II используется относительная высота принятия решения (DH), которая является наивысшей из следующих:
- минимальная высота, до которой может использоваться ILS без необходимого визуального контакта с наземными ориентирами;
 - минимальная безопасная высота пролета препятствий (OCH) для соответствующей скоростной категории ВС;
 - минимальная относительная высота принятия решения (DH), установленная производителем ВС и указанная в части В РПП;
 - относительная высота принятия решения (DH), применяемая экипажем по уровню его квалификации;
 - 100 футов.

- (3) Минимумы по видимости, в зависимости от относительной высоты принятия решения (DH) и скоростной категории ВС (для эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот» ВС), устанавливаются в соответствии с Таблицей 4-7 и указанными ограничениями.

Таблица 4-7

| DH (футы) ¹ | Категория C RVR (метры) | Категория D RVR (метры) |
|------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 100 – 120 | 300 | 300/350 ² |
| 121 – 140 | 400 | 400 |
| 141 – 199 | 450 | 450 |

- ¹ Система автоматического управления ВС позволяет осуществлять заход на посадку в автоматическом режиме до высоты не менее 80% от установленной DH.
- ² Минимумы ниже 350 м применимы при выполнении автоматического приземления.
- (4) В условиях, когда огни приближения не соответствуют установленным для выполнения заходов на посадку по CAT II стандартам, могут применяться нестандартные минимумы по видимости (OTS CAT II - other than standard category II), которые могут быть применены при выполнении автоматического приземления.

Минимумы по видимости при несоответствии огней приближения установленным для выполнения заходов на посадку по CAT II стандартам, устанавливаются в соответствии с *Таблицей 4-8* в зависимости от относительной высоты принятия решения (DH), скоростной категории ВС и класса светосигнального оборудования.

Таблица 4-8

| DH (ft) | RVR (м) | | | | |
|-----------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| | FALS | | IALS | BALS | NALS |
| | Категория C | Категория D | Категория C-D | Категория C-D | Категория C-D |
| 100 – 120 | 350 | 400 | 450 | 600 | 700 |
| 121 – 140 | 400 | 450 | 500 | 600 | 700 |
| 141 – 160 | 450 | 500 | 500 | 600 | 750 |
| 161 – 199 | 450 | 500 | 550 | 650 | 750 |

4.6 Минимумы захода на посадку по Категории III (CAT III)

- (1) Минимумы для захода на посадку по CAT III без установленной относительной высоты принятия решения (DH) устанавливаются и применяются в соответствии со следующими условиями и правилами:
- выполнение заходов на посадку по CAT III без DH предусмотрено эксплуатационной и сертификационной документацией производителя ВС;
 - аэродром надлежащим образом оборудован для выполнения заходов на посадку по CAT III без установленной относительной высоты принятия решения (DH);

- квалификация экипажа ВС не препятствует выполнению захода на посадку по CAT III без установленной относительной высоты принятия решения (DH).
- (2) Когда выполнение заходов на посадку по CAT III без установленной относительной высоты принятия решения (DH) неприменимо, устанавливается относительная высота принятия решения (DH), которая является наивысшей из следующих:
- минимальная относительная высота принятия решения (DH), установленная производителем ВС и указанная в части В РПП;
 - минимальная высота, до которой может использоваться ILS без необходимого визуального контакта с наземными ориентирами;
 - относительная высота принятия решения (DH), применимая экипажем по уровню его квалификации;
- (3) Минимумы по видимости, в зависимости от относительной высоты принятия решения (DH) и характеристик отказоустойчивости оборудования ВС, для эксплуатируемых в ПАО «Аэрофлот» ВС устанавливаются в соответствии с Таблицей 4-9 и указанными ограничениями.

Таблица 4-9

| CAT | DH (ft) | Характеристика отказоустойчивости автоматического управления ВС | | RVR (м) |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------|---------|
| | | в процессе захода на посадку и посадки | на пробеге | |
| III A | $50 \leq DH < 100$ | Fail-passive | Not required | 200 |
| III B | < 50 | Fail-operational | Fail-passive | 125 |
| III B | < 50 или без установленной относительной высоты принятия решения (DH) | Fail-operational | Fail-operational | 75 |



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № А 02-17**

РД-ГД-001

Стр. 26 из 30

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

5 КОРРЕКТИРОВКА МИНИМУМОВ ПРИ УХУДШЕНИИ РАБОТЫ ИЛИ ОТКАЗЕ НАЗЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

- (1) В случае ухудшения работы или отказе наземного оборудования летные экипажи применяют минимумы опубликованные в NOTAM или, определенные в соответствии с требованиями Таблиц 5-1 и 5-2.
- (2) За исключением ухудшения работы или отказа системы ILS и указанных отказов светосигнального оборудования, корректировка минимумов осуществляется только по видимости (изменение DA(H) или MDA(H) не требуется).
- (3) Комбинации ухудшений работы или отказов светотехнического оборудования, за исключением указанных, не допускаются.
- (4) Одновременное ухудшение работы или отказ системы огней приближения и огней ВПП оценивается отдельно с выбором наиболее консервативного минимума по видимости.
- (5) Заход на посадку с применением минимумов CAT II или CAT III при одновременном ухудшении работы или отказе огней ВПП и системы измерения RVR запрещается.
- (6) При получении информации об ухудшении работы или отказе наземных систем после пролета установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку заход на посадку может быть продолжен до DA/H или MDA/H или, при выполнении захода на посадку без высоты принятия решения, до достижения DH соответствующей категории IIIA. 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.

Таблица 5-1

| Отказавшее или утратившее характеристики оборудование | Влияние на посадочные минимумы | |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| | CAT I | APV, NPA |
| Резервный передатчик ILS | Не влияет | |
| Внешний радиомаркер | Не допускается, кроме случаев, когда его можно заменить проверкой высоты на высоте 1000 ft | APV - не применяется NPA с FAF – не влияет если не используется как FAF |
| | | Если FAF не может быть определена другим способом, NPA не может быть выполнен |
| Средний радиомаркер | Не влияет | Не влияет если не используется как MAP |
| Регистратор замера RVR | Не влияет | |
| Огни приближения | Минимумы как для NALS | |
| Огни приближения исключая последние 210 м | Минимумы как для BALS | |
| Огни приближения исключая последние 420 м | Минимумы как для IALS | |
| Резервное питание огней ВПП | Не влияет | |
| Рулежные огни, входные огни, ограничительные огни ВПП | День: не влияет Ночь: не допускается | |
| Огни осевой линии | Не влияет, если используются F/D или автоматическая посадка, в противном случае RVR 750m | Не влияет |
| Огни осевой линии с увеличенным интервалом до 30м | Не влияет | |
| Огни зоны приземления TDZ | Не влияет, если используются F/D или автоматическая посадка, в противном случае RVR 750m | Не влияет |
| Система рулежных огней | Не влияет | |


| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № А 02-17 | РД - ГД - 001 |
| | | Стр. 29 из 30 |

Таблица 5-2

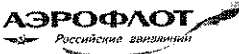
| Отказавшее или утратившее характеристики оборудование | Влияние на посадочные минимумы | | | |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| | CAT III (без DH) | CAT IIIB | CAT IIIA | CAT II |
| Резервный передатчик ILS/MLS | Посадка запрещена | RVR 200 м | Не влияет | |
| Внешний радиомаркер | Не влияет, если можно заменить проверкой высоты на высоте 1000фт | | | |
| Средний радиомаркер | Не влияет | | | |
| Регистратор замера RVR | По крайней мере должно быть одно значение RVR | На ВПП, оборудованных двумя или более измерителями RVR, один может не работать | | |
| Огни приближения | Не влияет | Не допускается если DH>50 ft | Не допускается | |
| Огни приближения исключая последние 210м | Не влияет | | | Не допускается |
| Огни приближения исключая последние 420 м | Не влияет | | | |
| Резервное питание огней ВПП | Не влияет | | | |
| Рулежные огни, входные огни, ограничительные огни ВПП | Не влияет | | День: не влияет Ночь: RVR 550м | День: не влияет Ночь: не допускается |
| Огни осевой линии | День: RVR 200м Ночь: не допускается | Не допускается | День: RVR 300м Ночь: RVR 400м | День: RVR 350м Ночь: RVR 550м (RVR 400м при использовании автоматической посадки) |
| Огни осевой линии с увеличенным интервалом до 30м | RVR 150 м | | Не влияет | |
| Огни зоны приземления TDZ | Не влияет | День: RVR 200м Ночь: RVR 300м | День: RVR 300м Ночь: RVR 550м (RVR 350м при использовании автоматической посадки) | |
| Система рулежных огней | Не влияет | | | |

Директор департамента
производства полетов

Исп.: Н.А.Баландин
Тел. (499)-500-63-45
2589 NEC

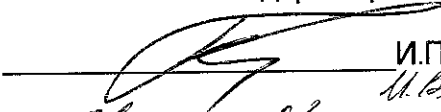
И.В. Бурькин

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
|  | РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А Дополнение № ОГ 04-17 | РД-ГД-001 |
| | | Стр. 1 из 122 |

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель генерального директора –
летный директор


И.П. Чалик
« 02 » 03 2017 г.


РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА

ЧАСТЬ А

ИЗДАНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ

ДОПОЛНЕНИЕ № ОГ 04-17

К ГЛАВЕ 9

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|  | |
| ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ | |
| № | 80 / 11 |
| от | 02.03.17 на 61 л. |

**«Инструкция о порядке действий в
аварийной обстановке в случае
инцидентов, связанных с опасными
грузами, на воздушных судах»**

| | | |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Тип документа | Руководство по видам деятельности | |
| Действует с | даты утверждения | |
| Разработчик | Департамент производства полетов | Телефон 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № ОГ 04-17

РД-ГД-001

Стр. 2 из 122

СОГЛАСОВАНО:

Заместитель директора -
главный пилот

А.П. Якимчук

СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | Введение | 5 |
| 2 | Общие положения..... | 7 |
| 2.1 | Общие вопросы..... | 7 |
| 2.2 | Опасные грузы в грузовых отделениях, находящихся под полом пассажирского салона..... | 9 |
| 3 | Примерные контрольные перечни на случай инцидентов, связанных с опасными грузами | 11 |
| 3.1 | Контрольный перечень на случай инцидентов, связанных с опасными грузами..... | 11 |
| 3.2 | Расширенный контрольный перечень на случай инцидентов, связанных с опасными грузами..... | 11 |
| 3.3 | Контрольные перечни для кабинного экипажа на случай инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирском салоне во время полета..... | 14 |
| 3.3.1. | Пожар/дым от батареи/портативного электронного устройства (PED) | 14 |
| 3.3.2. | Пожар/дым от батарей/портативного электронного устройства (PED) на верхней багажной полке..... | 15 |
| 3.3.3. | Портативное электронное устройство (PED) с перегретой батареей/характерным для электрического перегрева запахом. Видимые признаки пожара или дыма отсутствуют. | 17 |
| 3.3.4. | PED случайно сдавлено или повреждено в кресле с электрической регулировкой | 18 |
| 3.3.5. | Пожар, связанный с опасными грузами..... | 18 |
| 3.3.6. | Просыпка или утечка опасных грузов | 19 |
| 3.4 | Расширенные контрольные перечни для кабинного экипажа на случай инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирском салоне во время полета..... | 20 |
| 3.4.1 | Пожар/дым от батареи/портативного электронного устройства (PED) | 20 |
| 3.4.2 | Пожар/дым от батарей/портативного электронного устройства (PED) на верхней багажной полке..... | 25 |
| 3.4.3 | Портативное электронное устройство (PED) с перегретой батареей/характерным для электрического перегрева запахом. Видимые признаки пожара или дыма отсутствуют | 27 |
| 3.4.4 | PED случайно раздавлено или повреждено в кресле с электрической регулировкой | 29 |
| 3.4.5 | Пожар, связанный с опасными грузами..... | 31 |

| | | |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.4.6 | Просыпка или протечка опасных грузов..... | 33 |
| 4 | Таблица практических действий и перечень опасных грузов с указанием справочных номеров практических действий..... | 39 |
| 4.1 | Практические действия в аварийной обстановке на борту воздушного судна | 39 |
| 4.2 | Алфавитный перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий | 39 |
| 4.3 | Порядковый перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий | 40 |
| Таблица 4-1. | Практические действия в аварийной обстановке на борту воздушного судна | 41 |
| Таблица 4-2. | Алфавитный перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий | 45 |
| Таблица 4-3. | Порядковый перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий | 83 |

1 ВВЕДЕНИЕ

Настоящий документ был разработан на основании Doc 9284 AN/905 ICAO, Doc 9481 AN/928 ICAO «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах», Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса РФ от 05.09.2008 № 141.

Настоящий документ содержит информацию общего характера о факторах, рассмотрение которых может оказаться необходимым в случае возникновения каких-либо инцидентов, связанных с опасными грузами. Для членов летного и cabinного экипажей приводятся инструкции в виде контрольных перечней, которые предполагается использовать совместно с процедурами на случай аварийной обстановки, предусмотренными в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна. Кроме того, представлен перечень опасных грузов в алфавитном порядке, а также в соответствии с номерами по списку ООН (Организация Объединенных Наций). В перечне для каждого наименования указано соответствующее практическое действие на случай возникновения аварийной ситуации, а в таблице содержатся подробные описания практических действий и отражены другие соответствующие вопросы, касающиеся безопасности. Перечень опасных грузов, приведенный в настоящем документе, основывается на Перечне опасных грузов (табл. 3-1), содержащемся в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284) издания 2017-2018 годов (далее - Технические инструкции).

Настоящий документ дополняет существующий порядок действий в аварийной обстановке, предусмотренный в руководстве по летной эксплуатации воздушных судов, которого всегда необходимо придерживаться. Инструкция представлена в виде контрольных перечней, подлежащих использованию членами как летного, так и cabinного экипажей в случае просыпки, пожара или других инцидентов, связанных с опасными грузами. Этот документ позволяет экипажу воспользоваться информацией, приводимой в уведомлении командира воздушного судна о перевозке опасных грузов; в нем предписаны соответствующие меры, которые должны приниматься применительно к каждому типу опасных грузов, перевозимых на борту воздушного судна. Посредством использования этого документа летный экипаж может в полной степени воспользоваться информацией об опасных грузах, представленной грузоотправителем, и принять надлежащие меры в аварийной ситуации.

Кроме того, в Инструкции о порядке действий в аварийной обстановке изложены соответствующие процедуры, которых должны придерживаться члены cabinного экипажа в случае просыпки или инцидента, связанного с незадекларированными опасными грузами, в кабине воздушного судна.

В этот документ включены расширенные контрольные перечни, предназначенные на случай инцидентов в пассажирской кабине, которые обеспечивают принятие надлежащих мер, независимо от категории угрозы. Для получения правильного кодового обозначения практических действий в случае опознания незадекларированных опасных грузов можно воспользоваться представленным в данном дополнении алфавитным перечнем опасных грузов, в результате чего должны быть задействованы надлежащие процедуры, предусмотренные на случай

просыпки и пожара. Кроме того, в этом документе представлены конкретные инструкции на случай возгорания в полете портативных электронных устройств, которые могут содержать литиевые батареи.

Надлежащим образом обработанные и упакованные опасные грузы могут безопасно перевозиться на борту воздушных судов.

2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Общие вопросы

Ниже приводятся положения, которые, возможно, потребуются учитывать при определении характера соответствующих мер, подлежащих принятию в случае инцидента, связанного с опасными грузами. Эти положения относятся к воздушным судам, перевозящим пассажиров, груз или то и другое.

- (1) Во всех случаях следует предусматривать возможность выполнения посадки в максимально короткие сроки. Если ситуация позволяет, то следует, как указано в главе 4 части 7 Технических инструкций, проинформировать соответствующие органы обслуживания воздушного движения об опасных грузах, находящихся на борту.
- (2) При всех обстоятельствах следует выполнять соответствующие аварийные процедуры по тушению пожара или удалению дыма, утвержденные для данного типа воздушных судов. Кислородные маски членов летного экипажа и регуляторы подачи должны быть подключены и установлены в положение, обеспечивающее подачу 100-процентного кислорода, в целях предотвращения вдыхания дыма или паров. Использование соответствующих аварийных процедур по удалению дыма должно снизить концентрацию любого загрязнения воздуха и поможет избежать повторной циркуляции загрязненного воздуха. Системы кондиционирования воздуха должны функционировать на полную мощность, а весь воздух из салона следует удалять в ходе вентиляции за борт воздушного судна (без повторной циркуляции воздуха) в целях снижения концентрации любого загрязнения воздуха и предотвращения повторной циркуляции загрязненного воздуха.
- (3) Уменьшение абсолютной высоты полета снизит скорость испарения жидкостей и может сократить степень утечки, но может увеличить скорость горения. И наоборот, повышение высоты может уменьшить скорость горения, но может увеличить скорость испарения или утечки. При наличии повреждения конструкции или опасности взрыва следует предусмотреть меры по поддержанию минимального перепада давления.
- (4) Не следует снижать степень вентиляции при попытке потушить пожар, поскольку это окажет неблагоприятное влияние на здоровье пассажиров без какого-либо значительного воздействия на пожар. До того, как пожар будет потушен, недостаток кислорода может вызвать удушье у пассажиров. Шансы пассажиров на выживание значительно увеличиваются за счет обеспечения максимальной вентиляции салона.
- (5) В ходе ликвидации последствий инцидента, связанного с наличием огня или паров, следует во всех случаях носить газонепроницаемые дыхательные приборы. При оказании помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих салон, не следует предусматривать использование медицинских масок с портативными кислородными баллонами или выпадающих масок системы снабжения пассажиров кислородом, поскольку через клапаны или отверстия в таких масках будут вдыхаться значительные количества паров или дыма. Более эффективным средством оказания помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих окружающее пространство, является использование влажного полотенца или ткани, закрывающих рот и нос. Влажное полотенце или

ткань служат в качестве фильтра и более эффективны для использования в этих целях, чем сухое полотенце или ткань. Если количество дыма или паров увеличивается, кабинному экипажу следует предпринять незамедлительные действия и переместить пассажиров из пораженной зоны, а также снабдить их влажными полотенцами или тканью и дать указания дышать через полотенца или ткань.

- (6) При просыпке (утечке) или присутствии паров использовать воду, как правило, не следует, поскольку она может увеличить область просыпки (утечки) или скорость парообразования. При использовании водяных огнетушителей следует также учесть возможность присутствия электроприборов, но см. п. (10).
- (7) Кроме обязательного аварийного оборудования, которое имеется на воздушном судне, а также аварийного комплекта, предусматриваемого некоторыми эксплуатантами, могут быть с пользой использованы многие другие предметы. К ним относятся:
 - ящики для продуктов или напитков,
 - бытовые терморукавицы/огнезащитные рукавицы,
 - полиэтиленовые пакеты,
 - одеяла,
 - полотенца.
- (8) Во всех случаях перед тем, как прикасаться к вызывающим подозрение упаковкам или бутылкам, следует защитить руки. Удобным средством защиты могут явиться огнезащитные рукавицы или бытовые терморукавицы с надетыми поверх них полиэтиленовыми пакетами.
- (9) При уборке просыпанных или разлитых веществ следует всегда соблюдать осторожность с тем, чтобы избежать возникновения реакции между материалом, используемым для уборки, и опасными грузами. Если существует вероятность возникновения химической реакции, то не следует производить уборку, а место утечки (просыпки) необходимо накрыть полиэтиленовыми пакетами. Если полиэтиленовые пакеты отсутствуют, то следует также соблюдать осторожность, чтобы не допустить возникновения химической реакции между материалом, используемым для изоляции конкретного вещества, и самим веществом.
- (10) В том случае, если в каком-либо месте произошла просыпка известных или предположительно опасных грузов в порошкообразной форме, в данном месте не следует ничего трогать. Просыпанные вещества такого типа не следует заливать огнегасящим составом или разбавлять водой. Необходимо переместить из этого места всех пассажиров.

Следует решить вопрос о выключении вентиляторов системы рециркуляции воздуха. Место просыпки необходимо накрыть мешками из полиэтилена или другого пластика и одеялами. После этого данное место должно оставаться изолированным. После посадки только квалифицированные специалисты должны принимать соответствующие меры.
- (11) Если пожар успешно потушен и отсутствуют сомнения в том, что внутренние упаковочные комплекты не повреждены, следует предусмотреть использование воды для охлаждения упаковок, предотвращая тем самым возможность повторного возгорания, однако, см. п. (6).

- (12) При любом инциденте, в ходе которого к воздушному судну прибывают сотрудники аварийно-спасательной и противопожарной служб, причиной которого являются опасные грузы или опасные грузы, находящиеся на борту этого воздушного судна, но не затронуты непосредственно самим инцидентом, следует определить порядок действий, обеспечивающий немедленное предоставление аварийно-спасательным и противопожарным службам письменного уведомления командира воздушного судна, касающегося опасных грузов. Таким порядком может предусматриваться требование о том, чтобы член экипажа, покидающий воздушное судно в случае аварийной эвакуации первым, вручил уведомление, предназначенное для командира воздушного судна, старшему сотруднику аварийно-спасательной и противопожарной служб.
- (13) Если инцидентом затронуто химическое вещество, которое может быть опознано (на основе надлежащего отгрузочного наименования или номера по списку ООН, или другим путем), в некоторых обстоятельствах можно будет получить полезную информацию из различных национальных банков данных о химических веществах. Как правило, эти банки данных обеспечивают информационное обслуживание посредством телефона в течение 24 ч, и поэтому доступ к ним может быть осуществлен путем набора соответствующего номера. Примерами подобных банков данных являются:

Соединенные Штаты Америки - CHEMTREC,

www.chemtrec.com

Канада-CANUTEC,

www.tc.gc.ca/eng/canutec/menu.htm

2.2 Опасные грузы в грузовых отделениях, находящихся под полом пассажирского салона

Опасные грузы могут перевозиться в качестве груза в грузовых отделениях, находящихся под полом пассажирского салона. Маловероятно, что факты просыпки и утечки будут обнаружены во время полета, если это не приводит к появлению паров в заметных количествах в пассажирском салоне или в кабине экипажа. В случае утечки воздух в пассажирском салоне или кабине экипажа может стать легковоспламеняющимся, вызывающим раздражение или токсичным. Следует отключить второстепенные электроприборы и запретить курение. Кроме того, членам экипажа следует использовать маски, полностью закрывающие лицо (100-процентный кислород), или дымозащитные капюшоны. Во всех возможных случаях пассажиров следует обеспечить увлажненными полотенцами или тканью, чтобы они могли закрывать ими нос и рот.

Дым или огонь в грузовом отделении, находящемся под полом салона, могут быть не связаны с опасными грузами, погруженными в это отделение. Однако эти грузы могут быть повреждены огнем. Для борьбы с дымом или пожаром во всех случаях следует выполнять стандартные аварийные процедуры, предусмотренные для воздушных судов.

На некоторых воздушных судах в грузовые отделения класса D, расположенные под полом, имеется доступ из внутренних помещений воздушного судна. Как правило, даже если такой доступ имеется, не следует входить в отделение, поскольку в результате этого в него проникнет воздух, что может привести к ухудшению ситуации.

При возникновении инцидентов в грузовом отделении, находящемся под полом, пассажиров и экипаж следует эвакуировать из воздушного судна до того, как будет предпринята любая попытка открыть двери данного грузового отделения. Двери грузового отделения следует открывать в присутствии сотрудников аварийно-спасательных служб.

3 ПРИМЕРНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ ПЕРЕЧНИ НА СЛУЧАЙ ИНЦИДЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

3.1 Контрольный перечень на случай инцидентов, связанных с опасными грузами

- Выполнить соответствующие аварийные процедуры по тушению пожара или удалению дыма на борту воздушного судна.
- Предусмотреть возможность посадки в максимально короткие сроки.
- Рассмотреть возможность отключения второстепенного электрооборудования.
- Определить источник дыма/пожара/паров.
- При возникновении в пассажирском салоне инцидентов, связанных с опасными грузами, обратиться к контрольному перечню для кабинного экипажа и согласовать действия членов летного и кабинного экипажей.
- Определить кодовое обозначение практического действия в аварийной обстановке.
- Для принятия мер в связи с инцидентом использовать инструкции, содержащиеся в таблице практических действий в аварийной обстановке на борту воздушных судов.
- Если позволяет обстановка, информировать орган УВД о перевозимых опасных грузах.

ПОСЛЕ ПОСАДКИ

- Осуществить высадку пассажиров и членов летного экипажа до открытия каких-либо дверей грузовых отделений.
- Уведомить наземный персонал/аварийно-спасательные службы о характере соответствующего предмета (вещества) и месте его хранения.
- Сделать соответствующую запись в журнале технического обслуживания.

3.2 Расширенный контрольный перечень на случай инцидентов, связанных с опасными грузами

(1) **Выполнить соответствующие аварийные процедуры по тушению пожара или удалению дыма на борту воздушного судна**

(2) **Предусмотреть возможность посадки в максимально короткие сроки**

Из-за осложнений и возможных катастрофических последствий любого инцидента, связанного с опасными грузами, следует предусматривать возможность посадки в максимально короткие сроки. Решение о посадке на ближайшем пригодном аэродроме следует принимать на раннем, а не на позднем этапе, когда инцидент может достичь весьма опасной стадии, в значительной степени ограничивая гибкость при определении характера оперативных действий.

(3) **Рассмотреть возможность отключения второстепенного электрооборудования**

Поскольку инцидент может быть вызван неисправностями электрооборудования или в результате инцидента могут быть повреждены электрические системы, а также, в частности, поскольку меры по тушению пожара и т. д. могут повредить электрические системы, следует отключить все второстепенное электрооборудование. Электропитанием обеспечиваются только те приборы, системы и средства управления, которые необходимы для поддержания безопасности воздушного судна. Не следует возобновлять подачу электроэнергии до тех пор, пока не появится возможность сделать это безопасным образом.

(4) *Определить источник дыма/пожара/паров*

Может оказаться трудным определить источник дыма/паров/пожара. Меры по тушению пожара или его локализации могут быть осуществлены наиболее эффективным образом лишь в том случае, когда определена причина инцидента.

(5) *При возникновении инцидентов в пассажирском салоне, связанных с опасными грузами, обратиться к контрольному перечню для кабинного экипажа и согласовать действия членов летного экипажа и кабинного экипажа*

Меры по ликвидации инцидентов в пассажирском салоне следует принимать с использованием соответствующего контрольного перечня действий и процедур. Важно, чтобы члены кабинного экипажа и летного экипажа согласовывали свои действия и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа.

(6) *Определить кодовое обозначение практического действия в аварийной обстановке*

После выявления соответствующего предмета (вещества) необходимо найти соответствующую ему запись в письменном уведомлении командиру воздушного судна об опасных грузах. В уведомлении может быть указано кодовое обозначение применимого практического действия в аварийной обстановке, в противном случае оно может быть установлено с помощью алфавитного или порядкового перечня опасных грузов с использованием надлежащего отгрузочного наименования или номера по списку ООН, указанного в уведомлении. Если предмет, являющийся причиной инцидента, не указан в уведомлении, следует определить название или характер соответствующего вещества. После этого можно воспользоваться алфавитным перечнем для определения кодового обозначения практического действия в аварийной обстановке.

Примечание. Упомянутые в тексте алфавитный и порядковый перечни приведены в разделе 4 настоящего документа.

(7) *Для принятия мер в связи с инцидентом использовать инструкции, содержащиеся в таблице практических действий в аварийной обстановке на борту воздушных судов*

Кодовое обозначение практического действия состоит из числа от 1 до 11 с добавлением одной буквы. Что касается таблицы практических действий в аварийной обстановке, то каждому номеру практического действия соответствует строка, содержащая информацию относительно опасности, связанной с данным веществом, а также инструктивные указания о соответствующих действиях, которые следует предпринять. Буквенный код практического действия приводится отдельно в таблице практических действий; он указывает на другие возможные виды опасности, связанные с данным веществом. В некоторых случаях инструктивные

указания, соответствующие номеру практического действия, могут быть дополнительно пояснены информацией, соответствующей буквенному коду практического действия.

(8) Если позволяет обстановка, информировать орган УВД о перевозимых опасных грузах

Если в полете возникает аварийная ситуация и позволяет обстановка, командир воздушного судна должен информировать соответствующий орган обслуживания воздушного движения об опасных грузах, находящихся на борту воздушного судна. По возможности в этом сообщении должна содержаться информация о надлежащем отгрузочном наименовании и/или номере по списку ООН, классе/категории и группе совместимости для веществ класса 1, любой имеющейся дополнительной опасности (опасностях), количестве и размещении опасных грузов на борту воздушного судна. Если всю информацию передать не представляется возможным, следует сообщить наиболее важные для конкретных обстоятельств данные.

ПОСЛЕ ПОСАДКИ

(1) Осуществить высадку пассажиров и членов экипажа до открытия каких-либо дверей грузовых отделений

Даже в тех случаях, когда нет необходимости выполнять аварийную эвакуацию после посадки, высадку пассажиров и членов экипажа следует осуществить до того, как будет предпринята попытка открыть двери грузовых отделений, и до осуществления дальнейших действий по ликвидации последствий инцидента с опасными грузами. Двери грузовых отделений следует открывать в присутствии сотрудников аварийно-спасательных служб.

(2) Уведомить наземный персонал/аварийно-спасательные службы о характере соответствующего предмета (вещества) и месте его хранения

После прибытия следует предпринять необходимые шаги по уведомлению наземного персонала о месте хранения соответствующих опасных грузов. Используя имеющиеся средства, следует как можно быстрее сообщить всю информацию об указанном предмете (веществе), включая, при необходимости, экземпляр письменного уведомления командиру воздушного судна.

(3) Сделать соответствующую запись в журнале технического обслуживания

В журнале технического обслуживания следует сделать запись о необходимости проведения проверки в целях обеспечения гарантии того, что любая утечка или просыпка опасных грузов не повредит конструкцию или системы воздушного судна, а также о том, что некоторые виды оборудования воздушного судна (например, огнетушители, аварийные комплекты и т. д.) могут потребовать пополнения или замены.

3.3 Контрольные перечни для кабинного экипажа на случай инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирском салоне во время полета

3.3.1. Пожар/дым от батареи/портативного электронного устройства (PED)

| Этап | Действия кабинного экипажа |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ</p> <p><i>Примечание: Возможно, что данный предмет (источник пожара) сразу выявить не удастся. В этом случае следует перейти к этапу 2, а уже затем попытаться выявить его.</i></p> <p>Внимание: Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подвергнутый воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени.</p> |
| 2. | <p>ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ</p> <p>a) Найти и задействовать соответствующий огнетушитель. b) Найти и задействовать применимые в данной ситуации индивидуальные средства защиты. c) По возможности переместить пассажиров из опасной зоны. d) Уведомить командира воздушного судна/других членов кабинного экипажа.</p> <p><i>Примечание. В случае многочисленного экипажа соответствующие действия должны предприниматься одновременно.</i></p> |
| 3. | <p>ОТКЛЮЧИТЬ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ</p> <p>a) Отключить электропитание данного устройства, если это допустимо по соображениям безопасности. b) В случае необходимости отключить электропитание от кресла. c) В случае необходимости проследить за тем, чтобы остальные электрические розетки оставались обесточенными.</p> <p>Внимание: Не пытаться извлечь батарею из устройства.</p> |
| 4. | <p>ОБЛИТЬ УСТРОЙСТВО ВОДОЙ (ИЛИ ДРУГОЙ НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЖИДКОСТЬЮ)</p> <p><i>Примечание. При попадании на горячую батарею жидкость может превратиться в пар.</i></p> |

| | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | <p>ОСТАВИТЬ УСТРОЙСТВО НА СВОЕМ МЕСТЕ И СЛЕДИТЬ ЗА ЛЮБЫМ ПОВТОРНЫМ ВОСПЛАМЕНЕНИЕМ</p> <p>а) При повторном появлении дыма или пламени повторить действия, предусмотренные для этапа 2, а затем этапа 4.</p> <p>Внимание:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Не пытаться брать в руки или перемещать устройство. - Не накрывать или не помещать устройство в замкнутое пространство. - Не использовать для его охлаждения лед или сухой лед. |
| 6. | <p>КОГДА УСТРОЙСТВО ОСТЫЛО (например, приблизительно через 10-15 мин):</p> <p>а) Найти подходящий пустой контейнер.</p> <p>б) Заполнить контейнер водой (или другой невоспламеняющейся жидкостью), с тем чтобы поместить в него данное устройство.</p> <p>в) Используя защитные средства поместить данное устройство в контейнер и полностью погрузить его в воду (или другую невоспламеняющуюся жидкость).</p> <p>д) Убрать и предохранить (по возможности) контейнер от проливания.</p> |
| 7. | <p>СЛЕДИТЬ ЗА УСТРОЙСТВОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ ЕГО ЗОНОЙ ДО КОНЦА ПОЛЕТА</p> |
| 8. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>а) Следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента.</p> |

3.3.2. Пожар/дым от батарей/портативного электронного устройства (PED) на верхней багажной полке

| Этап | Действия cabinного экипажа |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ</p> <p>а) Найти и задействовать соответствующий огнетушитель.</p> <p>б) Найти и задействовать применительные к данной ситуации индивидуальные средства защиты.</p> <p>в) По возможности переместить пассажиров из опасной зоны.</p> <p>д) Уведомить командира воздушного судна/других членов cabinного экипажа.</p> <p><i>Примечание. В случае многочисленного экипажа соответствующие действия должны предприниматься одновременно.</i></p> |

| | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. | <p>ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ</p> <p>Если устройство открыто для наблюдения и доступа или если устройство размещено в багаже и визуально наблюдается пламя:</p> <ul style="list-style-type: none">a) при необходимости повторить действия, предусмотренные для этапа 1 с целью погасить пламя;b) выполнить действия, предусмотренные для этапов 3-5. <p>Если дым выходит из верхней полки, но устройство закрыто для наблюдения и доступа:</p> <ul style="list-style-type: none">a) снять другое место багажа с верхней багажной полки, с тем чтобы получить доступ к нужному месту багажа/предмета;b) выявить предмет, являющийся источником опасности;c) выполнить действия, предусмотренные для этапов 3-5. <p>Внимание: Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подверженный воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени.</p> |
| 3. | <p>ОБЛИТЬ УСТРОЙСТВО (БАГАЖ) ВОДОЙ (ИЛИ ДРУГОЙ НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЖИДКОСТЬЮ)</p> <p><i>Примечание. При попадании на горячую батарею жидкость может превратиться в пар.</i></p> |
| 4. | <p>КОГДА УСТРОЙСТВО ОСТЫЛО</p> <ul style="list-style-type: none">a) Найти подходящий пустой контейнер.b) Заполнить контейнер водой (или другой невоспламеняющейся жидкостью), с тем, чтобы поместить в него данное устройство.c) Используя защитные средства, поместить данное устройство в контейнер и полностью погрузить его в воду (или другую невоспламеняющуюся жидкость).d) Убрать и предохранить (по возможности) контейнер от проливания. |
| 5. | <p>СЛЕДИТЬ ЗА УСТРОЙСТВОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ ЕГО ЗОНОЙ ДО КОНЦА ПОЛЕТА</p> |
| 6. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <ul style="list-style-type: none">a) Следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. |

3.3.3. Портативное электронное устройство (PED) с перегретой батареей/характерным для электрического перегрева запахом. Видимые признаки пожара или дыма отсутствуют.

| Этап | Действия cabinного экипажа |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ |
| 2. | ДАТЬ УКАЗАНИЕ Пассажиру немедленно выключить данное устройство |
| 3. | <p>ОТКЛЮЧИТЬ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ</p> <p>а) Отключить электропитание данного устройства, если это допустимо по соображениям безопасности. б) В случае необходимости отключить электропитание от кресла. с) В случае необходимости проследить за тем, чтобы остальные электрические розетки оставались обесточенными. д) Удостовериться в том, что устройство остается выключенным до конца полета.</p> <p>Внимание: Не пытаться извлечь батарею из устройства.</p> |
| 4. | <p>ДАТЬ УКАЗАНИЕ Пассажиру держать устройство в поле зрения и внимательно наблюдать за ним</p> <p>Внимание: В нестабильном состоянии батареи могут воспламениться даже после выключения устройства.</p> |
| 5. | <p>ПРИ ПОЯВЛЕНИИ ДЫМА ИЛИ ПЛАМЕНИ</p> <p>а) Выполнить действия, предусмотренные в контрольном перечне для случая "ПОЖАР/ДЫМ ОТ БАТАРЕИ/PED" (см. п. 3.3.1).</p> |
| 6. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>а) Следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента.</p> |

3.3.4. PED случайно сдавлено или повреждено в кресле с электрической регулировкой

| Этап | Действия cabinного экипажа |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | УВЕДОМИТЬ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА/ДРУГИХ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА |
| 2. | ПОЛУЧИТЬ ИНФОРМАЦИЮ ОТ ПАССАЖИРА, ПОПРОСИВ ЕГО/ЕЕ: а) опознать данный предмет; б) сказать, где по его/ее предположению предмет мог упасть или проскользнуть вовнутрь; в) было ли кресло подвинуто после потери данного предмета. |
| 3. | ДОСТАТЬ И ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ЗАЩИТНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ, ЕСЛИ ТАКОВОЕ ИМЕЕТСЯ В НАЛИЧИИ |
| 4. | ИЗВЛЕЧЬ ДАННЫЙ ПРЕДМЕТ Внимание: Не двигать кресло электрическим или механическим способом, пытаюсь извлечь данный предмет. |
| 5. | ПРИ ПОЯВЛЕНИИ ДЫМА ИЛИ ПЛАМЕНИ: а) Выполнить действия, предусмотренные в контрольном перечне для случая "ПОЖАР/ДЫМ ОТ БАТАРЕИ/PED" (см. п. 3.3.1). |
| 6. | ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ: а) Следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. |

3.3.5. Пожар, связанный с опасными грузами

| Этап | Действия cabinного экипажа |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ <i>Примечание. Возможно, что данный предмет (источник пожара) сразу выявить не удастся. В этом случае следует перейти к этапу 2, а уже затем попытаться выявить его.</i> |

| | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Внимание: Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подвергнутый воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени.</p> |
| 2. | <p>ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ</p> <p>a) Найти и задействовать соответствующий огнетушитель/попробовать использовать воду. b) Найти и задействовать применимые в данной ситуации индивидуальные средства защиты. c) По возможности переместить пассажиров из опасной зоны. d) Уведомить командира воздушного судна/других членов кабинного экипажа.</p> <p><i>Примечание. В случае многочленного экипажа соответствующие действия должны предприниматься одновременно.</i></p> |
| 3. | <p>СЛЕДИТЬ ЗА ЛЮБЫМ ПОВТОРНЫМ ВОСПЛАМЕНЕНИЕМ</p> <p>a) При появлении дыма/пламени повторить действия, предусмотренные для этапа 2.</p> |
| 4. | <p>ПОСЛЕ ПОГАШЕНИЯ ПОЖАРА</p> <p>a) При необходимости применить процедуры контрольного перечня "ПРОСЫПКА ИЛИ УТЕЧКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ" (см. п. 3.3.6).</p> |
| 5. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ МЕСТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>a) Следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента.</p> |

3.3.6. Просыпка или утечка опасных грузов

| Этап | Действия кабинного экипажа |
|------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 1. | УВЕДОМИТЬ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА/ДРУГИХ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА |
| 2. | ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ |
| 3. | ПОДГОТОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОМПЛЕКТ И ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ ПРЕДМЕТЫ |

| | |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. | НАДЕТЬ РЕЗИНОВЫЕ ПЕРЧАТКИ И ДЫМОЗАЩИТНЫЙ КАПЮШОН |
| 5. | ПЕРЕМЕСТИТЬ ПАССАЖИРОВ ИЗ ДАННОЙ ЗОНЫ И РАЗДАТЬ ИМ ВЛАЖНЫЕ ПОЛОТЕНЦА ИЛИ КУСКИ ТКАНИ |
| 6. | ПОМЕСТИТЬ ПРЕДМЕТЫ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ СОБОЙ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, В ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ |
| 7. | УБРАТЬ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ НА ВРЕМЕННОЕ ХРАНЕНИЕ |
| 8. | ОБРАЩАТЬСЯ С ЗАГРЯЗНЕННЫМИ ПОДУШКАМИ КРЕСЕЛ/ЧЕХЛАМИ КАК С ПРЕДМЕТАМИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИМИ СОБОЙ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ |
| 9. | НАКРЫТЬ МЕСТО ПРОСЫПКИ (УТЕЧКИ) НА КОВРЕ/ПОЛУ |
| 10. | РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИТЬ ОСМОТР УБРАННЫХ ПРЕДМЕТОВ/ЗАГРЯЗНЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ МЕБЕЛИ |
| 11. | ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ а) Следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. |

3.4 **Расширенные контрольные перечни для кабинного экипажа на случай инцидентов, связанных с опасными грузами, в пассажирском салоне во время полета**

3.4.1 **Пожар/дым от батареи/портативного электронного устройства (PED)**

| <i>Этап</i> | <i>Действия кабинного экипажа</i> |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ</p> <p>Возможно, что выявить данный предмет (источник пожара) сразу не удастся, особенно когда пожар начался в кармане кресла или к данному устройству трудно получить доступ. В этом случае в качестве первого этапа следует выполнить действия согласно установленному порядку пожаротушения. Если данный предмет находится в багаже, действия экипажа аналогичны тем действиям, которые предпринимаются в том случае, если устройство открыто для наблюдения или легкодоступно.</p> |

| | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Внимание:</p> <p>Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подвергнутый воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени. Тем не менее, в некоторых случаях члены кабинного экипажа могут оценить ситуацию и счесть необходимым, немного приоткрыть багаж с тем, чтобы внутрь него попал огнегасящий состав и невоспламеняющаяся жидкость. Это следует делать с особой осторожностью и только после того, как будет надето соответствующее защитное снаряжение, имеющееся на борту воздушного судна.</p> |
| 2. | <p>ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ</p> <p>Следует немедленно уведомить командира воздушного судна о любом событии, связанном с пожаром в салоне, и передавать ему информацию обо всех предпринятых действиях и их результатах. Крайне важно, чтобы члены кабинного и летного экипажей согласовывали свои действия и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа.</p> <p>Для борьбы с любым пожаром необходимо выполнять соответствующие действия согласно установленному порядку пожаротушения и действия, предусмотренные на случай аварийной обстановки. В условиях работы нескольких членов кабинного экипажа предписанные действия пожаротушения должны выполняться одновременно. Если на борту воздушного судна имеется лишь один член кабинного экипажа, то для принятия мер в соответствии с обстановкой следует попытаться воспользоваться помощью пассажиров.</p> <p>Для тушения пожара и предотвращения его распространения на другие воспламеняющиеся материалы следует использовать огнетушители, в которых в качестве огнегасящего состава применяется галон, заменитель галона или вода. При тушении пожара важное значение имеет применение средств индивидуальной защиты (например, защитных дыхательных аппаратов, огнезащитных рукавиц).</p> <p>В случае возникновения пожара кабинный экипаж должен в срочном порядке принять меры по перемещению пассажиров из пораженной зоны, и, при необходимости, раздать им влажные полотенца или куски ткани, дав указание пассажирам дышать через них. Сведение к минимуму проникновения дыма и паров в кабину летного экипажа имеет критическое значение для безопасного продолжения полета воздушного судна, и в этой связи крайне важно держать дверь кабины летного экипажа постоянной закрытой. Переговоры и координация действия членов экипажа имеет чрезвычайно важное значение.</p> <p>Основным средством связи является система внутренней связи, если она находится в работоспособном состоянии.</p> |

ОТКЛЮЧИТЬ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ

Важно дать указание пассажиру отключить устройство от электропитания, в том случае, если это считается безопасным. Батарея характеризуется повышенной вероятностью воспламенения из-за перегрева в процессе зарядки или непосредственно после его окончания, хотя такие последствия могут проявиться с некоторой задержкой. Отключение устройства от внешнего источника электропитания будет гарантировать прекращение подвода в батарею дополнительной энергии, способствующей пожару.

Отключить электропитание от кресел, подводимое к остальным электрическим розеткам, до тех пор пока не появится возможность гарантировать, что неисправная система не будет способствовать возникновению дополнительных отказов у портативных электронных устройств пассажиров.

3. Если устройство ранее было подключено к розетке, визуально проконтролировать, чтобы остальные электрические розетки оставались обесточенными до тех пор, пока не появится возможность установить, что система воздушного судна работает безотказно.

Снятие электропитания (обесточивание) может произойти одновременно с другими действиями кабинного экипажа (например, получение воды для облива данного устройства). В зависимости от типа воздушного судна отключение электропитания пассажирских кресел может осуществляться членами летного экипажа.

Внимание:

Не пытаться извлечь батарею из устройства.

ОБЛИТЬ УСТРОЙСТВО ВОДОЙ (ИЛИ ДРУГОЙ НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЖИДКОСТЬЮ)

4. Для охлаждения элементов воспламенившейся батареи необходимо использовать воду (или другую невоспламеняющуюся жидкость) с целью предотвратить распространение тепла на другие элементы в батарее. При отсутствии воды для охлаждения устройства может использоваться любая невоспламеняющаяся жидкость.

Примечание. При попадании на горячую батарею жидкость может превратиться в пар.

| | |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | <p>ОСТАВИТЬ УСТРОЙСТВО НА СВОЕМ МЕСТЕ И СЛЕДИТЬ ЗА ЛЮБЫМ ПОВТОРНЫМ ВОЗГОРАНИЕМ</p> <p>Оказавшаяся под воздействием пожара батарея по мере передачи тепла от одного элемента батареи к другому может многократно повторно воспламеняться и выделять пламя. Поэтому необходимо регулярно следить за устройством с целью выявить любые признаки того, что по-прежнему может существовать риск пожара. При наличии дыма или любого другого признака пожара данное устройство необходимо залить большим количеством воды (или другой невоспламеняющейся жидкости).</p> <p>Внимание:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Не пытаться брать или перемещать данное устройство; батареи могут внезапно взорваться или воспламениться. Устройство не должно перемещаться, если имеются признаки любого из следующих явлений: пламя/горение, дым, необычные звуки (такие как потрескивание), отделение обломков или осколков материала от устройства.b) Не накрывать или не изолировать устройство, поскольку это может привести к перегреву.c) Не использовать для охлаждения устройства лед или сухой лед. Лед или другие материалы изолируют устройство, повышая вероятность перехода других элементов батареи в состояние неуправляемого нагрева. |
| 6. | <p>КОГДА УСТРОЙСТВО ОСТЫЛО (НАПРИМЕР, ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО ЧЕРЕЗ 10-15 МИН)</p> <p>После того как устройство остыло и не наблюдается признаков дыма и тепла или наблюдается уменьшение треска или шипения, которыми обычно сопровождается пожар литиевой батареи (например, приблизительно через 10-15 мин), устройство можно переместить, соблюдая при этом меры предосторожности. Время ожидания может меняться в зависимости от типа и размера устройства. В учебной программе эксплуатантов следует учитывать различные обстоятельства (например, типы устройств, этапы полета и т. д.).</p> <p>Необходимо заполнить подходящий пустой контейнер, такой как банка, кувшин или мусорный бак туалета водой или другой невоспламеняющейся жидкостью в количестве, достаточном для того, чтобы полностью погрузить в нее устройство. При перемещении любого устройства, затронутого пожаром, важное значение имеет использование имеющихся средств индивидуальной защиты (например, защитных дыхательных аппаратов/огнезащитных рукавиц). После того как устройство полностью погружено в воду (жидкость), используемый контейнер должен быть удален и, по возможности, предохранен от проливания.</p> |

| | |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7. | <p>СЛЕДИТЬ ЗА УСТРОЙСТВОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ ЕГО ЗОНОЙ ДО ОКОНЧАНИЯ ПОЛЕТА</p> <p>Следить за данным устройством и окружающей его зоной до окончания полета с целью убедиться, что данное устройство не представляет собой дополнительной опасности.</p> |
| 8. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>После прибытия следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. Эти действия включают указание наземному персоналу места, где хранится данный предмет, и предоставление всей необходимой информации о нем.</p> <p>Заполнить необходимые документы согласно установленному эксплуатантом порядку, так чтобы уведомить эксплуатанта о данном событии, предпринять действия по проведению надлежащего технического обслуживания и, в зависимости от конкретного случая, доукомплектовать или заменить использованные аварийные комплекты или другое оборудование воздушного судна.</p> |

3.4.2 Пожар/дым от батареи/портативного электронного устройства (PED) на верхней багажной полке

| Этап | Действия cabinного экипажа |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ</p> <p>Следует немедленно уведомить командира воздушного судна о любом событии, связанном с пожаром в салоне, и передавать ему информацию обо всех предпринятых действиях и их результатах. Крайне важно, чтобы члены cabinного и летного экипажей согласовывали свои действия и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа.</p> <p>Для борьбы с любым пожаром необходимо выполнять соответствующие действия согласно установленному порядку пожаротушения и действия, предусмотренные на случай аварийной обстановки. В условиях работы нескольких членов cabinного экипажа предписанные действия пожаротушения должны выполняться одновременно. Если на борту воздушного судна имеется лишь один член cabinного экипажа, то для принятия мер в соответствии с обстановкой следует попытаться воспользоваться помощью пассажиров.</p> <p>Для тушения пожара и предотвращения его распространения на другие воспламеняющиеся материалы следует использовать огнетушители, в которых в качестве огнегасящего состава применяется галон, заменитель галона или вода. При тушении пожара важное значение имеет применение средств индивидуальной защиты (например, защитных дыхательных аппаратов, огнезащитных рукавиц).</p> <p>В случае возникновения пожара cabinный экипаж должен в срочном порядке принять меры по перемещению пассажиров из пораженной зоны, и, при необходимости, раздать им влажные полотенца или куски ткани, дав указание пассажирам дышать через них.</p> <p>Сведение к минимуму проникновения дыма и паров в cabinу летного экипажа имеет критическое значение для безопасного продолжения полета воздушного судна, и в этой связи крайне важно держать дверь cabinы летного экипажа постоянной закрытой. Переговоры и координация действия членов экипажа имеет чрезвычайно важное значение. Основным средством связи является система внутренней связи, если она находится в работоспособном состоянии.</p> |
| 2. | <p>ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ</p> <p>Возможно, что выявить данный предмет сразу не удастся, особенно если пожар начался на верхней багажной полке и доступ к устройству затруднен.</p> <p>Если устройство открыто для обзора и доступа или если устройство находится в багаже и наблюдается пламя, в качестве первого этапа следует выполнить действия согласно установленному порядку пожаротушения.</p> |

Если дым выходит из верхней багажной полки, но устройство закрыто для наблюдения или доступа, или нет никаких признаков пожара, в качестве первого этапа следует выполнить действия согласно установленному порядку пожаротушения. После этого весь багаж следует снять с верхней багажной полки, проявляя при этом меры предосторожности, до тех пор пока не будет выявлен предмет, являющийся источником опасности. После выявления данного предмета выполнить действия, предусмотренные для этапов 3-5.

Внимание:

Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подвергнутый воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени. Тем не менее, в некоторых случаях члены кабинного экипажа могут оценить ситуацию и счесть необходимым немного приоткрыть багаж с тем, чтобы внутрь него попал огнегасящий состав и невоспламеняющаяся жидкость. Это следует делать с особой предосторожностью и только после того, как будет надето соответствующее защитное снаряжение, имеющееся на борту воздушного судна.

3.

ОБЛИТЬ УСТРОЙСТВО (БАГАЖ) ВОДОЙ (ИЛИ ДРУГОЙ НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЖИДКОСТЬЮ)

Для охлаждения элементов воспламенившейся батареи необходимо использовать воду (или другую невоспламеняющуюся жидкость) с целью предотвратить распространение тепла на другие элементы в батарее. При отсутствии воды для охлаждения устройства может использоваться любая невоспламеняющаяся жидкость.

Примечание. При попадании на горячую батарею жидкость может превратиться в пар.

4.

КОГДА УСТРОЙСТВО ОСТЫЛО

В целях предотвращения возможного развития скрытого пожара устройство следует снять с верхней багажной полки. После того как устройство остыло и не наблюдается признаков дыма и тепла, или наблюдается уменьшение треска или шипения, которыми обычно сопровождается пожар литиевой батареи устройство можно переместить, соблюдая при этом меры предосторожности. Время ожидания может меняться в зависимости от типа и размера устройства. В учебной программе эксплуатантов следует учитывать различные обстоятельства (например, типы устройств, этапы полета и т. д.).

Необходимо заполнить подходящий пустой контейнер, такой как банка, кувшин или мусорный бак туалета водой или другой невоспламеняющейся жидкостью в количестве, достаточном для того, чтобы полностью погрузить в нее устройство. При перемещении любого устройства, затронутого пожаром, важное значение

| | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | имеет использование имеющихся средств индивидуальной защиты (например, защитных дыхательных аппаратов/огнезащитных рукавиц). После того как устройство полностью погружено в воду (жидкость), используемый контейнер должен быть удален и, по возможности, предохранен от проливания. |
| 5. | <p>СЛЕДИТЬ ЗА УСТРОЙСТВОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ ЕГО ЗОНОЙ ДО ОКОНЧАНИЯ ПОЛЕТА</p> <p>Следить за данным устройством и окружающей его зоной до окончания полета с целью убедиться, что данное устройство не представляет собой дополнительной опасности.</p> |
| 6. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>После прибытия следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. Эти действия включают указание наземному персоналу места, где хранится данный предмет и предоставление всей необходимой информации о нем.</p> <p>Заполнить необходимые документы согласно установленному эксплуатантом порядку, так чтобы уведомить эксплуатанта о данном событии, предпринять действия по проведению надлежащего технического обслуживания и, в зависимости от конкретного случая, доукомплектовать или заменить использованные аварийные комплекты или другое оборудование воздушного судна.</p> |

3.4.3 Портативное электронное устройство (PED) с перегретой батареей/характерным для электрического перегрева запахом. Видимые признаки пожара или дыма отсутствуют

| <i>Этап</i> | <i>Действия cabinного экипажа</i> |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ</p> <p>Выявить источник перегрева или характерного для электрического перегрева запаха. Попросить заинтересованного пассажира выявить данный предмет.</p> |
| 2. | <p>ДАТЬ УКАЗАНИЕ ПАССАЖИРУ НЕМЕДЛЕННО ВЫКЛЮЧИТЬ ДАННОЕ УСТРОЙСТВО</p> <p>Важно дать указание пассажиру немедленно выключить данное устройство.</p> |
| 3. | <p>ОТКЛЮЧИТЬ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ</p> <p>Важно дать указание пассажиру отключить устройство от электропитания, в том случае, если это считается безопасным. Батарея характеризуется повышенной вероятностью воспламенения из-за перегрева в процессе зарядки или непосредственно после его окончания, хотя такие последствия могут проявиться с</p> |

некоторой задержкой. Отключение устройства от внешнего источника электропитания будет гарантировать прекращение подвода в батарею дополнительной энергии, способствующей пожару.

Отключить электропитание от кресел, подводимое к остальным электрическим розеткам, до тех пор пока не появится возможность гарантировать, что неисправная система не будет способствовать возникновению дополнительных отказов у портативных электронных устройств пассажиров.

Если устройство ранее было подключено к розетке, визуально проконтролировать, чтобы остальные электрические розетки оставались обесточенными до тех пор, пока не появится возможность установить, что система воздушного судна работает безотказно.

Снятие электропитания (обесточивание) может произойти одновременно с другими действиями кабинного экипажа (например, получение воды для облива данного устройства). В зависимости от типа воздушного судна отключение электропитания пассажирских кресел может осуществляться членами летного экипажа.

Важно проверить, чтобы устройство в ходе полета оставалось в выключенном состоянии.

Внимание:

Не пытаться извлечь батарею из устройства.

ДАТЬ ПАССАЖИРАМ УКАЗАНИЕ ДЕРЖАТЬ УСТРОЙСТВО В ПОЛЕ ЗРЕНИЯ И ВНИМАТЕЛЬНО НАБЛЮДАТЬ ЗА НИМ

4. Устройство должно оставаться в поле зрения (не храниться в багаже, или кармане кресла, или у лица (в кармане)), и за ним следует вести пристальное наблюдение. Батареи в нестабильном состоянии могут воспламеняться даже после выключения устройства. Удостовериться в том, что устройство соответствующим образом уложено на хранение для посадки.

ПРИ ПОЯВЛЕНИИ ДЫМА ИЛИ ПЛАМЕНИ

5. При появлении дыма или пламени выполнить действия, предусмотренные в контрольном перечне "ПОЖАР/ДЫМ ОТ БАТАРЕИ/ПОРТАТИВНОГО ЭЛЕКТРОННОГО УСТРОЙСТВА (PED)" (см. п. 3.4.1)

ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ

6. После прибытия следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. Эти действия включают указание наземному персоналу места, где хранится данный предмет, и предоставление всей необходимой информации о нем.

Заполнить необходимые документы согласно установленному эксплуатантом порядку, так чтобы уведомить эксплуатанта о данном событии, предпринять действия по проведению надлежащего технического обслуживания и, в зависимости от конкретного случая, доукомплектовать или заменить использованные аварийные комплекты или другое оборудование воздушного судна.

3.4.4 PED случайно раздавлено или повреждено в кресле с электрической регулировкой

Конструкция некоторых пассажирских кресел с электрической регулировкой такова, что PED может проскользнуть под чехол и/или подушку сиденья, за подлокотник или вниз сбоку от кресла. Случайное сжатие устройства приводит к риску возникновения пожара.

| Этап | Действия cabinного экипажа |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>УВЕДОМИТЬ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА/ДРУГИХ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА</p> <p>Следует немедленно уведомить командира воздушного судна о любом событии, связанном с риском пожара в салоне, и передавать ему информацию обо всех предпринятых действиях и их результатах. Крайне важно, чтобы члены cabinного и летного экипажей согласовывали свои действия и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа.</p> |
| 2. | <p>ПОЛУЧИТЬ ИНФОРМАЦИЮ ОТ ПАССАЖИРА</p> <p>Обратиться к заинтересованному пассажиру с просьбой выявить предмет, и где, по его/ее мнению, он мог упасть или проскользнуть вовнутрь, и спросить, двигал ли он/она сиденье после потери данного предмета.</p> |
| 3. | <p>ДОСТАТЬ И ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ЗАЩИТНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ, ЕСЛИ ТАКОВОЕ ИМЕЕТСЯ В НАЛИЧИИ</p> <p>Перед тем, как извлечь данный предмет, членам cabinного экипажа следует надеть огнезащитные рукавицы, если таковые имеются в наличии.</p> |
| 4. | <p>ИЗВЛЕЧЬ ДАННЫЙ ПРЕДМЕТ</p> <p>С целью предотвратить сдавливание PED и уменьшить вероятность риска пожара в отношении устройства и окружающей его зоны члены cabinного экипажа и/или пассажиры не должны использовать функции электрической или механической регулировки пассажирского кресла при попытке извлечь данный предмет. В целях облегчения поиска переместить пассажира и, при необходимости, пассажира, сидящего рядом с креслом, куда попало устройство, из данной зоны. Не двигать данное кресло. В том случае, если члены cabinного экипажа не в состоянии извлечь данный предмет, может потребоваться переместить пассажира на другое кресло.</p> |

| | |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | <p>ПРИ ПОЯВЛЕНИИ ДЫМА ИЛИ ПЛАМЕНИ</p> <p>При появлении дыма или пламени выполнить действия, предусмотренные в контрольном перечне "ПОЖАР/ ДЫМ ОТ БАТАРЕИ/ПОРТАТИВНОГО ЭЛЕКТРОННОГО УСТРОЙСТВА (РЕД)" (см. п. 3.4.1).</p> |
| 6. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>После прибытия следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. Эти действия включают указание наземному персоналу места, где хранится данный предмет, и предоставление всей необходимой информации о нем.</p> <p>Заполнить необходимые документы согласно установленному эксплуатантом порядку, так чтобы уведомить эксплуатанта о данном событии, предпринять действия по проведению надлежащего технического обслуживания и, в зависимости от конкретного случая, доукомплектовать или заменить использованные аварийные комплекты или другое оборудование воздушного судна.</p> |

3.4.5 Пожар, связанный с опасными грузами

| Этап | Действия кабинного экипажа |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ</p> <p>Попросить заинтересованного пассажира выявить данный предмет. Пассажир может оказаться в состоянии дать некоторую полезную информацию относительно опасности(ях), связанной(ых) с данным предметом, а также сказать, как можно обращаться с данным предметом. При выявлении пассажиром данного предмета следует обратиться к разделу 4 настоящего документа для соответствующего практического действия в аварийной обстановке.</p> <p>Возможно, что выявить данный предмет сразу не удастся, особенно когда источник пожара неизвестен или к данному устройству трудно получить доступ.</p> <p>В этом случае в качестве первого этапа следует выполнить действия согласно установленному порядку пожаротушения. После того, как пожар локализован, выявить, по возможности, предмет, являющийся источником опасности. Если данный предмет находится в багаже, действия экипажа аналогичны тем действиям, которые предпринимаются в том случае, если устройство открыто для наблюдения или легкодоступно.</p> <p>Внимание:</p> <p>Во избежание телесных повреждений от вспышки огня рекомендуется не открывать подвергнутый воздействию огня багаж при наличии каких-либо признаков дыма или пламени. Тем не менее, в некоторых случаях члены кабинного экипажа могут оценить ситуацию и счесть необходимым немного приоткрыть багаж с тем, чтобы внутрь него попал огнегасящий состав и невоспламеняющаяся жидкость. Это следует делать с особой осторожностью и только после того, как будет надето соответствующее защитное снаряжение, имеющееся на борту воздушного судна.</p> |

ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАСНО УСТАНОВЛЕННОМУ ПОРЯДКУ ПОЖАРОТУШЕНИЯ

Следует немедленно уведомить командира воздушного судна о любом событии, связанном с пожаром в салоне, и передавать ему информацию обо всех предпринятых действиях и их результатах. Крайне важно, чтобы члены кабинного и летного экипажей согласовывали свои действия и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа.

Для борьбы с любым пожаром необходимо выполнять соответствующие действия согласно установленному порядку пожаротушения и действия, предусмотренные на случай аварийной обстановки. В условиях работы нескольких членов кабинного экипажа предписанные действия пожаротушения должны выполняться одновременно. Если на борту воздушного судна имеется лишь один член кабинного экипажа, то для принятия мер в соответствии с обстановкой следует попытаться воспользоваться помощью пассажиров.

2.

Как правило, в случае просыпки (утечки) и при наличии паров не следует использовать воду, поскольку это может привести к растеканию просыпанного (пролитого) вещества или усилению парообразования. При использовании водяного огнетушителя следует также учитывать и возможное наличие электрических элементов.

В случае возникновения пожара кабинный экипаж должен в срочном порядке принять меры по перемещению пассажиров из пораженной зоны, и, при необходимости, раздать им влажные полотенца или куски ткани, дав указание пассажирам дышать через них.

Сведение к минимуму проникновения дыма и паров в кабину летного экипажа имеет критическое значение для безопасного продолжения полета воздушного судна, и в этой связи крайне важно держать дверь кабины летного экипажа постоянной закрытой. Переговоры и координация действия членов экипажа имеет чрезвычайно важное значение. Основным средством связи является система внутренней связи, если она находится в работоспособном состоянии.

СЛЕДИТЬ ЗА ЛЮБЫМ ПОВТОРНЫМ ВОЗГОРАНИЕМ

3.

Регулярно следить за данной зоной с целью выявления каких-либо признаков того, что по-прежнему существует риск возникновения пожара. В случае появления дыма или признаков пожара продолжать выполнять действия согласно установленному порядку пожаротушения.

| | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. | <p>ПОСЛЕ ТОГО КАК ПОЖАР ПОТУШЕН</p> <p>В случае пожара, связанного с опасными грузами, после того, как пожар потушен, может потребоваться выполнить действия, предусмотренные в контрольном перечне "ПРОСЫПКА ИЛИ УТЕЧКА, СВЯЗАННАЯ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ" (см. п. 3.4.6).</p> |
| 5. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>После прибытия следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. Эти действия включают указание наземному персоналу места, где хранится данный предмет и предоставление всей необходимой информации о нем.</p> <p>Заполнить необходимые документы согласно установленному эксплуатантом порядку, так чтобы уведомить эксплуатанта о данном событии, предпринять действия по проведению надлежащего технического обслуживания и, в зависимости от конкретного случая, доукомплектовать или заменить использованные аварийные комплекты или другое оборудование воздушного судна.</p> |

3.4.6 Просыпка или протечка опасных грузов

| Этап | Действия cabinного экипажа |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>УВЕДОМИТЬ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА/ДРУГИХ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА</p> <p>Следует немедленно уведомить командира воздушного судна о любом инциденте, связанном с опасными грузами, и передавать ему информацию обо всех предпринятых действиях и их результатах. Крайне важно, чтобы члены cabinного и летного экипажей согласовывали свои действия и чтобы каждый член экипажа был полностью информирован о действиях и намерениях других членов экипажа.</p> <p>Сведение к минимуму проникновения дыма и паров в кабину летного экипажа имеет критическое значение для безопасного продолжения полета воздушного судна, и в этой связи крайне важно держать дверь кабины летного экипажа постоянной закрытой. Переговоры и координация действия членов экипажа имеет чрезвычайно важное значение. Основным средством связи является система внутренней связи, если она находится в работоспособном состоянии.</p> |

| | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. | <p>ВЫЯВИТЬ ПРЕДМЕТ, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ИСТОЧНИКОМ ОПАСНОСТИ</p> <p>Попросить заинтересованного пассажира выявить данный предмет. Пассажир может оказаться в состоянии дать некоторую полезную информацию относительно опасности(ях), связанной(ых) с данным предметом, а также сказать, как можно обращаться с данным предметом. При выявлении пассажиром данного предмета следует обратиться к разделу 4 настоящего документа для соответствующего практического действия в аварийной обстановке.</p> <p>На воздушных судах только с одним членом кабинного экипажа проконсультироваться с командиром воздушного судна относительно возможности воспользоваться помощью пассажиров для урегулирования данного инцидента.</p> |
| 3. | <p>ПОДГОТОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОМПЛЕКТ ИЛИ ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ ПРЕДМЕТЫ</p> <p>Для устранения просыпки или утечки подготовить аварийный комплект или следующие предметы (если таковые имеются в наличии):</p> <ul style="list-style-type: none">- запас бумажных полотенец или газет или другой абсорбирующей бумаги, или ткани (например, чехлы для сидений, подголовников для кресел);- бытовые терморукавицы или, при наличии, огнезащитные рукавицы;- по крайней мере два больших полиэтиленовых мешка для мусорных урн;- по крайней мере три полиэтиленовых пакета меньших размеров, аналогичных тем, которые используются в магазинах бесполтинной торговли или барах, а при отсутствии таких пакетов - гигиенические пакеты. |
| 4. | <p>НАДЕТЬ РЕЗИНОВЫЕ ПЕРЧАТКИ И ПРОТИВОДЫМНУЮ НАКИДКУ (КАПЮШОН)</p> <p>Во всех случаях, перед тем как прикоснуться к вызывающим подозрение упаковкам или предметам, следует защитить руки. Удобным средством защиты могут явиться огнезащитные рукавицы или бытовые терморукавицы с надетыми поверх них полиэтиленовыми пакетами.</p> <p>На месте инцидента, связанного с наличием огня, паров или дыма, следует во всех случаях носить газонепроницаемые дыхательные приборы.</p> |

**ПЕРЕМЕСТИТЬ ПассажиРОВ ИЗ ПОРАЖЕННОЙ ЗОНЫ И РАЗДАТЬ ИМ
ВЛАЖНЫЕ ПОЛОТЕНЦА ИЛИ КУСКИ ТКАНИ**

5.

При оказании помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих пассажирский салон, не следует предусматривать использование медицинских масок с портативными кислородными баллонами или выпадающих масок системы снабжения пассажиров кислородом, поскольку через клапаны или отверстия в таких масках будут вдыхаться значительные количества паров или дыма. Более эффективным средством оказания помощи пассажирам в условиях наличия дыма или паров, заполняющих окружающее пространство, является использование влажного полотенца или куска ткани, закрывающих рот и нос. Влажное полотенце или ткань выполняют роль фильтра и более эффективны для использования в этих целях, чем сухое полотенце или ткань. Кабинному экипажу следует предпринять незамедлительные действия в том случае, если количество дыма или паров увеличивается, а также переместить пассажиров из пораженной зоны и, по возможности, снабдить их влажными полотенцами или кусками ткани и дать им указание дышать через влажные полотенца или куски ткани.

ПОМЕСТИТЬ ПРЕДМЕТ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЙ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ, В ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ

Примечание. В случае просыпки известных или предположительно опасных грузов в порошкообразной форме:

- ничего не трогать;
- не использовать огнегасящий состав или воду;
- закрыть пораженное место мешками из полиэтилена или другого пластика и одеялами;
- изолировать данное место до тех пор, пока воздушное судно не совершит посадку.

При наличии аварийного комплекта

В случае полной уверенности в том, что данный предмет не создаст осложнений, может быть принято решение не убирать его. В большинстве случаев, однако, лучше удалить соответствующий предмет с использованием процедуры, описанной ниже. Предмет следует поместить в полиэтиленовый мешок следующим образом:

- подготовить два мешка, завернув их края и поставив на пол;
- поместить предмет в первый мешок таким образом, чтобы его закрывающее устройство или место утечки из его упаковки находилось сверху;
- снять резиновые перчатки, стараясь не прикасаться к их зараженной поверхности;
- 6. - поместить резиновые перчатки во второй мешок;
- закрыть первый мешок, сжав его, чтобы удалить лишний воздух;
- закрутить свободный конец первого мешка и завязать его жгутом для мешка достаточно туго, чтобы обеспечить безопасность, но не слишком туго, чтобы сохранялась возможность выравнивания давления;
- поместить первый мешок (содержащий данный предмет) во второй мешок, в котором уже находятся резиновые перчатки, и аналогичным образом завязать верхний конец мешка, как это было сделано в отношении первого мешка.

При отсутствии аварийного комплекта

Взять предмет и поместить его в полиэтиленовый мешок. Убедиться, что емкость, содержащая опасные грузы, находится в вертикальном положении или место утечки направлено вверх. Используя бумажные полотенца, газеты и т. п., обработать место просыпки (утечки), убедившись в том, что не возникает какой-либо реакции между материалом, используемым для обработки, и опасными грузами. Поместить использованные полотенца и т. п. в другой полиэтиленовый мешок. Положить использовавшиеся для защиты рук перчатки и пакеты либо в отдельный небольшой полиэтиленовый мешок, либо в мешок с использованными полотенцами. Если дополнительные мешки отсутствуют, положить использованные полотенца, перчатки и т. п. в тот же мешок, где находится предмет. Плотно завязать мешки, удалив из них воздух, таким образом, чтобы обеспечить безопасность, но не слишком туго, чтобы сохранялась возможность выравнивания давления.

| | |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7. | <p>УБРАТЬ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫЕ МЕШКИ НА ВРЕМЕННОЕ ХРАНЕНИЕ</p> <p>Если на борту воздушного судна имеется ящик для хранения продуктов или напитков, необходимо освободить его от содержимого и поставить на пол дверцей вверх. Поместить мешок (мешки), содержащий предмет и все использованные полотенца и т. п., в данный ящик и закрыть дверцу. Поместить ящик или, при отсутствии ящика, мешок (мешки) как можно дальше от кабины экипажа и пассажиров. Когда подходящим местом хранения является кухня или туалет, следует решить вопрос о помещении ящика или мешка (мешков) в одно из этих помещений, если они не расположены в непосредственной близости от кабины экипажа. При наличии возможностей использовать кухню или туалет, расположенные в хвостовой части воздушного судна, однако не помещать ящик или мешок (мешки) рядом с герметичной перегородкой или стеной фюзеляжа. При использовании кухни ящик или мешок (мешки) могут быть помещены в пустой контейнер для урн. При использовании туалета ящик может быть помещен на полу, а мешок (мешки) можно положить в пустой контейнер для мусора. Дверь в туалет следует запереть снаружи. На герметизированном воздушном судне при использовании туалета система вентиляции будет удалять пары за борт, и они не смогут достичь пассажиров. Однако, если воздушное судно не герметизировано, положительное давление в туалете, препятствующее проникновению паров в пассажирский салон, может отсутствовать.</p> <p>При перемещении ящика следует убедиться, чтобы дверца находилась сверху, а при перемещении мешка необходимо следить за тем, чтобы емкость, содержащая опасные грузы, находилась в вертикальном положении, или место утечки находилось сверху.</p> <p>В какое бы место не помещался ящик или мешок (мешки), их необходимо надежно закреплять с целью обеспечить неподвижность и держать предмет в вертикальном положении. Убедитесь, что ящик или мешки не будут препятствовать высадке с воздушного судна.</p> |
| 8. | <p>С ЗАГРЯЗНЕННЫМИ СИДЕНИЯМИ КРЕСЕЛ/ЧЕХЛАМИ СЛЕДУЕТ ОБРАЩАТЬСЯ КАК С ПРЕДМЕТОМ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИМ СОБОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ</p> <p>Сидения, спинки кресел или другие предметы мебели, которые загрязнены в результате просыпки (утечки), следует снять и поместить во вкладыш для большого мусорного ящика или другой полиэтиленовый мешок вместе с любыми другими пакетами, которыми они были первоначально закрыты. Их следует убрать для хранения таким же образом, как вызвавший инцидент предмет, представляющий собой опасный груз.</p> |

| | |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>НАКРЫТЬ МЕСТО ПРОСЫПКИ (УТЕЧКИ) НА КОВРЕ/ПОЛУ</p> <p>Накрыть место просыпки (утечки) на ковре или предметах мебели мешками для мусора или другими имеющимися полиэтиленовыми мешками (пакетами). Если таковые отсутствуют, то следует использовать вывернутые наизнанку гигиенические пакеты таким образом, чтобы их пластиковая часть закрывала зону просыпки (утечки), или использовать покрытые пластиком карточки с инструкциями о действиях в аварийной обстановке.</p> <p>9. Ковер, загрязненный в результате просыпки (утечки) вещества, которое по прежнему выделяет пары, несмотря на то, что оно было накрыто, следует, по возможности, скатать и положить во вкладыш для большого мусорного ящика или другой полиэтиленовый мешок. Последний следует поместить в мусорный ящик и хранить по возможности либо в туалете, либо на кухне, которые расположены в хвостовой части воздушного судна. Если убрать ковер невозможно, его следует накрыть вкладышем для большого мусорного ящика или полиэтиленовыми пакетами и т. п., а также использовать дополнительные мешки для уменьшения выделения паров.</p> |
| 10. | <p>РЕГУЛЯРНО ПРОВОДИТЬ ОСМОТР ПРЕДМЕТОВ, УБРАННЫХ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ/ ЗАГРЯЗНЕННЫХ ПРЕДМЕТОВ МЕБЕЛИ</p> <p>Любые опасные грузы, загрязненные предметы мебели или оборудование, которые были убраны и помещены на хранение в целях безопасности, необходимо подвергать регулярному осмотру.</p> |
| 11. | <p>ПОСЛЕ ПОСАДКИ В СЛЕДУЮЩЕМ ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ</p> <p>После прибытия следовать порядку действий, предусмотренному эксплуатантом на период после инцидента. Эти действия включают указание наземному персоналу места, где хранится данный предмет, и предоставление всей необходимой информации о нем.</p> <p>Заполнить необходимые документы согласно установленному эксплуатантом порядку, так чтобы уведомить эксплуатанта о данном событии, предпринять действия по проведению надлежащего технического обслуживания и, в зависимости от конкретного случая, доукомплектовать или заменить использованные аварийные комплекты или другое оборудование воздушного судна.</p> |

4 ТАБЛИЦА ПРАКТИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ И ПЕРЕЧЕНЬ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ С УКАЗАНИЕМ СПРАВОЧНЫХ НОМЕРОВ ПРАКТИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ

4.1 Практические действия в аварийной обстановке на борту воздушного судна

Описания практических действий в аварийной обстановке на борту воздушного судна, приведенные в таблице 4-1, представляют собой инструктивный материал для членов экипажа на случай возникновения в полете инцидента, который связан или может быть связан с конкретным грузовым местом или местами, содержащими опасные грузы.

После выявления такого грузового места необходимо найти соответствующую ей запись в письменном уведомлении командиру воздушного судна об опасных грузах. Кодовое обозначение применимого практического действия может быть указано в данном уведомлении, а в противном случае его можно найти, используя надлежащее отгрузочное наименование или номер по списку ООН, указанный в уведомлении, а также путем использования алфавитного или порядкового перечней опасных грузов, приведенных в таблицах 4-2 и 4-3 соответственно.

Кодовое обозначение практического действия, присвоенное какому-либо виду опасных грузов, состоит из чисел от 1 до 11 с добавлением одной или двух букв. Что касается таблицы практических действий в аварийной обстановке, то каждый номер практического действия соответствует строке, содержащей информацию относительно опасности, связанной с данным веществом, а также инструкции относительно действий, которые следует предпринять. Буквенный код практического действия приводится отдельно в таблице практических действий; он указывает на другие возможные виды опасности, присущие данному веществу. В некоторых случаях инструкции, соответствующие номерам практических действий, могут быть дополнительно уточнены информацией, приводимой в отношении буквенного кода (кодов) практического действия.

4.2 Алфавитный перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий

В таблице 4-2 приведен составленный в алфавитном порядке перечень надлежащих отгрузочных наименований, используемых для опасных грузов. Для каждого наименования указано кодовое обозначение практического действия, которое следует использовать для отыскания описания соответствующего практического действия в таблице практических действий в аварийной обстановке на воздушных судах. В целях обеспечения подтверждения правильности выбора наименования указан также идентификационный номер по списку Организации Объединенных Наций.

В ряде случаев, помимо номера по списку ООН надлежащего отгрузочного наименования, для определения правильного кодового обозначения практического действия необходимо также использовать данные о группе упаковывания и/или дополнительной опасности. В необходимых случаях под надлежащим отгрузочным наименованием указаны возможные номера по списку ООН, группы упаковывания и/или виды дополнительной опасности, на основе которых можно выбрать соответствующее кодовое обозначение практического действия. Эти дополнительные сведения указываются на бланке уведомления командиру воздушного судна.

При определении алфавитного порядка надлежащих отгрузочных наименований не учитываются номера и термины н.у.к., альфа-, бета-, втор-, мета-, омега-, трет-, а-, б-, м-, Н-, н-, О-, о- ил-. В тех случаях, когда наименования состоят из нескольких слов, они упорядочены по алфавиту как одно слово.

4.3 Порядковый перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий

В таблице 4-3 приведен составленный в соответствии с номерами по списку ООН порядковый перечень надлежащих отгрузочных наименований, используемых для опасных грузов. Для каждого наименования указано кодовое обозначение практического действия, которое следует использовать для отыскания соответствующего практического действия на карточке практических действий в аварийной обстановке на воздушных судах.

В некоторых случаях для определения правильного кодового обозначения практического действия помимо номера по списку ООН надлежащего отгрузочного наименования необходимо также использовать данные о группе упаковывания или дополнительной опасности. В необходимых случаях под номером по списку ООН указаны возможные надлежащие отгрузочные наименования, группы упаковывания или виды дополнительной опасности, на основе которых можно выбрать соответствующее кодовое обозначение практического действия. Эти дополнительные сведения указываются на бланке уведомления командира воздушного судна.

Если применительно к одному и тому же номеру по списку ООН могут быть использованы альтернативные надлежащие отгрузочные наименования, последние во всех случаях отделяются наклонными линиями.

Те опасные грузы, которым еще не присвоены номера по списку ООН, приводятся в начале перечня.

Таблица 4-1. Практические действия в аварийной обстановке на борту воздушного судна

- 1. ВЫПОЛНИТЬ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА.**
- 2. РАССМОТРЕТЬ ПРАКТИЧЕСКУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ СРОЧНОЙ ПОСАДКИ.**
- 3. ОСУЩЕСТВИТЬ ПРАКТИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ, ОПИСАННЫЕ В ТАБЛИЦЕ НИЖЕ.**

| № прак-тич. дей-ствия | Характер основных последствий | Опасность для воздушного судна | Опасность для лиц, находящихся на борту | Действия при просыпке или утечке | Действия при борьбе с пожаром | Дополнительные замечания |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Взрыв может вызвать разрушение конструкции | Пожар и/или взрыв | В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия | Использовать 100% кислород; не курить | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; использовать стандартные правила борьбы с пожаром | Возможна внезапная разгерметизация |
| 2 | Газ, невоспламеняющийся; давление может создать угрозу при пожаре | Минимальная | В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции для буквенных обозначений А, і или Р практических действий | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; использовать стандартные правила борьбы с пожаром | Возможна внезапная разгерметизация |
| 3 | Легковоспламеняющееся жидкое или твердое вещество | Пожар и/или взрыв | Дым, пары и повышение температуры, а также в соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции; не курить; отключить ненужное электрооборудование | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением W практического действия | Возможна внезапная разгерметизация |
| 4 | Самовозгорающееся или пирофорное вещество при контакте с воздухом | Пожар и/или взрыв | Дым, пары и повышение температуры, а также в соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением W практического действия | Возможна внезапная разгерметизация; отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенными обозначениями и F или H практических действий |

| | | | | | | |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5 | Окислитель; может вызвать возгорание других веществ, может взорваться в условиях повышения температуры при пожаре | Пожар и/или взрыв, возможно повреждение от коррозии | Раздражение слизистой оболочки глаз и носоглотки; поражение кожи при контакте | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением W практического действия | Возможна внезапная разгерметизация |
| 6 | Токсическое вещество*; может вызвать смертельный исход при вдыхании, попадании в пищевую тракт или поглощении кожей | Загрязнение токсическим* жидким или твердым веществом | Сильная токсичность, последствия которой могут проявиться позже | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции; не прикасаться без перчаток | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением W практического действия | Возможна внезапная разгерметизация; отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенными обозначениям и F или H практических действий |
| 7 | Радиоактивное излучение от поврежденных или незкранированных упаковок | Загрязнение просыпанным (пролитым) радиоактивным веществом | Воздействие радиации, возможное заражение персонала | Не передвигать упаковки; избегать контакта | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества | Вызвать квалифицированного специалиста для встречи воздушного судна |
| 8 | Коррозионное вещество; пары вызывают увечья при вдыхании или контакте с кожей | Возможно повреждение от коррозии | Раздражение слизистой оболочки глаз и носоглотки; повреждение кожи при контакте | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции; не прикасаться без перчаток | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением W практического действия | Возможна внезапная разгерметизация; отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенными обозначениям и F или H практических действий |

| | | | | | | |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9 | Отсутствие каких-либо опасных последствий общего характера | В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия | В соответствии с буквенным обозначением (обозначениями) практического действия | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции для буквенных обозначений А практического действия | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества; при наличии использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением Z практического действия, не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением W практического действия | В отношении грузов с буквенным обозначением Z практического действия принять решение о выполнении экстренной посадки; нет |
| 10 | Легковоспламеняющийся газ; значительная опасность возгорания при наличии любого источника зажигания | Пожар и/или взрыв | Дым, пары и повышение температуры, а также в соответствии с буквенным обозначением практического действия | Использовать 100% кислород; установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции; не курить; отключить ненужное электрооборудование | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества | Возможна внезапная разгерметизация |
| 11 | Инфекционные вещества могут поразить людей или животных при вдыхании, попадании в пищевой тракт или поглощении через слизистую оболочку или открытую рану | Загрязнение инфекционными веществами | Последующее инфицирование людей или животных | Не прикасаться. Минимальный уровень рециркуляции и вентиляции в пораженном месте | Задействовать все имеющиеся в наличии огнегасящие вещества. Не использовать воду в отношении грузов с буквенным обозначением "У" практического действия | Вызвать квалифицированного специалиста для встречи воздушного судна |

| БУКВЕННОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ПРАКТИЧЕСКОГО ДЕЙСТВИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ОПАСНОСТЬ | | БУКВЕННОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ПРАКТИЧЕСКОГО ДЕЙСТВИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ОПАСНОСТЬ | |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A | АНАСТЕЗИРУЮЩЕЕ ВЕЩЕСТВО | M | НАМАГНИЧЕННЫЙ МАТЕРИАЛ |
| C | КОРРОЗИОННОЕ ВЕЩЕСТВО | N | ВРЕДНОЕ ВЕЩЕСТВО |
| E | ВЗРЫВЧАТОЕ ВЕЩЕСТВО | P | ТОКСИЧЕСКОЕ ВЕЩЕСТВО* (ЯД) |
| F | ВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЕСЯ ВЕЩЕСТВО | S | САМОВОЗГОРАЮЩЕЕСЯ ИЛИ ПИРОФОРНОЕ ВЕЩЕСТВО |
| H | ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЕСЯ ВЕЩЕСТВО | W | ПРИ СОПРИКОСНОВЕНИИ С ВОДОЙ ВЫДЕЛЯЕТ ТОКСИЧЕСКИЙ* ИЛИ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЙСЯ ГАЗ |
| I | РАЗДРАЖАЮЩЕЕ/СЛЕЗОТОЧИВОЕ ВЕЩЕСТВО | X | ОКИСЛИТЕЛЬ |
| L | ПРОЧИЕ ВИДЫ ОПАСНОСТИ НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫ ИЛИ ОТСУТСТВУЮТ | Y | В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТИПА ИНФЕКЦИОННОГО ВЕЩЕСТВА СООТВЕТСТВУЮЩИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ ПОДВЕРГАТЬ ОТДЕЛЬНЫХ ЛИЦ, ЖИВОТНЫХ, ГРУЗ И ВОЗДУШНОЕ СУДНО КАРАНТИНУ |
| | | Z | ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СИСТЕМА ГРУЗОВЫХ ОТСЕКОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ НЕ В СОСТОЯНИИ ПОГАСИТЬ ИЛИ СДЕРЖАТЬ ПОЖАР. ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ О ВЫПОЛНЕНИИ ЭКСТРЕННОЙ ПОСАДКИ |

* Токсическое вещество означает то же самое, что и яд

Таблица 4-2. Алфавитный перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий

| <i>Номер по списку ООН</i> | <i>Кодовое обозначение</i> | <i>Надлежащее отгрузочное наименование</i> | <i>Номер по списку ООН</i> | <i>Кодовое обозначение</i> | <i>Надлежащее отгрузочное наименование</i> |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------|
| 1133 | 3L | Адгезивы | 2336 | 3P | Аллилформат |
| 2205 | 6L | Адипонитрил | 1100 | 3P | Аллил хлористый |
| 0224 | IP | Азид бария | 1722 | 6CF | Аллилхлорформат |
| 1571 | 3EP | Азид бария увлажненный | 2367 | 3L | Альдегид альфа-мегилвалериановый |
| 1687 | 6L | Азид натрия | 2045 | 3H | Альдегид изомазляный |
| 0129 | 1L | Азид свинца увлажненный . | 2396 | 3P | Альдегид метакриловый стабилизированный |
| 3242 | 3L | Азодикарбонамид | 1275 | 3H | Альдегид пропионовый |
| 1977 | 2L | Азот охлажденный жидкий | 1989 | | Альдегиды, н.у.к.* |
| 1066 | 2L | Азот сжатый | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| 2451 | 2X | Азот трехфтористый | | 3L | Группа упаковывания III |
| 2713 | 6L | Акридин | 1191 | 3L | Альдегиды октиловые |
| 3426 | 6L | Акриламида раствор | 1988 | | Альдегиды токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 2074 | 6L | Акриламид твердый | | 3HP | Группа упаковывания I или II |
| 1093 | 3P | Акрилонитрил стабилизированный | | 3P | Группа упаковывания III |
| 2607 | 3L | Акролеина димер стабилизированный | 2839 | 6L | Альдоль |
| 1092 | 6H | Акролеин стабилизированный | 1819 | 8L | Алюминат натрия, раствор |
| 3140 | 6L | Алкалоиды жидкие, н.у.к.* | 2812 | 8L | Алюминат натрия твердый |
| 1544 | 6L | Алкалоиды твердые, н.у.к.* | 1438 | 5L | Алюминий азотнокислый |
| 2571 | 8L | Алкилсерные кислоты* | 2870 | 4W | Алюминийборгидрид |
| 2584 | 8L | Алкилсульфокислоты жидкие | 2870 | 4W | Алюминийборгидрид в устройствах |
| 2586 | 8L | Алкилсульфокислоты жидкие | 1725 | 8L | Алюминий бромистый безводный |
| 2583 | 8L | Алкилсульфокислоты твердые | 2580 | 8L | Алюминий бромистый, раствор |
| 2585 | 8L | Алкилсульфокислоты твердые | 1398 | 4W | Алюминий кремнистый, порошок непокрытый |
| 3145 | 8L | Алкилфенолы жидкие, н.у.к. | 1396 | 4W | Алюминий, порошок непокрытый |
| 2430 | 8L | Алкилфенолы твердые, н.у.к. | 1309 | 3L | Алюминий, порошок покрытый |
| 3205 | 4L | Алкоголяты щелочноземельных металлов, н.у.к.* | 1394 | 4W | Алюминий углеродистый |
| 3206 | 4C | Алкоголяты щелочных металлов самонагревающиеся коррозионные, н.у.к.* | 1395 | 4PW | Алюминий-ферросилиций, порошок |
| 2334 | 6H | Аллиламин | 1397 | 4PW | Алюминий фосфористый |
| 2333 | 3P | Аллилацетат | 1726 | 8L | Алюминий хлористый безводный |
| 1099 | 3P | Аллил бромистый | 2581 | 8L | Алюминий хлористый, раствор |
| 1545 | 6F | Аллилизотиоцианат стабилизированный | 1392 | 4W | Амальгама щелочноземельных металлов жидкая |
| 1723 | 3C | Аллил йодистый | 3402 | 4W | Амальгама щелочноземельных металлов твердая |
| 1724 | 8F | Аллилтрихлорсилан стабилизированный | 1389 | 4W | Амальгама щелочных металлов жидкая |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------|
| 3401 | 4W | Амальгама щелочных металлов твердая | 1310 | 3E | Аммоний пикриновокислый увлажненный |
| 1390 | 4W | Амиды щелочных металлов | 2683 | 8FP | Аммоний сернистый, раствор |
| 1106 | 3C | Амиламин | 2506 | 8L | Аммоний серноокислый кислый |
| 1104 | 3L | Амилацетаты | 2505 | 6L | Аммоний фтористый |
| 2620 | 3L | Амилбутираты | 0402 | 1L | Аммоний хлорнокислый |
| 1108 | 3H | н-Амилен | 1442 | 5L | Аммоний хлорнокислый |
| 1111 | 3L | Амилмеркаптан | 2817 | 8P | Аммония гидрофторида раствор |
| 1110 | 3L | норм-Амилметилкетон | 1727 | 8L | Аммония гидрофторид твердый |
| 1112 | 3L | Амилнитрат | 3375 | 5L | Аммония нитрата гель |
| 1113 | 3H | Амилнитрит | 3375 | 5L | Аммония нитрата суспензия |
| 1728 | 8L | Амилтрихлорсилан | 3375 | 5L | Аммония нитрата эмульсия |
| 1109 | 3L | Амилформиаты | 2215 | 8L | Ангидрид малеиновый |
| 2819 | 8L | Амилфосфат кислый | 2215 | 8L | Ангидрид малеиновый расплавленный |
| 1107 | 3L | Амил хлористый | 2739 | 8L | Ангидрид масляный |
| 3317 | 3E | 2-Амино-4,6-денитрофенол увлажненный | 2496 | 8L | Ангидрид пропионовый |
| 2946 | 6L | 2-Амино-5-диэтиламинопентан | 1715 | 8F | Ангидрид уксусный |
| 2671 | 6L | Аминопиридины | 2214 | 8L | Ангидрид фталевый |
| 2512 | 6L | Аминофенолы | 2698 | 8L | Ангидриды тетрагидрофталевые |
| 2673 | 6L | 2-Амино-4-хлорфенол | 2431 | 6L | Анизидины |
| 2815 | 8L | N-Аминоэтилпиперазин | 2222 | 3L | Анизол |
| 3055 | 8L | 2-(2-Аминоэтокси) этанол | 1729 | 8L | Анизол хлористый |
| 2735 | 8L | Амины жидкие коррозионные, н.у.к.* | 1547 | 6L | Анилин |
| 2734 | 8F | Амины жидкие коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 1548 | 6L | Анилин хлористоводородный |
| 2733 | 3C | Амины легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к.* | 1551 | 6L | Антимонил-калий виннокислый |
| 3259 | 8L | Амины твердые коррозионные, н.у.к.* | 1306 | 3L | Антисептики для древесины жидкие |
| 1005 | 2CP | Аммиак безводный | 1951 | 2L | Аргон охлажденный жидкий |
| 2073 | 2L | Аммиак, раствор | 1006 | 2L | Аргон сжатый |
| 2672 | 8L | Аммиак, раствор | 2584 | 8L | Арилсульфокислоты жидкие |
| 3318 | 2CP | Аммиак, раствор | 2586 | 8L | Арилсульфокислоты жидкие |
| 2067 | 5L | Аммиачно-нитратное удобрение | 2583 | 8L | Арилсульфокислоты твердые |
| 2071 | 9L | Аммиачно-нитратные удобрения | 2585 | 8L | Арилсульфокислоты твердые |
| 0222 | 1L | Аммоний азотнокислый | 2473 | 6L | Арсанилат натрия |
| 1942 | 5L | Аммоний азотнокислый | 2188 | 10P | Арсин |
| 2426 | 5L | Аммоний азотнокислый жидкий | 3522 | 10P | Арсин адсорбированный |
| 2859 | 6L | Аммоний ванадиевокислый | 2212 | 9L | Асбест амфиболовый* |
| 1439 | 5L | Аммоний двухромовокислый | 2590 | 9L | Асбест хризотилковый |
| 2854 | 6L | Аммоний кремнефтористый | 1088 | 3H | Ацеталь |
| 1546 | 6L | Аммоний мышьяковокислый | 1089 | 3H | Ацетальдегид |
| 1444 | 5L | Аммоний надсерноокислый | 1841 | 9L | Ацетальдегидаммиак |
| 0004 | 1L | Аммоний пикриновокислый | 2332 | 3L | Ацетальдоксим |

| | | | | | |
|------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------|
| 1629 | 6L | Ацетат ртути | 2794 | 8L | Батареи жидкостные, заправленные кислотой |
| 1674 | 6L | Ацетат фенилртути | 2795 | 8L | Батареи жидкостные, заправленные щелочью |
| 1716 | 8L | Ацетил бромистый | 2800 | 8L | Батареи жидкостные непроливающиеся |
| 3374 | 10L | Ацетилен нерастворенный | 3496 | 9L | Батареи никельметаллгидридные |
| 1001 | 10L | Ацетилен растворенный | 3292 | 4W | Батареи, содержащие натрий |
| 1898 | 8L | Ацетил йодистый | 3028 | 8L | Батареи сухие, содержащие гидроокись калия твердую |
| 2621 | 3L | Ацетилметилкарбинол | 1885 | 6L | Бензидин |
| 1717 | 3C | Ацетил хлористый | 1737 | 6C | Бензил бромистый |
| 1585 | 6L | Ацетоарсенит меди | 2619 | 8F | Бензилдиметиламин |
| 1090 | 3H | Ацетон | 1886 | 6L | Бензилиден хлористый |
| 1648 | 3L | Ацетонитрил | 2653 | 6L | Бензил йодистый |
| 1541 | 6L | Ацетонциангидрин стабилизированный | 1738 | 6C | Бензил хлористый |
| 1950 | | Аэрозоли | 1739 | 8L | Бензилхлорформат |
| | 10L | Категория 2.1 без дополнительной опасности | 1203 | 3H | Бензин моторный |
| | 10C | Категория 2.1 с дополнительной опасностью класса 8 | 1736 | 8W | Бензоил хлористый |
| | 10CP | Категория 2.1 с дополнительной опасностью категории 6.1 и класса 8 | 1990 | 9N | Бензойный альдегид |
| | 2L | Категория 2.2 без дополнительной опасности | 1114 | 3H | Бензол |
| | 2X | Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 5.1 | 2224 | 6L | Бензонитрил |
| | 2C | Категория 2.2 с дополнительной опасностью класса 8 | 2225 | 8L | Бензосульфони хлористый |
| | 2CP | Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 6.1 и класса 8 | 2338 | 3L | Бензотрифтормид |
| | 2P | Категория 2.3 без дополнительной опасности или категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 6.1 (включая устройства газовые слезоточивые) | 2226 | 8L | Бензотрихлорид |
| | 10P | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 или категория 2.1 с дополнительной опасностью категории 6.1 (включая устройства газовые слезоточивые) | 2587 | 6L | Бензохинон |
| 1400 | 4W | Барий | 2464 | 5P | Бериллий азотнокислый |
| 1446 | 5P | Барий азотнокислый | 1567 | 6F | Бериллий, порошок |
| 2719 | 5P | Барий бромноватоокислый | 3373 | 11L | Биологическое вещество, категория В |
| 1448 | 5P | Барий марганцовоокислый | 3291 | 11L | Биомедицинские отходы, н.у.к. |
| 2741 | 5P | Барий хлорноватистоокислый | 2837 | 8L | Бисульфаты, водный раствор |
| 3405 | 5P | Барий хлорноватоокислый, раствор | 2693 | 8L | Бисульфиты, водный раствор, н.у.к.* |
| 1445 | 5P | Барий хлорноватоокислый твердый | 0286 | 1L | Боеголовки ракет |
| 3406 | 5P | Барий хлорноокислый, раствор | 0287 | 1L | Боеголовки ракет |
| 1447 | 5P | Барий хлорноокислый твердый | 0369 | 1L | Боеголовки ракет |
| 1565 | 6L | Барий цианистый | 0370 | 1L | Боеголовки ракет |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------|
| 0371 | 1L | Боеголовки ракет | 0400 | 1L | Бомбы с ЛВЖ |
| 0221 | 1L | Боеголовки торпед | 1312 | 3L | Борнеол |
| 0015 | 1L | Боеприпасы дымовые | 2692 | 8L | Бор трехбромистый |
| 0016 | 1L | Боеприпасы дымовые | 1008 | 2CP | Бор трехфтористый |
| 0303 | 1L | Боеприпасы дымовые | 2851 | 8L | Бор трехфтористый, дигидрат |
| 0245 | 1L | Боеприпасы дымовые с белым фосфором | 1743 | 8L | Бор трехфтористый и пропионовая кислота - комплекс жидкий |
| 0246 | 1L | Боеприпасы дымовые с белым фосфором | 3420 | 8L | Бор трехфтористый и пропионовая кислота - комплекс твердый |
| 0009 | 1L | Боеприпасы зажигательные | 1742 | 8L | Бор трехфтористый и уксусная кислота - комплекс жидкий |
| 0010 | 1L | Боеприпасы зажигательные | 3419 | 8L | Бор трехфтористый и уксусная кислота - комплекс твердый |
| 0247 | 1L | Боеприпасы зажигательные | 1741 | 2CP | Бор треххлористый |
| 0300 | 1L | Боеприпасы зажигательные | 1744 | 8P | Бром |
| 0243 | 1L | Боеприпасы зажигательные с белым фосфором | 1450 | 5L | Броматы неорганические, н.у.к.* |
| 0244 | 1L | Боеприпасы зажигательные с белым фосфором | 3213 | 5L | Броматы неорганические, водный раствор, н.у.к.* |
| 0363 | 1L | Боеприпасы образцовые (испытательные) | 2513 | 8L | Бромацетил бромистый |
| 0171 | 1L | Боеприпасы осветительные | 1569 | 6F | Бромацетон |
| 0254 | 1L | Боеприпасы осветительные | 1694 | 6i | Бромбензилцианиды жидкие |
| 0297 | 1L | Боеприпасы осветительные | 3449 | 6L | Бромбензилцианиды твердые |
| 0362 | 1L | Боеприпасы практические | 2514 | 3L | Бромбензол |
| 0488 | 1L | Боеприпасы практические | 1126 | 3L | 1-Бромбутан |
| 0018 | 1CP | Боеприпасы слезоточивые | 2339 | 3L | 2-Бромбутан |
| 0019 | 1CP | Боеприпасы слезоточивые | 1634 | 6L | Бромиды ртути |
| 0301 | 1CP | Боеприпасы слезоточивые | 1701 | 6L | Бромксилол жидкий |
| 2017 | 6C | Боеприпасы слезоточивые невзрывчатые | 3417 | 6L | Бромксилол твердый |
| 0020 | IP | Боеприпасы с токсическими веществами* | 2341 | 3L | 1 -Бром-3-метилбутан |
| 0021 | IP | Боеприпасы с токсическими веществами* | 2342 | 3L | Бромметилпропаны |
| 2016 | 6L | Боеприпасы с токсическими веществами невзрывчатые | 3241 | 3L | 2-Бром-2-нитропропан-1,3-Диол |
| 0033 | 1L | Бомбы | 2515 | 6L | Бромформ |
| 0034 | 1L | Бомбы | 2343 | 3L | 2-Бромпентан |
| 0035 | 1L | Бомбы | 2344 | 3L | Бромпропаны |
| 0291 | 1L | Бомбы | 2345 | 3L | 3-Бромпропин |
| 0056 | 1L | Бомбы глубинные | 1745 | 5CP | Бром пятифтористый |
| 2028 | 8L | Бомбы дымовые невзрывчатые | 1744 | 8P | Бром, раствор |
| 0093 | 1L | Бомбы светящиеся | 1746 | 5CP | Бром трехфтористый |
| 0403 | 1L | Бомбы светящиеся | 1009 | 2L | Бромтрифторметан |
| 0404 | 3L | Бомбы светящиеся | 2419 | 10L | Бромтрифторэтилен |
| 0420 | 1L | Бомбы светящиеся | 2901 | 2PX | Бром хлористый |
| 0421 | 1L | Бомбы светящиеся | 1887 | 6L | Бромхлорметан |
| 0399 | 1L | Бомбы с ЛВЖ | 2688 | 6L | 1-Бром-3-хлорпропан |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------------------------|
| 1570 | 6L | Бруцин | 1856 | 4L | Ветошь промасленная |
| 1379 | 4L | Бумага, обработанная ненасыщенными маслами | 0357 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 1010 | 10L | Бутадиенов и углеводородов смесь стабилизированная | 0358 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 1010 | 10L | Бутадиены стабилизированные | 0359 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 1011 | 10L | Бутан | 0473 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 2346 | 3L | Бутандион | 0474 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 1120 | 3L | Бутанолы | 0475 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 2348 | 3L | Бутилакрилаты стабилизированные | 0476 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 1125 | 3C | норм-Бутиламин | 0477 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 2738 | 6L | N-Бутиланилин | 0478 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 1123 | 3L | Бутилацетаты | 0479 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 2709 | 3L | Бутилбензолы | 0480 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 3255 | 4C | трет-Бутилгипохлорит | 0481 | 3L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 1012 | 10L | Бутилен | 0485 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 3022 | 3H | 1,2-Бутиленоксид стабилизированный | 0482 | 1L | Вещества взрывчатые очень небольшой чувствительности, н.у.к.* |
| 2484 | 6F | трет-Бутилизоцианат | 0482 | 1L | Вещества EVI (вещества взрывчатые очень небольшой чувствительности), н.у.к.* |
| 2485 | 6F | норм-Бутилизоцианат | 1759 | 8L | Вещество коррозионное твердое, н.у.к.* |
| 2690 | 6L | N, норм-Бутилимидазол | 3082 | 9L | Вещество, представляющее опасность для окружающей среды, жидкое, н.у.к.* |
| 2347 | 3L | Бутилмеркаптан | 3077 | 9L | Вещество, представляющее опасность для окружающей среды, твердое, н.у.к.* |
| 2227 | 3L | норм-Бутилметакрилат стабилизированный. | 1693 | 6i | Вещество слезоточивое жидкое, н.у.к. |
| 2351 | 3L | Бутилнитрит | 3448 | 6L | Вещество слезоточивое твердое, н.у.к.* |
| 1914 | 3L | Бутилпропионаты | 0081 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип А |
| 2667 | 6L | Бутилголуолы | 0082 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип В |
| 2956 | 3E | 5-трет-Бутил-2,4,6-тринитро-м-ксилол | 0331 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип В |
| 1747 | 8F | Бутилтрихлорсилан | 0084 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип D |
| 1128 | 3L | норм-Бутилформиат | 0241 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип E |
| 2743 | 6CF | норм-Бутилхлорформиат | 0332 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип E |
| 2747 | 6L | трет-Бутилциклогексидхлорформиат | 0083 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип С |
| 2716 | 6L | 1,4-Бутиндиол | 0495 | 1L | Взрывчатое вещество метательное жидкое |
| 1129 | 3L | Бутиральдегид | 0497 | 1L | Взрывчатое вещество метательное жидкое |
| 2840 | 3L | Бутиральдоксим | 0498 | 1L | Взрывчатое вещество метательное твердое |
| 2353 | 3C | Бутирилхлорид | 0499 | 1L | Взрывчатое вещество метательное твердое |
| 2411 | 3P | Бутиронитрил | 0501 | 1L | Взрывчатое вещество метательное твердое |
| 2058 | 3L | Валеральдегид | 0331 | 1L | Взрывчатый материал бризантный, тип В |
| 2475 | 8W | Ванадий треххлористый | 1301 | 3H | Винилацетат стабилизированный |
| 2444 | 8W | Ванадий четыреххлористый | 1085 | 10L | Винил бромистый стабилизированный |
| 2931 | 6L | Ванадил сернокислый (сульфат ванадила) | 2838 | 3L | Винилбутират стабилизированный |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1303 | 3H | Винилиден хлористый стабилизированный | 2196 | 2CP | Вольфрам шестифтористый |
| 3073 | 6CF | Винилпиридины стабилизированные | 0121 | 1L | Воспламенители |
| 2618 | 3L | Винилтолуолы стабилизированные | 0315 | 1L | Воспламенители |
| 1305 | 3CH | Винилтрихлорсилан | 0325 | 1L | Воспламенители |
| 1860 | 10L | Винил фтористый стабилизированный | 0454 | 3L | Воспламенители |
| 2589 | 6F | Винилхлорацетат | 0319 | 1L | Втулки капсульные |
| 0314 | 1L | Воспламенители | 0320 | 1L | Втулки капсульные |
| 1048 | 2CP | Водород бромистый безводный | 0376 | 3L | Втулки капсульные |
| 3468 | 10L | Водород в системе хранения на основе металлгидридов | | 9L | Выделяющие тепло изделия, приводимое в действие батареей оборудование, такое, как горелки для подводных работ или паяльное оборудование, которые при случайном приведении в действие будут выделять большое количество тепла и могут вызвать пожар |
| 3468 | 10L | Водород в системе хранения на основе металлгидридов, содержащейся в оборудовании | 3511 | 2L | Газ адсорбированный, н.у.к.* |
| 3468 | 10L | Водород в системе хранения на основе металлгидридов, упакованной с оборудованием | 3510 | 10L | Газ адсорбированный легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 2197 | 2CP | Водород йодистый безводный | 3513 | 2X | Газ адсорбированный окисляющий, н.у.к.* |
| 1966 | 10L | Водород охлажденный жидкий | 3512 | 2P | Газ адсорбированный токсический, н.у.к.* |
| 2202 | 10P | Водород селенистый безводный | 3516 | 2CP | Газ адсорбированный токсический коррозионный, н.у.к.* |
| 1049 | 10L | Водород сжатый | 3514 | 10P | Газ адсорбированный токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 1052 | 8P | Водород фтористый безводный | 3517 | 10C | Газ адсорбированный токсический легковоспламеняющийся коррозионный, н.у.к.* |
| 1050 | 2CP | Водород хлористый безводный | 3515 | 2PX | Газ адсорбированный токсический окисляющий, н.у.к.* |
| 2186 | 2CP | Водород хлористый охлажденный жидкий | 3518 | 2PX | Газ адсорбированный токсический окисляющий коррозионный, н.у.к.* |
| 1613 | 6L | Водород цианистый, водный раствор | 1968 | 2L | Газ инсектицидный, н.у.к.* |
| 3294 | 6F | Водород цианистый, раствор в спирте | 3354 | 10L | Газ инсектицидный легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 1051 | 6H | Водород цианистый стабилизированный | 1967 | 2P | Газ инсектицидный токсический, н.у.к.* |
| 1614 | 6L | Водород цианистый стабилизированный | 3355 | 10P | Газ инсектицидный токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 1003 | 2X | Воздух охлажденный жидкий | 1023 | 10P | Газ каменноугольный сжатый |
| 1002 | 2L | Воздух сжатый | 1071 | 10P | Газ нефтяной сжатый |
| 1372 | 4L | Волокна животного происхождения | 2037 | | Газовые баллончики |
| 1373 | 4L | Волокна животного происхождения, н.у.к. | | 10L | Категория 2.1 без дополнительной опасности |
| 1353 | 3L | Волокна, пропитанные слабо нитрованной нитроцеллюлозой, н.у.к. | | 2L | Категория 2.2 без |
| 1372 | 4L | Волокна растительного происхождения | | 2X | дополнительной опасности Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 5.1 |
| 1373 | 4L | Волокна растительного происхождения, н.у.к. | | 2P | Категория 2.3 без дополнительной опасности |
| 3360 | 3L | Волокна растительные, сухие | | 10P | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 |
| 1373 | 4L | Волокна синтетического происхождения, н.у.к. | | | |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------------|
| | 10C | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 и класса 8 | 3337 | 2L | Газ рефрижераторный R 404A |
| | 2PX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 | 3340 | 2L | Газ рефрижераторный R 407C |
| | 2CX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 и класса 8 | 3338 | 2L | Газ рефрижераторный R 407A |
| | 2CP | Категория 2.3 с дополнительной опасностью класса 8 | 3339 | 2L | Газ рефрижераторный R 407B |
| 1202 | 3L | Газойль | 2602 | 2L | Газ рефрижераторный R 500 |
| 1203 | 3H | Газолин | 1973 | 2L | Газ рефрижераторный R 502 |
| 3158 | 2L | Газ охлажденный жидкий, н.у.к.* | 2599 | 2L | Газ рефрижераторный R 503 |
| 3312 | 10L | Газ охлажденный жидкий легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 1959 | 10L | Газ рефрижераторный R 1132a |
| 3311 | 2X | Газ охлажденный жидкий окисляющий, н.у.к.* | 1858 | 2L | Газ рефрижераторный R 1216 |
| 1078 | 2L | Газ рефрижераторный, н.у.к.* | 2422 | 2L | Газ рефрижераторный R 1318 |
| 1028 | 2L | Газ рефрижераторный R 12 | 1976 | 2L | Газ рефрижераторный R C 318 |
| 1974 | 2L | Газ рефрижераторный R 12B1 | 1082 | 10P | Газ рефрижераторный R 1113 |
| 1022 | 2L | Газ рефрижераторный R 13 | 1956 | 2L | Газ сжатый, н.у.к.* |
| 1009 | 2L | Газ рефрижераторный R 13B1 | 1954 | 10L | Газ сжатый легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 1982 | 2A | Газ рефрижераторный R 14 | 3156 | 2X | Газ сжатый окисляющий, н.у.к.* |
| 1029 | 2L | Газ рефрижераторный R 21 | 1955 | 2P | Газ сжатый токсический, н.у.к.* |
| 1018 | 2L | Газ рефрижераторный R 22 | 3304 | 2CP | Газ сжатый токсический коррозионный, н.у.к.* |
| 1984 | 2A | Газ рефрижераторный R 23 | 1953 | 10P | Газ сжатый токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 3252 | 10L | Газ рефрижераторный R 32 | 3305 | 10C | Газ сжатый токсический легковоспламеняющийся коррозионный, н.у.к.* |
| 1063 | 10L | Газ рефрижераторный R 40 | 3303 | 2X | Газ сжатый токсический окисляющий, н.у.к.* |
| 2454 | 10L | Газ рефрижераторный R 41 | 3306 | 2CX | Газ сжатый токсический окисляющий коррозионный, н.у.к.* |
| 1958 | 2L | Газ рефрижераторный R 114 | 1058 | 2L | Газ сжиженный |
| 1020 | 2L | Газ рефрижераторный R 115 | 3163 | 2L | Газ сжиженный, н.у.к.* |
| 2193 | 2L | Газ рефрижераторный R 116 | 3161 | 10L | Газ сжиженный легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 1021 | 2L | Газ рефрижераторный R 124 | 3157 | 2X | Газ сжиженный окисляющий, н.у.к.* |
| 3220 | 2L | Газ рефрижераторный R 125 | 3162 | 2P | Газ сжиженный токсический, н.у.к.* |
| 1983 | 2L | Газ рефрижераторный R 133a | 3308 | 2CP | Газ сжиженный токсический коррозионный н.у.к.* |
| 3159 | 2L | Газ рефрижераторный R 134a | 3160 | 10P | Газ сжиженный токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 2517 | 10L | Газ рефрижераторный R 142B | 3309 | 10C | Газ сжиженный токсический легковоспламеняющийся коррозионный, н.у.к.* |
| 2035 | 10L | Газ рефрижераторный R 143a | 3307 | 2X | Газ сжиженный токсический окисляющий, н.у.к.* |
| 1030 | 10L | Газ рефрижераторный R 152a | 3310 | 2CX | Газ сжиженный токсический окисляющий коррозионный, н.у.к.* |
| 2453 | 10L | Газ рефрижераторный R 161 | 1075 | 10L | Газы петролейные сжиженные |
| 2424 | 2L | Газ рефрижераторный R 218 | 2803 | 8L | Галлий |
| 3296 | 2L | Газ рефрижераторный R 227 | 2545 | 4L | Гафний, порошок сухой |
| | | | 1326 | 3L | Гафний, порошок увлажненный |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------------|
| 1781 | 8L | Гексадецилтрихлорсилан | 1206 | 3H | Гептаны |
| 2458 | 3H | Гексадиен | 3296 | 2L | Гептафторпропан |
| 1207 | 3L | Гексальдегид | 2278 | 3L | норм-Гептен |
| 1783 | 8L | Гексаметилендиамин, раствор | 2192 | 10P | Герман |
| 2280 | 8L | Гексаметилендиамин твердый | 3523 | 10P | Герман адсорбированный |
| 2281 | 6L | Гексаметилендиизоцианат | 3484 | 8FP | Гидразина водный раствор легковоспламеняющийся |
| 2493 | 3C | Гексаметиленмин | 2029 | 8FP | Гидразин безводный |
| 1328 | 3L | Гексаметилентетрамин, | 2030 | 8P | Гидразин, водный раствор |
| 0079 | 1L | Гексанитродифениламин | 3293 | 6L | Гидразин, водный раствор |
| 0392 | 1L | Гексанитростилбен | 2463 | 4W | Гидрид алюминия |
| 2282 | 3L | Гексанолы | 3182 | 3L | Гидриды металлов легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 1208 | 3H | Гексаны | 1409 | 4W | Гидриды металлов, реагирующие при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 0393 | 1L | Гексатонал | 3471 | 8L | Гидродифториды, раствор, н.у.к. |
| 2420 | 2CP | Гексафторацетон | 1740 | 8L | Гидродифториды твердые, н.у.к. |
| 2552 | 6L | Гексафторацетон жидкий | 0508 | 1L | 1-Гидроксibenзотриазол безводный |
| 3436 | 6L | Гексафторацетонгидрат твердый | 3474 | 3E | 1 -Гидроксibenзотриазол моногидрат |
| 3507 | 8L | Гексафторид урана, радиоактивный материал, освобожденная упаковка | 2865 | 8L | Гидроксилламин серноокислый |
| 1858 | 2L | Гексафторпропилен | 1814 | 8L | Гидроокись калия, раствор |
| 2193 | 2L | Гексафторэтан | 1813 | 8L | Гидроокись калия твердая |
| 2661 | 6L | Гексахлорацетон | 2680 | 8L | Гидроокись лития |
| 2729 | 6L | Гексахлорбензол | 2679 | 8L | Гидроокись лития, раствор |
| 2279 | 6L | Гексахлорбутадиен | 1824 | 8L | Гидроокись натрия, раствор |
| 2875 | 6L | Гексахлорофен | 1823 | 8L | Гидроокись натрия твердая |
| 2646 | 6L | Гексахлорциклопентадиен | 2678 | 8L | Гидроокись рубидия |
| 1611 | 6L | Гексаэтилтетрафосфат | 2677 | 8L | Гидроокись рубидия, раствор |
| 1612 | 2P | Гексаэтилтетрафосфат в смеси с сжатым газом | 3423 | 8L | Гидроокись тетраметила аммония твердая |
| 2370 | 3H | 1-Гексен | 1835 | 8L | Гидроокись тетраметиламмония, раствор |
| 0079 | 1L | Гексил | 1894 | 6L | Гидроокись фенилртути |
| 1784 | 8L | Гексилтрихлорсилан | 2682 | 8L | Гидроокись цезия |
| 0483 | 1L | Гексоген десенсибилизированный | 2681 | 8L | Гидроокись цезия, раствор |
| 0072 | 1L | Гексоген увлажненный | 1929 | 4L | Гидросульфит калия |
| 0118 | 1L | Гексолит | 1923 | 4L | Гидросульфит кальция |
| 0118 | 1L | Гексотол | 1384 | 4L | Гидросульфит натрия |
| 1963 | 2L | Гелий охлажденный жидкий | 1931 | 9L | Гидросульфит цинка |
| 1046 | 2L | Гелий сжатый | 2439 | 8L | Гидрофторид натрия |
| 3356 | 5L | Генератор кислорода химический | 1656 | 6L | Гидрохлорид никотина жидкий |
| 3245 | 9L | Генетически измененные микроорганизмы | 3444 | 6L | Гидрохлорид никотина твердый |
| 3245 | 9L | Генетически измененные организмы | 0055 | 3L | Гильзы патронные пустые с капсюлями |
| 3056 | 3L | норм-Гепталдегид | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 0379 | 1L | Гильзы патронные пустые с капсюлями | 3528 | 3L | Двигатель, работающий на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость |
| 0446 | 1L | Гильзы сгораемые пустые без капсюля | 1067 | 2PX | Двуокись азота |
| 0447 | 1L | Гильзы сгораемые пустые без капсюля | 1872 | 5L | Двуокись свинца |
| 3212 | 5L | Гипохлориты неорганические, н.у.к.* | 1079 | 2CP | Двуокись серы |
| 1791 | 8L | Гипохлориты, раствор | 3341 | 4L | Двуокись тиомочевины |
| 2622 | 3P | Глицидальдегид | 1013 | 2L | Двуокись углерода |
| 0284 | 1L | Гранаты | 2187 | 2L | Двуокись углерода охлажденная жидкая |
| 0285 | 1L | Гранаты | 1845 | 9L | Двуокись углерода твердая (сухой лед) |
| 0292 | 1L | Гранаты | 1903 | 8L | Дезинфицирующая жидкость коррозионная, н.у.к. |
| 0293 | 1L | Гранаты | 3142 | 6L | Дезинфицирующая жидкость токсическая, н.у.к.* |
| 0110 | 3L | Гранаты практические | 1601 | 6L | Дезинфицирующее средство твердое токсическое, н.у.к.* |
| 0318 | 1L | Гранаты практические | 1957 | 10L | Дейтерий сжатый |
| 0372 | 1L | Гранаты практические | 1868 | 3P | Декаборан |
| 0452 | 1L | Гранаты практические | 1147 | 3L | Декагидронафталин |
| 0135 | 1L | Гремучая ртуть увлажненная | 2247 | 3L | норм-Декан |
| 1467 | 5L | Гуанидин азотнокислый | 3379 | 3E | Десенсибилизированное взрывчатое вещество жидкое, н.у.к.* |
| 0113 | 1L | Гуанилнитрозоамино-гуанилиденгидразин увлажненный | 3380 | 3E | Десенсибилизированное взрывчатое вещество твердое, н.у.к.* |
| 0114 | 1L | Гуанилнитрозоамино-гуанилтетразен увлажненный | 0042 | 1L | Детонаторы вторичные |
| 1999 | 3L | Гудроны жидкие | 0283 | 1L | Детонаторы вторичные |
| 0186 | 1L | Двигатели ракетные | 0225 | 1L | Детонаторы вторичные с капсюлем-детонатором. |
| 0280 | 1L | Двигатели ракетные | 0268 | 1L | Детонаторы вторичные с капсюлем-детонатором |
| 0281 | 1L | Двигатели ракетные | 0073 | 1L | Детонаторы для боеприпасов |
| 0510 | 1L | Двигатели ракетные | 0364 | 1L | Детонаторы для боеприпасов |
| 0395 | 1L | Двигатели ракетные жидкостные (ЖРД), заправленные топливом | 0365 | 1L | Детонаторы для боеприпасов |
| 0396 | 1L | Двигатели ракетные жидкостные (ЖРД), заправленные топливом | 0366 | 3L | Детонаторы для боеприпасов |
| 0250 | 1L | Двигатели ракетные с гиперголической жидкостью | 0267 | 1L | Детонаторы неэлектрические |
| 0322 | 1L | Двигатели ракетные с гиперголической жидкостью | 0455 | 3L | Детонаторы неэлектрические |
| 3530 | 9L | Двигатель внутреннего сгорания | 0029 | 1L | Детонаторы неэлектрические для взрывания |
| 3528 | 3L | Двигатель внутреннего сгорания, работающий на легковоспламеняющейся жидкости | 0030 | 1L | Детонаторы электрические |
| 3529 | 10L | Двигатель внутреннего сгорания, работающий на легковоспламеняющемся газе | 0456 | 3L | Детонаторы электрические |
| 3529 | 10L | Двигатель, работающий на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющийся газ | 0255 | 1L | Детонаторы электрические(электродетонаторы) |
| | | | 0074 | 1L | Диазодинитрофенол увлажненный |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------|------|-----|------------------------------------------|
| 2359 | 3CP | Диаллиламин | 2265 | 3L | N, N-Диметилформамид |
| 2651 | 6L | 4,4 -Диаминодифенилметан | 2263 | 3L | Диметилциклогексаны |
| 2434 | 8L | Дибензилдихлорсилан | 2264 | 8F | N, N-Диметилциклогексиламин |
| 1911 | 10P | Диборан | 2252 | 3L | 1,2-Диметоксиэтан |
| 2648 | 6L | 1,2-Дибромбутанон-3 | 2377 | 3L | 1,1 - Д иметоксиэтан |
| 1941 | 9L | Дибромдифторметан | 3253 | 8L | Динатрий триоксосиликат |
| 2664 | 6L | Дибромметан | 0489 | 1L | DINGU |
| 2872 | 6L | Дибромхлорпропаны | 1596 | 6L | Динитроанилины |
| 2873 | 6L | Дибутиламиноэтанол | 1597 | 6L | Динитробензолы жидкие |
| 2376 | 3H | 2,3-Дигидропиран | 3443 | 6L | Динитробензолы твердые |
| 1465 | 5L | Дидим азотнокислый | 0489 | 1L | Динитрогликольурил |
| 2372 | 3L | 1,2-Ди-(диметиламино)-этан | 0406 | 1L | Динитрозобензол |
| 1202 | 3L | Дизельное топливо | 1598 | 6L | Динитро-орто-крезол |
| 2361 | 3C | Диизобутиламин | 1843 | 6L | Динитро-орто-крезолат аммония |
| 2050 | 3L | Дийзобутилен, соединения изомеров | 3424 | 6L | Динитро- орто- крезолат аммония, раствор |
| 1157 | 3L | Диизобутилкетон | 0234 | 1L | Динитро-орто-крезолат натрия |
| 1158 | 3CH | Диизопропиламин | 1348 | 3EP | Динитро-орто-крезолат натрия увлажненный |
| 2521 | 6F | Дикетен стабилизированный | 3369 | 3E | Динитро-орто-крезолат натрия увлажненный |
| 1032 | 10L | Диметиламин безводный | 0078 | 1L | Динитрорезорцин |
| 1160 | 3C | Диметиламин, водный раствор | 1322 | 3E | Динитрорезорцин увлажнённый |
| 2378 | 3P | 2-Диметиламиноацетонитрил | 2038 | 6L | Динитротолуолы жидкие |
| 2051 | 8F | 2-Диметиламиноэтанол | 1600 | 6L | Динитротолуолы расплавленные |
| 3302 | 6L | 2-Диметиламиноэтилакрилат | 3454 | 6L | Динитротолуолы твердые |
| 2522 | 6L | 2-Диметиламиноэтилметакрилат | 0076 | 1P | Динитрофенол |
| 2253 | 6L | N, N-Диметиланилин | 1599 | 6L | Динитрофенол, раствор |
| 2457 | 3H | 2,3 - Диметилбутан | 1320 | 3EP | Динитрофенол увлажненный |
| 2379 | 3C | 1,3-Диметилбутиламин | 0077 | 1P | Динитрофеноляты |
| 1163 | 6CH | Диметилгидразин несимметричный | 1321 | 3EP | Динитрофеноляты увлажненные |
| 2382 | 6F | Диметилгидразин симметричный | 2841 | 3P | Ди-норм-амиламин |
| 2707 | 3L | Диметилдиоксаны. | 2248 | 8F | Ди-норм-бутиламин |
| 2381 | 3L | Диметилдисульфид | 1165 | 3L | Диоксан |
| 1162 | 3C | Диметилдихлорсилан | 1166 | 3L | Диоксолан |
| 2380 | 3L | Диметилдиэтоксисилан | 2052 | 3L | Дипентен |
| 2262 | 8L | Диметилкарбомил хлористый | 0079 | 1L | Дипикриламин |
| 1161 | 3L | Диметилкарбонат | 2852 | 3E | Дипикрил сернистый увлажненный |
| 2044 | 10L | 2,2-Диметилпропан | 0401 | 1L | Дипикрилсульфид |
| 2266 | 3C | Диметил-К-пропиламин | 2383 | 3C | Дипропиламин |
| 1595 | 6C | Диметилсульфат | 2710 | 3L | Дипропилкетон |
| 1164 | 3H | Диметилсульфид | 1391 | 4W | Дисперсия щелочноземельных металлов |
| 2267 | 6C | Диметилтиофосфорил хлористый | 1391 | 4W | Дисперсия щелочных металлов |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------------------------------|
| 1136 | 3L | Дистилляты каменноугольной смолы легко воспламеняющиеся | 1154 | 3CH | Диэтиламин |
| 1268 | | Дистилляты нефти, н.у.к. | 2684 | 3C | 3-Диэтиламинопропиламин |
| | 3H | Группа упаковывания I или II | 2686 | 8F | 2 - Диэтиламиноэтанол |
| | 3L | Группа упаковывания III | 2432 | 6L | N, N-Диэтиланилин |
| 3174 | 4L | Дисульфид титана | 2049 | 3L | Диэтилбензол |
| 1698 | 6i | Дифениламинохлорарсин | 1767 | 8F | Диэтилдихлорсилан |
| 1769 | 8L | Дифенилдихлорсилан | 0075 | 1L | Диэтиленгликольдинитрат десенсибилизированный |
| 1770 | 8L | Дифенилметилбромид | 2079 | 8L | Диэтилентриамин |
| 1699 | 6i | Дифенилхлорарсин жидкий | 2366 | 3L | Диэтилкарбонат |
| 3450 | 6L | Дифенилхлорарсин твердый | 1156 | 3L | Диэтилкетон |
| 3252 | 10L | Дифторметан | 1594 | 6L | Диэтилсульфат |
| 1030 | 10L | 1,1-Дифторэтан | 2375 | 3L | Диэтилсульфид |
| 1959 | 10L | 1,1-Дифторэтилен | 2751 | 8L | Диэтилтиофосфорил хлористый |
| 1590 | 6L | Дихлоранилины жидкие | 2685 | 8F | N, N -Диэтилэтилендиамин |
| 3442 | 6L | Дихлоранилины твердые | 2373 | 3H | Диэтоксиметан |
| 2649 | 6i | 1,3-Дихлорацетон | 2374 | 3L | 3,3-Диэтоксипропен |
| 1591 | 6L | орто-Дихлорбензол | 1771 | 8L | Додэцилтрихлорсилан |
| 1028 | 2L | Дихлордифторметан | 1057 | 10L | Дозаправочные элементы для закигалок |
| 2602 | 2L | Дихлордифторметан и дифторэтан, азеотропная смесь | 2037 | | Емкости малые, содержащие газ |
| 1593 | 6L | Дихлорметан | | 10L | Категория 2.1 без дополнительной опасности |
| 2650 | 6L | 1,1 -Дихлор-1 -нитроэтан | | 2L | Категория 2.2 без дополнительной опасности |
| 1152 | 3L | Дихлорпентаны | | 2X | Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 5.1 |
| 1279 | 3L | 1,2-Дихлорпропан | | 2P | Категория 2.3 без дополнительной опасности |
| 2750 | 6L | 1,3-Дихлорпропанол-2 | | 10P | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 |
| 2047 | 3L | Дихлорпропены | | 10C | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 и класса 8 |
| 2189 | 10P | Дихлорсилан | | 2PX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 |
| 1958 | 2L | 1,2-Дихлор-1,1,2,2-тетрафторэтан | | 2CX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 и класса 8 |
| 2250 | 6L | Дихлорфенилизоцианаты | | 2CP | Категория 2.3 с дополнительной опасностью класса 8 |
| 1766 | 8L | Дихлорфенилтрихлорсилан | 1466 | 5L | Железо (III) азотнокислое |
| 1029 | 2L | Дихлорфторметан | 1376 | 4L | Железо губчатое, отходы |
| 2362 | 3L | 1,1-Дихлорэтан | 1607 | 6L | Железо мышьяковокислое (III)(основное) |
| 1150 | 3L | 1,2-Дихлорэтилен | 1606 | 6L | Железо мышьяковокислое (III)(орто) |
| 2251 | 3L | Дицикло[2.2.1]гептадиен-2,5-стабилизированный | 1608 | 6L | Железо мышьяковокислое (II)(орто) |
| 2565 | 8L | Дициклогексиламин | 1773 | 8L | Железо хлористое (III) безводное |
| 2687 | 3L | Дициклогексиламмоний азотистокислый | 2582 | 8L | Железо хлорное, раствор |
| 2048 | 3L | Дициклопентадиен | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------|------|----|--------------------------------------------------------|
| 2796 | 8L | Жидкость аккумуляторная кислотная | 0491 | 1L | Заряды метательные |
| 2797 | 8L | Жидкость аккумуляторная щелочная | 0242 | 1L | Заряды метательные для орудий |
| 3334 | 9A | Жидкость, на которую распространяется действие авиационных правил, н.у.к.* | 0279 | 1L | Заряды метательные для орудий |
| 3148 | 4W | Жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 0414 | 1L | Заряды метательные для орудий |
| 3129 | 4CW | Жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, коррозионная, н.у.к.* | 0048 | 1L | Заряды подрывные |
| 3130 | 4PW | Жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, токсическая, н.у.к.* | 0457 | 1L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 3257 | 9L | Жидкость с повышенной температурой, н.у.к.* | 0458 | 1L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 3256 | 3L | Жидкость с повышенной температурой легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 0459 | 1L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 1386 | 4L | Жмых | 0460 | 3L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 2217 | 4L | Жмых | 1907 | 8L | Известь натронная |
| 1057 | 10L | Зажигалки | 0486 | 1L | Изделия ББТ |
| 0131 | 3L | Зажигатели огнепроводного шнура | 0349 | 3L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 1070 | 2AX | Закись азота | 0350 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 2201 | 2AX | Закись азота охлажденная жидкая | 0351 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0174 | 3L | Заклепки взрывчатые | 0352 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 1300 | 3L | Заменитель скипидара | 0353 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0101 | 1L | Запал недетонирующий | 0354 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0103 | 1L | Запал трубчатый | 0355 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 3150 | 10L | Заправочные элементы с углеводородным газом для малых устройств | 0356 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0442 | 1L | Заряды взрывчатые промышленные | 0462 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0443 | 1L | Заряды взрывчатые промышленные | 0463 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0444 | 1L | Заряды взрывчатые промышленные | 0464 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0445 | 3L | Заряды взрывчатые промышленные | 0465 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0043 | 1L | Заряды вышибные | 0466 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 1774 | 8L | Заряды для огнетушителей | 0467 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0060 | 1L | Заряды дополнительные взрывчатые | 0468 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0059 | 1L | Заряды кумулятивные | 0469 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0439 | 1L | Заряды кумулятивные | 0470 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0440 | 1L | Заряды кумулятивные | 0471 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0441 | 3L | Заряды кумулятивные | 0472 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0237 | 1L | Заряды кумулятивные гибкие линейные | 0486 | 1L | Изделия взрывчатые чрезвычайно низкой чувствительности |
| 0288 | 1L | Заряды кумулятивные гибкие линейные | 0428 | 1L | Изделия пиротехнические |
| 0271 | 1L | Заряды метательные | 0429 | 1L | Изделия пиротехнические |
| 0272 | 1L | Заряды метательные | 0430 | 1L | Изделия пиротехнические |
| 0415 | 1L | Заряды метательные | 0431 | 1L | Изделия пиротехнические |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------|
| 0432 | 3L | Изделия пиротехнические | 2290 | 6L | Изофорондиизоцианат |
| 0380 | IS | Изделия пирофорные | 2285 | 6F | Изоцианатбензотрифториды |
| 3164 | 2L | Изделия под гидравлическим давлением | 2478 | 3P | Изоцианаты легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* |
| 3164 | 2L | Изделия под пневматическим давлением | 2206 | 6L | Изоцианаты токсические, н.у.к.* |
| 1969 | 10L | Изобутан | 3080 | 6F | Изоцианаты токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 1212 | 3L | Изобутанол | 2269 | 8L | 3,3-Иминодипропиламин |
| 2527 | 3L | Изобутилакрилат стабилизированный | 2900 | 11Y | Инфекционное вещество, вредное для животных |
| 1214 | 3CH | Изобутиламин | 2814 | 11Y | Инфекционное вещество, вредное для здоровья людей |
| 1213 | 3L | Изобутилацетат | 3480 | 9F | Ионно-литиевые батареи |
| 1055 | 10L | Изобутилен | 3481 | 9F | Ионно-литиевые батареи, содержащиеся в оборудовании |
| 2528 | 3L | Изобутилизобутират | 3481 | 9F | Ионно-литиевые батареи, упакованные с оборудованием |
| 2486 | 6F | Изобутилизоцианат | 3495 | 8P | Йод |
| 2283 | 3L | Изобутилметакрилат стабилизированный | 2390 | 3L | 2-Йодбутан |
| 2394 | 3L | Изобутилпропионат | 1643 | 6L | Йодид ртутно (II)-калиевый |
| 2393 | 3L | Изобутилформиат | 2391 | 3L | Йодметилпропаны |
| 2045 | 3H | Изобутиральдегид | 2392 | 3L | Йодпропаны |
| 2395 | 3C | Изобутирилхлорид | 2495 | 5CP | Йод пятифтористый |
| 2284 | 3P | Изобутиронитрил | 2257 | 4W | Калий |
| 2288 | 3H | Изогексен | 1488 | 5L | Калий азотистокислый |
| 2287 | 3H | Изогептен | 1486 | 5L | Калий азотнокислый |
| 1216 | 3H | Изооктен | 1487 | 5L | Калий азотнокислый и натрий азотистокислый в смеси |
| 2371 | 3H | Изопентены | 1870 | 4W | Калийборгидрид |
| 1218 | 3H | Изопрен стабилизированный | 1484 | 5L | Калий бромноватокислый |
| 1219 | 3L | Изопропанол | 2864 | 6L | Калий ванадиевокислый (мета) |
| 2403 | 3L | Изопропенилацетат | 3421 | 8P | Калий двуфтористый кислый, раствор |
| 2303 | 3L | Изопропенилбензол | 1811 | 8P | Калий двуфтористый кислый твердый |
| 1221 | 3CH | Изопропиламин | 1929 | 4L | Калий дитионистокислый |
| 1220 | 3L | Изопропилацетат | 2655 | 6L | Калий кремнефтористый |
| 1918 | 3L | Изопропилбензол | 1490 | 5L | Калий марганцовокислый |
| 2405 | 3L | Изопропилбутират | 1420 | 4W | Калий, металлические сплавы жидкие |
| 2406 | 3L | Изопропилизобутират | 3403 | 4W | Калий, металлические сплавы твердые |
| 2483 | 6H | Изопропилизоцианат | 1678 | 6L | Калий мышьяковистокислый (мета) кислый |
| 1222 | 3L | Изопропилнитрат | 1677 | 6L | Калий мышьяковокислый (орто) однозамещенный |
| 2409 | 3L | Изопропилпропионат | 1492 | 5L | Калий надсерноокислый |
| 2947 | 3L | Изопропилхлорацетат | 1382 | 4L | Калий сернистый |
| 2934 | 3L | Изопропил-2-хлорпропионат | 1382 | 4L | Калий сернистый безводный |
| 2407 | 6CF | Изопропилхлорформиат | 1847 | 8L | Калий сернистый, кристаллогидрат |
| 3251 | 3L | Изосорбит-5-мононитрат | 2509 | 8L | Калий серноокислый кислый |
| 2289 | 8L | Изофорондиамин | 2012 | 4PW | Калий фосфористый |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3422 | 6L | Калий фтористый, раствор | 2204 | 10P | Карбонил сернистый |
| 1812 | 6L | Калий фтористый твердый | 2417 | 2CP | Карбонил фтористый |
| 1485 | 5L | Калий хлорноватокислый | 3281 | 6L | Карбонилы металлов жидкие, н.у.к.* |
| 2427 | 5L | Калий хлорноватокислый, водный раствор | 3466 | 6L | Карбонилы металлов твердые, н.у.к. |
| 1489 | 5L | Калий хлорнокислый | 3473 | 3L | Кассеты топливных элементов |
| 3413 | 6L | Калий цианистый, раствор | 3476 | 4W | Кассеты топливных элементов |
| 1680 | 6L | Калий цианистый твердый | 3477 | 8L | Кассеты топливных элементов |
| 1679 | 6L | Калия тетрацианокупрат | 3478 | 10L | Кассеты топливных элементов |
| 1401 | 4W | Кальций | 3479 | 10L | Кассеты топливных элементов |
| 1454 | 5L | Кальций азотнокислый | 3473 | 3L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 1404 | 4W | Кальций водородистый | 3476 | 4W | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 1923 | 4L | Кальций дитионистокислый | 3477 | 8L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 2844 | 4W | Кальций-марганец кремнистый | 3478 | 10L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 1456 | 5L | Кальций марганцовокислый. | 3479 | 10L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 1573 | 6L | Кальций мышьяковокислый | 3473 | 3L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 1855 | 4W | Кальций пиррофорный | 3476 | 4W | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 1402 | 4W | Кальций углеродистый | 3477 | 8L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 1360 | 4PW | Кальций фосфористый | 3478 | 10L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 1453 | 5L | Кальций хлористокислый | 3479 | 10L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 2880 | 5L | Кальций хлорноватистокислый, гидратированная смесь | 2969 | 9L | Касторовая мука |
| 2880 | 5L | Кальций хлорноватистокислый гидратированный | 2969 | 9L | Касторовые бобы |
| 1748 | 5L | Кальций хлорноватистокислый, смесь сухая | 2969 | 9L | Касторовые хлопья |
| 2208 | 5L | Кальций хлорноватистокислый, смесь сухая | 2969 | 9L | Касторовый жмых |
| 1748 | 5L | Кальций хлорноватистокислый сухой | 1287 | 3L | Каучук в растворе |
| 1452 | 5L | Кальций хлорноватокислый | 1223 | 3L | Керосин |
| 2429 | 5L | Кальций хлорноватокислый, водный раствор | 1224 | 3L | Кетоны жидкие, н.у.к.* |
| 1455 | 5L | Кальций хлорнокислый | 1324 | 3L | Кино и фотопленки на нитроцеллюлозной основе |
| 1575 | 6L | Кальций цианистый | 2190 | 2PX | Кислород двуфтористый сжатый |
| 3487 | 5C | Кальция гипохлорита гидратированная смесь коррозионная | 1073 | 2X | Кислород охлажденный жидкий |
| 3485 | 5C | Кальция гипохлорита смесь сухая коррозионная | 1072 | 2X | Кислород сжатый |
| 3486 | 5C | Кальция гипохлорита смесь сухая коррозионная | 2031 | | Кислота азотная |
| 3487 | 5C | Кальция гипохлорит гидратированный коррозионный | | 8L | Кроме красной дымящей, содержащая более 20%, но менее 65% азотной кислоты |
| 3485 | 5C | Кальция гипохлорит сухой коррозионный | | 8X | Кислота азотная, кроме красной дымящей, содержащая по меньшей мере 65%, но не более 70% азотной кислоты |
| 2717 | 3L | Камфара | | | |
| 1259 | 6H | Карбонил никеля | | | |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------------------------------------|------|----|-----------------------------------------------------|
| | 8L | Кислота азотная, кроме красной дымящей, содержащая не более 20% азотной кислоты | 2796 | 8L | Кислота серная |
| | 8X | Кислота азотная, кроме красной дымящей, содержащая более 70% азотной кислоты | 1831 | 8P | Кислота серная дымящая |
| 2032 | 8PX | Кислота азотная красная дымящая | 1832 | 8L | Кислота серная отработанная |
| 2218 | 8F | Кислота акриловая стабилизированная | 1906 | 8L | Кислота серная, регенерированная из кислого гудрона |
| 1775 | 8L | Кислота бромфтористоводородная | 1833 | 8L | Кислота сернистая |
| 1788 | 8L | Кислота бромистоводородная | 0219 | 1L | Кислота стифниновая |
| 1938 | 8L | Кислота бромуксусная, раствор | 0394 | 1L | Кислота стифниновая увлажненная |
| 3425 | 8L | Кислота бромуксусная твердая | 2967 | 8L | Кислота сульфаминовая |
| 1718 | 8L | Кислота бутилфосфорная | 0407 | 1L | Кислота тетразол-1-уксусная |
| 1782 | 8L | Кислота гексафторфосфорная | 1940 | 8L | Кислота тибгликолевая |
| 1902 | 8L | Кислота диизооктилфосфорная | 2936 | 6L | Кислота тиомолочная |
| 1768 | 8L | Кислота дифторфосфорная безводная | 2436 | 3i | Кислота тиюксусная |
| 2465 | 5L | Кислота дихлоризоциануровая сухая | 0215 | 1L | Кислота тринитробензойная |
| 1764 | 8i | Кислота дихлоруксусная | 1355 | 3E | Кислота тринитробензойная увлажненная |
| 2529 | 3C | Кислота изомасляная | 3368 | 3E | Кислота тринитробензойная увлажненная |
| 1793 | 8L | Кислота изопропилфосфорная | 0386 | 1L | Кислота тринитробензолсульфоновая |
| 1787 | 8L | Кислота йодистоводородная | 2699 | 8N | Кислота трифторуксусная |
| 1572 | 6L | Кислота какодиловая | 2468 | 5L | Кислота трихлоризоциануровая сухая |
| 2829 | 8L | Кислота капроновая | 1839 | 8L | Кислота трихлоруксусная |
| 2022 | 6C | Кислота крезоловая | 2564 | 8L | Кислота трихлоруксусная, раствор |
| 1778 | 8L | Кислота кремнефтористоводородная | 2789 | 8F | Кислота уксусная ледяная |
| 3472 | 8L | Кислота кротоновая жидкая | 2789 | 8F | Кислота уксусная, раствор |
| 2823 | 8L | Кислота кротоновая твердая | 2790 | 8L | Кислота уксусная, раствор |
| 2820 | 8L | Кислота масляная | 2834 | 8L | Кислота фосфористая |
| 2531 | 8L | Кислота метакриловая стабилизированная | 1805 | 8L | Кислота фосфорная, раствор |
| 1779 | 8F | Кислота муравьиная | 3453 | 8L | Кислота фосфорная твердая |
| 3412 | 8L | Кислота муравьиная | 1790 | 8P | Кислота фтористоводородная |
| 1553 | 6L | Кислота мышьяковая жидкая | 1777 | 8W | Кислота фторсульфоновая |
| 1554 | 6L | Кислота мышьяковая твердая | 2642 | 6L | Кислота фторуксусная |
| 2305 | 8L | Кислота нитробензолсульфоновая | 1776 | 8L | Кислота фторфосфорная безводная |
| 2308 | 8L | Кислота нитрозилсерная жидкая | 1789 | 8L | Кислота хлористоводородная |
| 3456 | 8L | Кислота нитрозилсерная твердая | 1802 | 8X | Кислота хлорная |
| 0154 | 1L | Кислота пикриновая | 1873 | 5C | Кислота хлорная |
| 1848 | 8L | Кислота пропионовая | 2626 | 5L | Кислота хлорноватая, водный раствор |
| 3463 | 8F | Кислота пропионовая | 2507 | 8L | Кислота хлорплатиновая твердая |
| 1905 | 8L | Кислота селеновая | 2511 | 8L | Кислота 2-хлорпропионовая, раствор |
| 1830 | 8L | Кислота серная | 1754 | 8W | Кислота хлорсульфоновая |

| | | | | | |
|------|----|--------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------|
| 3250 | 6C | Кислота хлоруксусная расплавленная | 1263 | 3L | Краска |
| 1750 | 6C | Кислота хлоруксусная, раствор | 3066 | 8L | Краска |
| 1751 | 6C | Кислота хлоруксусная твердая | 3470 | 8F | Краска коррозионная легковоспламеняющаяся |
| 1755 | 8L | Кислота хромовая, раствор | 3469 | | Краска легковоспламеняющаяся коррозионная |
| 2240 | 8L | Кислота хромсерная | | 3CH | Группа упаковывания I и II |
| 1613 | 6L | Кислота цианистоводородная, водный раствор | | 3CL | Группа упаковывания III |
| 2001 | 3L | Кобальт нафтеновокислый, порошок | 2076 | 6C | Крезолы жидкие |
| 3316 | 9L | Комплект первой помощи | 3455 | 6C | Крезолы твердые |
| 3508 | 9L | Конденсатор ассиметричный | 1346 | 3L | Кремний, порошок аморфный |
| 3499 | 9L | Конденсатор с двойным электрическим слоем | 1859 | 2CP | Кремний четырехфтористый |
| 1363 | 4L | Копра | 1818 | 8L | Кремний четыреххлористый |
| 1760 | 8L | Коррозионная жидкость, н.у.к.* | 3497 | 4L | Крилевая мука |
| 3264 | 8L | Коррозионная жидкость кислотная неорганическая, н.у.к.* | 1970 | 2L | Криптон охлажденный жидкий |
| 3265 | 8L | Коррозионная жидкость кислотная органическая, н.у.к.* | 1056 | 2L | Криптон сжатый |
| 2920 | 8F | Коррозионная жидкость легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 1143 | 6Fi | Кротональдегид |
| 3093 | 8X | Коррозионная жидкость окисляющая, н.у.к.* | 1143 | 6Fi | Кротональдегид стабилизированный |
| 3094 | 8W | Коррозийная жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 1144 | 3H | Кротонилен |
| 3301 | 8L | Коррозийная жидкость самонагревающаяся, н.у.к.* | 3342 | 4L | Ксантогенаты |
| 2922 | 8P | Коррозийная жидкость токсическая, н.у.к.* | 2036 | 2L | Ксенон |
| 3266 | 8L | Коррозионная жидкость основная неорганическая, н.у.к.* | 2591 | 2L | Ксенон охлажденный жидкий |
| 3267 | 8L | Коррозионная жидкость основная органическая, н.у.к.* | 3430 | 6L | Ксиленолы жидкие |
| 3084 | 8X | Коррозионное вещество твердое окисляющее, н.у.к.* | 2261 | 6L | Ксиленолы твердые |
| 3096 | 8W | Коррозионное вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 1307 | 3L | Ксилены |
| 3095 | 8S | Коррозионное вещество твердое самонагревающееся, н.у.к.* | 1711 | 6L | Ксилидины жидкие |
| 2923 | 8P | Коррозионное вещество твердое токсическое, н.у.к.* | 3452 | 6L | Ксилидины твердые |
| 3262 | 8L | Коррозионное вещество твердое щелочное неорганическое, н.у.к.* | 2956 | 3E | Ксилол мускусный |
| 3263 | 8L | Коррозионное вещество твердое щелочное органическое, н.у.к.* | 2317 | 6L | Купроцианид натрия, раствор |
| 2921 | 8S | Коррозионное вещество твердое легковоспламеняющееся, н.у.к.* | 2316 | 6L | Купроцианид натрия твердый |
| 3260 | 8L | Коррозионное твердое вещество кислотное неорганическое, н.у.к.* | 1993 | | Легковоспламеняющаяся жидкость, н.у.к.* |
| 3261 | 8L | Коррозионное твердое вещество кислотное органическое, н.у.к.* | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| 2801 | 8L | Краситель жидкий коррозионный, н.у.к.* | | 3L | Группа упаковывания III |
| 1602 | 6L | Краситель жидкий токсический, н.у.к.* | 2924 | | Легковоспламеняющаяся жидкость коррозионная, н.у.к.* |
| 3147 | 8L | Краситель твердый коррозионный, н.у.к.* | | 3CH | Группа упаковывания I или II |
| 3143 | 6L | Краситель твердый токсический, н.у.к.* | | 3C | Группа упаковывания III |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1992 | | Легковоспламеняющаяся жидкость токсическая, н.у.к.* | 1869 | 3L | Магний в гранулах, стружках или лентах |
| | 3НР | Группа упаковывания I или II | 2010 | 4W | Магний водородистый |
| | 3Р | Группа упаковывания III | 2004 | 4W | Магнийдиамид |
| 3286 | 3СР | Легковоспламеняющаяся жидкость токсическая коррозионная, н.у.к.* | 2853 | 6L | Магний кремнефтористый |
| 3180 | 3С | Легковоспламеняющееся твердое вещество коррозионное, неорганическое, н.у.к.* | 2624 | 4W | Магний кремнистый |
| 2925 | 3С | Легковоспламеняющееся твердое вещество коррозионное органическое, н.у.к.* | 1622 | 6L | Магний мышьяковокислый (орто) трехзамещенный |
| 3178 | 3L | Легковоспламеняющееся твердое вещество неорганическое, н.у.к.* | 1418 | 4SW | Магний, порошок |
| 3097 | 3X | Легковоспламеняющееся твердое вещество окисляющее, н.у.к.* | 2011 | 4PW | Магний фосфористый |
| 1325 | 3L | Легковоспламеняющееся твердое вещество органическое, н.у.к.* | 2723 | 5L | Магний хлорноватокислый |
| 3176 | 3L | Легковоспламеняющееся твердое вещество органическое расплавленное, н.у.к.* | 1475 | 5L | Магний хлорнокислый |
| 3179 | 3Р | Легковоспламеняющееся твердое вещество токсическое неорганическое, н.у.к.* | 1419 | 4PW | Магния алюминия фосфид |
| 2926 | 3Р | Легковоспламеняющееся твердое вещество токсическое органическое, н.у.к.* | 2647 | 6L | Малонитрил |
| 3248 | 3Р | Лекарственный препарат жидкий легковоспламеняющийся токсический, н.у.к. | 2210 | 4SW | Манеб |
| 1851 | 6L | Лекарственный препарат жидкий токсический, н.у.к. | 2968 | 4W | Манеб стабилизированный |
| 3249 | 6L | Лекарственный препарат твердый токсический, н.у.к. | 0133 | 1L | Маннитгексанитрат увлажненный |
| 1415 | 4W | Литий | 2724 | 5L | Марганец азотнокислый |
| 2722 | 5L | Литий азотнокислый | 1091 | 3L | Масла ацетоновые |
| 1413 | 4W | Литийборгидрид | 1130 | 3L | Масло камфарное |
| 1414 | 4W | Литий водородистый | 1201 | 3L | Масло сивушное |
| 2805 | 4W | Литий водородистый, сплав твердый | 1288 | 3L | Масло сланцевое |
| 1417 | 4W | Литий кремнистый | 1286 | 3L | Масло смоляное |
| 3090 | 9FZ | Литий-металлические батареи | 1272 | 3L | Масло сосновое |
| 3091 | 9FZ | Литий-металлические батареи, упакованные с оборудованием | 1210 | 3L | Материал, используемый с типографской краской |
| 3091 | 9FZ | Литий-металлические батареи, содержащиеся в оборудовании | 1263 | 3L | Материал лакокрасочный |
| 2830 | 4W | Литийферросилиций | 3066 | 8L | Материал лакокрасочный |
| 1471 | 5L | Литий хлорноватокислый (гипохлорит лития) сухой | 3470 | 8F | Материал лакокрасочный коррозионный легковоспламеняющийся |
| 1471 | 5L | Литий хлорноватокислый, смесь | 3469 | | Материал лакокрасочный легковоспламеняющийся коррозионный |
| 1410 | 4W | Лития алюмогидрид | | 3СН | Группа упаковывания I и II |
| 1411 | 4НW | Лития алюмогидрид в эфире | | 3СL | Группа упаковывания III |
| 1474 | 5L | Магний азотнокислый | 3529 | 10L | Машина, работающая на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющийся газ |
| 1473 | 5L | Магний бромноватокислый | 3530 | 9L | Машина с двигателем внутреннего сгорания |
| 2950 | 4W | Магний в гранулах покрытых | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3528 | 3L | Машина с двигателем внутреннего сгорания, работающая на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость | 3391 | 4L | Металлоорганическое вещество твердое пирофорное* |
| 3528 | 3L | Машина с двигателем внутреннего сгорания, работающим на легковоспламеняющейся жидкости | 3393 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое пирофорное, реагирующее при взаимодействии с водой* |
| 3529 | 10L | Машина с двигателем внутреннего сгорания, работающая на легковоспламеняющемся газе | 3395 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой* |
| 3291 | 11L | Медицинские отходы, н.у.к. | 3396 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, легковоспламеняющееся* |
| 3291 | 11L | Медицинские отходы, на которые распространяется действие правил, н.у.к. | 3397 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, самонагревающееся* |
| 1586 | 6L | Медь мышьяковистоокислая | 3400 | 4L | Металлоорганическое вещество твердое самонагревающееся* |
| 2802 | 8L | Медь хлористая | 3282 | 6L | Металлоорганическое соединение токсическое жидкое, н.у.к. |
| 2721 | 5L | Медь хлорноватоокислая | 3467 | 6L | Металлоорганическое соединение токсическое твердое, н.у.к. |
| 1587 | 6L | Медь цианистая | 1383 | 4L | Металл пирофорный, н.у.к.* |
| 1761 | 8P | Медьэтилендиамин, раствор | 3482 | 4W | Металл щелочноземельный диспергированный легковоспламеняющийся |
| 3336 | | Меркаптаны жидкие легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 3482 | 4W | Металл щелочной диспергированный легковоспламеняющийся |
| | 3H | Группа упаковывания I или II | 1332 | 3L | Метальдегид |
| | 3L | Группа упаковывания III | 2034 | 10L | Метановодородная смесь сжатая |
| 1228 | 3P | Меркаптаны жидкие легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* | 1230 | 3L | Метанол |
| 3071 | 6F | Меркаптаны жидкие токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 1972 | 10L | Метан охлажденный жидкий |
| 0448 | 1L | 5-Меркаптотетразол-1-уксусная кислота | 1971 | 10L | Метан сжатый |
| 3079 | 6F | Метакрилонитрил стабилизированный | 3246 | 6C | Метансульф охлорид |
| 2881 | 4L | Металлический катализатор сухой* | 1919 | 3Ni | Метилакрилат стабилизированный |
| 1378 | 4L | Металлический катализатор увлажненный" | 2554 | 3H | Метилаллилхлорид |
| 3089 | 3L | Металлический порошок легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 1234 | 3H | Метилаль |
| 3189 | 4L | Металлический порошок самонагревающийся, н.у.к.* | 1233 | 3L | Метиламилацетат |
| 3208 | 4W | Металлическое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 1061 | 10L | Метиламин безводный |
| 3209 | 4SW | Металлическое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, самонагревающееся, н.у.к.* | 1235 | 3CH | Метиламин, водный раствор |
| 3392 | 4L | Металлоорганическое вещество жидкое пирофорное* | 2294 | 6L | N-Метиланилин |
| 3394 | 4W | Металлоорганическое вещество жидкое пирофорное, реагирующее при взаимодействии с водой* | 1431 | 4C | Метилат натрия |
| 3398 | 4W | Металлоорганическое вещество жидкое, реагирующее при взаимодействии с водой* | 1289 | 3C | Метилат натрия, раствор |
| 3399 | 4FW | Металлоорганическое вещество жидкое, реагирующее при взаимодействии с водой, легковоспламеняющееся* | 1231 | 3H | Метилацетат |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------|
| 2643 | 6i | Метилбромацетат | 2454 | 10L | Метил фтористый |
| 1062 | 2P | Метил бромистый | 2301 | 3H | 2-Метилфуран |
| 3371 | 3L | 2-Метилбутанал | 2295 | 6F | Метилхлорацетат |
| 2397 | 3L | 3 -Метилбутанон-2 | 1063 | 10L | Метил хлористый |
| 2459 | 3H | 2-Метил-1 -бутен | 1912 | 10L | Метил хлористый и метилен хлористый в смеси |
| 2460 | 3H | 2-Метил-2-бутен | 2933 | 3L | Метил-2-хлорпропионат |
| 2561 | 3H | 3 -Метил-1 -бутен | 2534 | 10P | Метилхлорсилан |
| 2945 | 3C | N-Метилбутиламин | 1238 | 6F | Метилхлорформиат |
| 1237 | 3L | Метилбутират | 2296 | 3H | Метилциклогексан |
| 1251 | 6CH | Метилвинилкетон стабилизированный | 2617 | 3L | Метилциклогексанолы |
| 2302 | 3L | 5-Метилгексанон-2 | 2297 | 3L | Метилциклогексанон |
| 3023 | 6F | 2-Метил-2-гептантриол | 2298 | 3H | Метилциклопентан |
| 1244 | 6F | Метилгидразин | 1193 | 3L | Метилэтилкетон |
| 2299 | 6L | Метилдихлорацетат | 2300 | 6L | 2-Метил-5-этилпиридин |
| 1242 | 4HW | Метилдихлорсилан | 2605 | 6F | Метоксиметилизоцианат |
| 2053 | 3L | Метилизобутилкарбинол | 2293 | 3L | 4-Метокси-4-метилпентанон-2 |
| 1245 | 3L | Метилизобутилкетон | 3092 | 3L | 1-Метокси-2-пропанол |
| 2400 | 3L | Метилизовалерат | 0136 | 1L | Мины |
| 1246 | 3L | Метилизопропенилкетон стабилизированный | 0137 | 1L | Мины |
| 2477 | 6F | Метилизотиоцианат | 0138 | 1L | Мины |
| 2480 | 6H | Метилизоцианат | 0294 | 1L | Мины |
| 2644 | 6L | Метил йодистый | 2508 | 8L | Молибден пятихлористый |
| 1928 | 4HW | Метилмагний бромистый в этиловом эфире | 3498 | 8L | Монохлормид йода жидкий |
| 1064 | 10P | Метилмеркаптан | 1792 | 8L | Монохлорид йода твердый |
| 1247 | 3L | Метилметакрилат, мономер стабилизированный | 2054 | 8F | Морфолин |
| 2535 | 3C | 4-Метилморфолин | 0220 | 1L | Мочевина азотнокислая (нитрат мочевины) |
| 2535 | 3C | N-Метилморфолин | 1357 | 3E | Мочевина азотнокислая (нитрат мочевины) увлажненная |
| 2606 | 6F | Метилортосиликат | 3370 | 3E | Мочевина азотнокислая увлажненная(нитрат мочевины) |
| 2461 | 3H | Метилпентадиен | 1511 | 5C | Мочевина с перекисью водорода, комплекс |
| 2560 | 3L | 2-Метилпентанол-2 | 1558 | 6L | Мышьяк |
| 2399 | 3C | 1-Метилпиперидин | 1555 | 6L | Мышьяк бромистый |
| 1249 | 3L | Метилпропилкетон | 1562 | 6L | Мышьяковая пыль |
| 1248 | 3H | Метилпропионат | 3280 | 6L | Мышьякоорганическое соединение жидкое, н.у.к.* |
| 2536 | 3H | Метилтетрагидрофуран | 3465 | 6L | Мышьякоорганическое соединение твердое н.у.к. |
| 2533 | 6L | Метилтрихлорацетат | 1560 | 6L | Мышьяк треххлористый |
| 1250 | 3C | Метилтрихлорсилан | 2466 | 5L | Надперекись калия |
| 2437 | 8L | Метилфенилдихлорсилан | 2547 | 5L | Надперекись натрия |
| 1243 | 3H | Метилформиат | 2807 | 9M | Намагниченный материал |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------|
| 1293 | 3L | Настойки медицинские | 2304 | 3L | Нафталин расплавленный |
| 1428 | 4W | Натрий | 1334 | 3L | Нафталин сырой |
| 1500 | 5P | Натрий азотистокислый | 2077 | 6L | альфа-Нафтиламин |
| 1498 | 5L | Натрий азотнокислый | 3411 | 6L | бета-Нафтиламин, раствор |
| 1499 | 5L | Натрий азотнокислый и калий азотнокислый в смеси | 1650 | 6L | бета-Нафтиламин твердый |
| 2835 | 4W | Натрийалюминийгидрид | 1652 | 6L | Нафтилмочевина |
| 2863 | 6L | Натрий-аммоний ванадиевокислый | 1651 | 6L | Нафтилтиомочевина |
| 3320 | 8L | Натрий боргидрид и гидроокись натрия, раствор | 1913 | 2L | Неон охлажденный жидкий |
| 1494 | 5L | Натрий бромноватокислый | 1065 | 2L | Неон сжатый |
| 1427 | 4W | Натрий водородистый | 1268 | | Нефтепродукты, н.у.к. |
| 1384 | 4L | Натрий дитионистокислый | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| 1688 | 6L | Натрий какадиловокислый | | 3L | Группа упаковывания III |
| 2674 | 6L | Натрий кремнефтористый | 1267 | 3L | Нефть сырая |
| 1503 | 5L | Натрий марганцовокислый | 3494 | 3P | Нефть сырая сернистая легковоспламеняющаяся токсическая |
| 1685 | 6L | Натрий мышьяковистокислый | 2726 | 5L | Никель азотистокислый |
| 1686 | 6L | Натрий мышьяковистокислый водный раствор | 2725 | 5L | Никель азотнокислый |
| 2027 | 6L | Натрий мышьяковистокислый твердый | 1653 | 6L | Никель цианистый |
| 1505 | 5L | Натрий надсернокислый | 1654 | 6L | Никотин |
| 0235 | 1L | Натрий пикраминовокислый | 1659 | 6L | Никотин виннокислый |
| 1349 | 3E | Натрий пикраминовокислый увлажненный | 1657 | 6L | Никотин салициловокислый |
| 1385 | 4L | Натрий сернистый | 1658 | 6L | Никотин сернокислый (сульфат никотина), раствор |
| 1849 | 8L | Натрий сернистый кристаллогидрат | 3445 | 6L | Никотин сернокислый твердый |
| 1385 | 4L | Натрий сернистый безводный | 1895 | 6L | Нитрат фенилртути |
| 2318 | 4L | Натрий сернистый кислый | 1477 | 5L | Нитраты неорганические, н.у.к. |
| 2949 | 8L | Натрий сернистый кислый гидратированный | 3218 | 5L | Нитраты неорганические, водный раствор, н.у.к. |
| 1432 | 4PW | Натрий фосфористый | 2806 | 4W | Нитрид лития |
| 3415 | 6L | Натрий фтористый, раствор | 3276 | 6L | Нитрилы токсические жидкие, н.у.к.* |
| 1690 | 6L | Натрий фтористый твердый | 3273 | 3HP | Нитрилы легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* |
| 1496 | 5L | Натрий хлористокислый | 3439 | 6L | Нитрилы токсические твердые, н.у.к.* |
| 2428 | 5L | Натрий хлорноватистокислый водный раствор | 3275 | 6F | Нитрилы токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 1495 | 5L | Натрий хлорноватокислый | 2627 | 5L | Нитриты неорганические, н.у.к.* |
| 1502 | 5L | Натрий хлорнокислый | 3219 | 5L | Нитриты неорганические, водный раствор, н.у.к.* |
| 3414 | 6L | Натрий цианистый, раствор | 2730 | 6L | Нитроанизолы жидкие |
| 1689 | 6L | Натрий цианистый твердый | 3458 | 6L | Нитроанизолы твердые |
| 1426 | 4W | Натрия боргидрид | 1661 | 6L | Нитроанилины |
| 3378 | 5L | Натрия карбоната пероксигидрат | 1662 | 6L | Нитробензол |
| 3377 | 5L | Натрия пербората моногидрат | 0385 | 1L | 5-Нитробензолтриазол |
| 1334 | 3L | Нафталин очищенный | 2306 | 6L | Нитробензотрифториды жидкие |
| | | | 3431 | 6L | Нитробензотрифториды твердые |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------------------------|
| 2732 | 6L | Нитробромбензол жидкий | 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь без пластификатора с пигментом |
| 3459 | 6L | Нитробромбензол твердый | 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь с пластификатором без пигмента |
| 0143 | IP | Нитроглицерин десенсибилизированный | 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь с пластификатором и пигментом |
| 1204 | 3L | Нитроглицерин, спиртовой раствор | 2556 | 3L | Нитроцеллюлоза со спиртом |
| 3064 | 3L | Нитроглицерин, спиртовой раствор | 3270 | 3L | Нитроцеллюлозные мембранные фильтры |
| 0144 | 1L | Нитроглицерин, спиртовой раствор | 2842 | 3L | Нитроэтан |
| 0282 | 1L | Нитрогуанидин | 1920 | 3L | Нонаны |
| 1336 | 3E | Нитрогуанидин увлажненный (пикрит) | 1799 | 8L | Нонилтрихлорсилан |
| 1069 | 2CP | Нитрозил хлористый | 2251 | 3L | 2,5-Норборнадиен стабилизированный |
| 1369 | 4L | пара-Нитрозодиметиланилин | 0490 | 1L | НТО (нитротриазолон) |
| 0146 | 1L | Нитрокрахмал | 0190 | 1L | Образцы взрывчатых веществ* |
| 1337 | 3E | Нитрокрахмал увлажненный | 1044 | 2L | Огнетушители |
| 3434 | 6L | Нитрокрезолы жидкие | 3139 | 5L | Окисляющая жидкость, н.у.к.* |
| 2446 | 6L | Нитрокрезолы твердые | 3098 | 5C | Окисляющая жидкость коррозионная, н.у.к.* |
| 1665 | 6L | Нитроксилы жидкие | 3099 | 5P | Окисляющая жидкость токсическая, н.у.к.* |
| 3447 | 6L | Нитроксилы твердые | 1479 | 5L | Окисляющее твердое вещество, н.у.к.* |
| 0133 | 1L | Нитроманнит (маннитгексанитрат) увлажненный | 3085 | 5C | Окисляющее твердое вещество, коррозионное, н.у.к.* |
| 1261 | 3L | Нитрометан | 3137 | 5F | Окисляющее твердое вещество, легковоспламеняющееся, н.у.к.* |
| 0147 | 1L | Нитромочевина | 3121 | 5W | Окисляющее твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 2538 | 3L | Нитронафталин | 3100 | 5S | Окисляющее твердое вещество, самонагревающееся, н.у.к.* |
| 2608 | 3L | Нитропропаны | 3087 | 5P | Окисляющее твердое вещество, токсическое, н.у.к.* |
| 2660 | 6L | Нитротолуидины (моно) | 1975 | 2PX | Окись азота и двуокись азота в смеси |
| 1664 | 6L | Нитротолуолы жидкие | 1975 | 2PX | Окись азота и четырехокись азота в смеси |
| 3446 | 6L | Нитротолуолы твердые | 1660 | 2PX | Окись азота сжатая |
| 0490 | 1L | Нитротриазолон | 1884 | 6L | Окись бария |
| 3376 | 3E | 4-Нитрофенил-гидразан | 1376 | 4L | Окись железа отработанная |
| 1663 | 6L | Нитрофенолы | 2033 | 8L | Окись калия |
| 2307 | 6L | 3-Нитро-4-хлорбензотрифторид | 1910 | 8L | Окись кальция |
| 0340 | 1L | Нитроцеллюлоза | 1229 | 3L | Окись мезитила |
| 0341 | 1L | Нитроцеллюлоза | 1825 | 8L | Окись натрия |
| 0343 | 1L | Нитроцеллюлоза пластифицированная | 1280 | 3H | Окись пропилена |
| 0342 | 1L | Нитроцеллюлоза пропитанная | 1641 | 6L | Окись ртути |
| 2059 | | Нитроцеллюлоза, раствор, легковоспламеняющийся | 2501 | 6L | Окись трет-(1-азиридинил) фосфина, раствор |
| | 3H | Группа упаковки I или II | 1016 | 10P | Окись углерода сжатая |
| | 3L | Группа упаковки III | 1040 | 10P | Окись этилена |
| 2555 | 3E | Нитроцеллюлоза с водой | 2983 | 3P | Окись этилена и окись пропилена, смесь |
| 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь без пластификатора и пигмента | 1040 | 10P | Окись этилена с азотом |
| | | | 2576 | 8W | Оксибромид фосфора расплавленный |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------|
| 1800 | 8L | Октадецилтрихлорсилан | 3120 | 5S | Органическая перекись типа F твердая с регулируемой температурой* |
| 2309 | 3L | Октадиен | 0094 | 1L | Осветительный пиротехнический порошок |
| 1262 | 3H | Октаны | 0305 | 1L | Осветительный пиротехнический порошок |
| 2422 | 2L | Октафторбутен-2 | 3291 | 11L | Отходы больничного происхождения неуточненные, н.у.к. |
| 2424 | 2L | Октафторпропан | 1345 | 3L | Отходы каучука |
| 1976 | 2L | Октафторциклобутан | 1364 | 4L | Отходы хлопка, пропитанные маслом |
| 1801 | 8L | Октилтрихлорсилан | 1264 | 3L | Паральдегид |
| 0484 | 1L | Октоген десенсибилизированный | 2213 | 3L | Параформальдегид |
| 0226 | 1L | Октоген увлажненный | 1266 | 3L | Парфюмерные продукты |
| 0266 | 1L | Октол | 0005 | 1L | Патроны боевые |
| 0266 | 1L | Октолит | 0006 | 1L | Патроны боевые |
| 0496 | 1L | Октонал | 0007 | 1L | Патроны боевые |
| 2788 | 6L | Оловоорганическое соединение жидкое, н.у.к.* | 0321 | 1L | Патроны боевые |
| 3146 | 6L | Оловоорганическое соединение твердое, н.у.к.* | 0348 | 1L | Патроны боевые |
| 1433 | 4PW | Олово фосфористое | 0412 | 1L | Патроны боевые |
| 2440 | 8L | Олово хлористое (IV) пятиводное | 0012 | 3L | Патроны боевые с инертным снарядам |
| 1827 | 8W | Олово четыреххлористое безводное | 0328 | 1L | Патроны боевые с инертным снарядам |
| 3363 | 9L | Опасные грузы в механизмах | 0339 | 1L | Патроны боевые с инертным снарядам |
| 3363 | 9L | Опасные грузы в приборах | 0417 | 1L | Патроны боевые с инертным снарядам |
| 3105 | 5L | Органическая перекись типа D жидкая* | 0014 | 3L | Патроны боевые холостые |
| 3115 | 5S | Органическая перекись типа D жидкая с регулируемой температурой* | 0326 | 1L | Патроны боевые холостые |
| 3106 | 5L | Органическая перекись типа D твердая* | 0327 | 1L | Патроны боевые холостые |
| 3116 | 5S | Органическая перекись типа D твердая с регулируемой температурой* | 0338 | 1L | Патроны боевые холостые |
| 3107 | 5L | Органическая перекись типа E жидкая* | 0413 | 1L | Патроны боевые холостые |
| 3117 | 5S | Органическая перекись типа E жидкая с регулируемой температурой* | 0275 | 1L | Патроны для запуска механизмов |
| 3108 | 5L | Органическая перекись типа E твердая* | 0276 | 1L | Патроны для запуска механизмов |
| 3118 | 5S | Органическая перекись типа E твердая с регулируемой температурой* | 0323 | 3L | Патроны для запуска механизмов |
| 3103 | 5L | Органическая перекись типа C жидкая* | 0381 | 1L | Патроны для запуска механизмов |
| 3113 | 5S | Органическая перекись типа C жидкая с регулируемой температурой* | 0014 | 3L | Патроны для инструментов, холостые |
| 3104 | 5L | Органическая перекись типа C твердая* | 0277 | 1L | Патроны для нефтескважин |
| 3114 | 5S | Органическая перекись типа C твердая с регулируемой температурой* | 0278 | 1L | Патроны для нефтескважин |
| 3109 | 5L | Органическая перекись типа F жидкая* | 0049 | 1L | Патроны осветительные |
| 3119 | 5S | Органическая перекись типа F жидкая с регулируемой температурой* | 0050 | 1L | Патроны осветительные |
| 3110 | 5L | Органическая перекись типа F твердая* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------|
| 0054 | 1L | Патроны сигнальные | 2984 | 5L | Перекись водорода, водный раствор |
| 0312 | 1L | Патроны сигнальные | 2015 | 5C | Перекись водорода, водный раствор, стабилизированный |
| 0405 | 3L | Патроны сигнальные | 2015 | 5C | Перекись водорода стабилизированная |
| 0012 | 3L | Патроны стрелковые | 1491 | 5L | Перекись калия |
| 0339 | 1L | Патроны стрелковые | 1457 | 5L | Перекись кальция |
| 0417 | 1L | Патроны стрелковые | 1472 | 5L | Перекись лития |
| 0014 | 3L | Патроны стрелковые холостые | 1476 | 5L | Перекись магния |
| 0338 | 1L | Патроны стрелковые холостые | 1504 | 5L | Перекись натрия |
| 0327 | 1L | Патроны стрелковые холостые | 1509 | 5L | Перекись стронция |
| 0070 | 3L | Патроны тральные взрывчатые | 1516 | 5L | Перекись цинка |
| 1380 | 4P | Пентаборан | 1482 | 5L | Перманганаты неорганические, н.у.к.* |
| 2310 | 3P | Пентадион-2,4 | 3214 | 5L | Перманганаты неорганические, водный раствор, н.у.к.* |
| 1994 | 6H | Пентакарбонил железа | 3215 | 5L | Персульфаты неорганические, н.у.к. |
| 2286 | 3L | Пентаметилгептан | 3216 | 5L | Персульфаты неорганические, водный раствор, н.у.к. |
| 1105 | 3L | Пентанолы | 1481 | 5L | Перхлораты неорганические, н.у.к. |
| 1265 | 3H | Пентаны | 3211 | 5L | Перхлораты неорганические, водный раствор, н.у.к. |
| 3524 | 2CP | Пентафторид фосфора адсорбированный | 3083 | 2PX | Перхлорил фтористый |
| 3220 | 2L | Пентафторэтан | 1670 | 6L | Перхлорметилмеркаптан |
| 3155 | 6L | Пентахлорфенол | 3021 | 3P | Пестицид жидкий легковоспламеняющийся токсический, н.у.к.* |
| 2567 | 6L | Пентахлорфенолят натрия | 2902 | 6L | Пестицид жидкий токсический, н.у.к.* |
| 1669 | 6L | Пентахлорэтан | 2903 | 6F | Пестицид жидкий токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 0411 | 1L | Пентаэритритолтетранитрат | 2776 | 3P | Пестицид медьсодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 0150 | 1L | Пентаэритритолтетранитрат десенсибилизированный | 3009 | 6F | Пестицид медьсодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 0150 | 1L | Пентаэритритолтетранитрат увлажненный | 3010 | 6L | Пестицид медьсодержащий жидкий токсический* |
| 0411 | 1L | Пентаэритриттетранитрат | 2775 | 6L | Пестицид медьсодержащий твердый токсический* |
| 0150 | 1L | Пентаэритриттетранитрат десенсибилизированный | 2760 | 3P | Пестицид мышьяксодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 0150 | 1L | Пентаэритриттетранитрат увлажненный | 2994 | 6L | Пестицид мышьяксодержащий жидкий токсический* |
| 1108 | 3H | 1 -Пентен | 2993 | 6F | Пестицид мышьяксодержащий жидкий токсический легковоспламеняющийся* |
| 2705 | 8L | 1-Пентол | 2759 | 6L | Пестицид мышьяксодержащий твердый токсический* |
| 0151 | 1L | Пентолит | 3048 | 6W | Пестицид на основе алюминийфосфидов |
| 3247 | 5L | Перборат натрия безводный | 2758 | 3P | Пестицид на основе карбаматов жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 1483 | 5L | Перекиси неорганические, н.у.к. | 2992 | 6L | Пестицид на основе карбаматов жидкий токсический* |
| 1449 | 5P | Перекись бария | 2991 | 6F | Пестицид на основе карбаматов жидкий токсический |
| 2014 | 5C | Перекись водорода, водный раствор | | | легковоспламеняющийся* |

| | | | | | |
|------|----|-------------------------------------------------------------------------------|------|----|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2757 | 6L | Пестицид на основе карбаматов твердый токсический* | 3025 | 6F | Пестицид, производное кумарина, жидкий токсический легковоспламеняющийся* |
| 3350 | 3P | Пестицид на основе пиретроидов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 3027 | 6L | Пестицид, производное кумарина, твердый токсический* |
| 3352 | 6L | Пестицид на основе пиретроидов жидкий токсический* | 2780 | 3P | Пестицид, производное нитрофенола, жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 3351 | 6F | Пестицид на основе пиретроидов жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3014 | 6L | Пестицид, производное нитрофенола, жидкий токсический* |
| 3349 | 6L | Пестицид на основе пиретроидов твердый токсический* | 3013 | 6F | Пестицид, производное нитрофенола, жидкий токсический легковоспламеняющийся* |
| 2772 | 3P | Пестицид на основе тиокарбаматов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2779 | 6L | Пестицид, производное нитрофенола, твердый токсический* |
| 3006 | 6L | Пестицид на основе тиокарбаматов жидкий токсический* | 3346 | 3P | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 3005 | 6F | Пестицид на основе тиокарбаматов жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3348 | 6L | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, жидкий токсический* |
| 2771 | 6L | Пестицид на основе тиокарбаматов твердый токсический* | 3347 | 6F | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, жидкий токсический легковоспламеняющийся* |
| 2764 | 3P | Пестицид на основе триазинов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 3345 | 6L | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, твердый токсический* |
| 2997 | 6F | Пестицид на основе триазинов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2778 | 3P | Пестицид ртутьсодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2998 | 6L | Пестицид на основе триазинов жидкий токсический* | 3012 | 6L | Пестицид ртутьсодержащий жидкий токсический* |
| 2763 | 6L | Пестицид на основе триазинов твердый токсический* | 3011 | 6F | Пестицид ртутьсодержащий жидкий токсический легковоспламеняющийся* |
| 2787 | 3P | Пестицид оловоорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2777 | 6L | Пестицид ртутьсодержащий твердый токсический* |
| 3019 | 6F | Пестицид оловоорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2588 | 6L | Пестицид твердый токсический, н.у.к.* |
| 3020 | 6L | Пестицид оловоорганический жидкий токсический* | 2784 | 3P | Пестицид фосфорорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2786 | 6L | Пестицид оловоорганический твердый токсический* | 3017 | 6F | Пестицид фосфорорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2782 | 3P | Пестицид, производное дипиридила, жидкий, легковоспламеняющийся токсический * | 3018 | 6L | Пестицид фосфорорганический жидкий токсический* |
| 3016 | 6L | Пестицид, производное дипиридила, жидкий токсический* | 2783 | 6L | Пестицид фосфорорганический твердый токсический* |
| 3015 | 6F | Пестицид, производное дипиридила, жидкий токсический легковоспламеняющийся | 2762 | 3P | Пестицид хлорорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2781 | 6L | Пестицид, производное дипиридила, твердый токсический* | 2996 | 6L | Пестицид хлорорганический жидкий токсический* |
| 3024 | 3P | Пестицид, производное кумарина, жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2995 | 6F | Пестицид хлорорганический жидкий токсический легковоспламеняющийся* |
| 3026 | 6L | Пестицид, производное кумарина, жидкий токсический* | 2761 | 6L | Пестицид хлорорганический твердый токсический* |
| | | | 0192 | 1L | Петарды железнодорожные взрывчатые |

| | | | | | |
|------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 0193 | 3L | Петарды железнодорожные взрывчатые | 2734 | 8F | Полиамины жидкие коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 0492 | 1L | Петарды железнодорожные взрывчатые | 2733 | 3C | Полиамины легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к.* |
| 0493 | 1L | Петарды железнодорожные взрывчатые | 3259 | 8L | Полиамины твердые коррозионные, н.у.к.* |
| 0411 | 1L | РЕТN (пентаэритриттетранитрат) | 2861 | 6L | Поливанадат аммония |
| 0150 | 1L | РЕТN (пентаэритриттетранитрат десенсибилизированный) | 3151 | 9L | Полигалогенированные дифенилы жидкие |
| 0150 | 1L | РЕТN (пентаэритриттетранитрат увлажненный) | 3152 | 9L | Полигалогенированные дифенилы твердые |
| 1203 | 3H | Петрол | 3151 | 9L | Полигалогенированные терфенилы жидкие |
| 1202 | 3L | Печное топливо легкое | 3152 | 9L | Полигалогенированные терфенилы твердые |
| 3313 | 4L | Пигменты органические самонагревающиеся | 3534 | 3L | Полимеризующееся вещество жидкое, перевозимое при регулируемой температуре, н.у.к.* |
| 2313 | 3L | Пиколины | 3532 | 3L | Полимеризующееся вещество жидкое, стабилизированное, н.у.к.* |
| 0153 | 1L | Пикрамид | 3533 | 3L | Полимеризующееся вещество твердое, перевозимое при регулируемой температуре, н.у.к.* |
| 0155 | 1L | Пикрилхлорид | 3531 | 3L | Полимеризующееся вещество твердое, стабилизированное, н.у.к.* |
| 3365 | 3E | Пикрилхлорид увлажненный | 2211 | 9L | Полимерная смола вспенивающаяся |
| 1344 | 3E | Пикриновая кислота увлажненная | 2818 | 8P | Полисульфид аммония, раствор |
| 3364 | 3E | Пикриновая кислота увлажненная | 2315 | 9L | Полихлордифенилы жидкие |
| 0282 | 1L | Пикрит | 3432 | 9L | Полихлордифенилы твердые |
| 1336 | 3E | Пикрит увлажненный | 1327 | 3L | Полова |
| 2368 | 3L | альфа-Пинен | 2801 | 8L | Полупродукт синтеза красителей жидкий коррозионный, н.у.к.* |
| 2579 | 8L | Пиперазин | 1602 | 6L | Полупродукт синтеза красителей жидкий токсический, н.у.к.* |
| 2401 | 8F | Пиперидин | 3147 | 8L | Полупродукт синтеза красителей твердый коррозионный, н.у.к.* |
| 1282 | 3L | Пиридин | 3143 | 6L | Полупродукт синтеза красителей твердый токсический, н.у.к.* |
| 1817 | 8W | Пиросульфурил хлористый | 0160 | 1L | Порох бездымный |
| 3194 | 4W | Пирофорная жидкость неорганическая, н.у.к.* | 0161 | 1L | Порох бездымный |
| 2845 | 4W | Пирофорная жидкость органическая, н.у.к.* | 0509 | 1L | Порох бездымный |
| 3200 | 4L | Пирофорное твердое вещество неорганическое, н.у.к.* | 0433 | 1L | Порох в брикетах пропитанный |
| 2846 | 4L | Пирофорное твердое вещество, органическое, н.у.к.* | 0159 | 1L | Порох в брикетах увлажненный |
| 1922 | 3C | Пирролидин | 0028 | 1L | Порох дымный в шашках |
| 3314 | 9L | Пластичный формовочный состав | 0028 | 1L | Порох дымный прессованный |
| 2006 | 4L | Пластмасса на нитроцеллюлозной основе самонагревающаяся, н.у.к.* | 0027 | 1L | Порох дымный (черный) |
| - | 2L | Пневматики в сборе накаченные, неисправные, поврежденные или с превышением максимального давления | 0028 | 1L | Порох дымный (черный) в шашках |
| 3170 | 4W | Побочные продукты переплавки алюминия | 0028 | 1L | Порох дымный (черный) прессованный |
| 3170 | 4W | Побочные продукты плавки алюминия | 0433 | 1L | Пороховая паста пропитанная |
| 2735 | 8L | Полиамины жидкие коррозионные, н.у.к.* | 0159 | 1L | Пороховая паста увлажненная |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8000 | 9L | Потребительские товары | 1865 | 3L | норм-Пропилнитрат |
| 2210 | 4SW | Препарат манеба | 1816 | 8F | Пропилтрихлорсилан |
| 2968 | 4W | Препарат манеба стабилизированный | 1281 | 3H | Пропилформиаты |
| 3144 | 6L | Препарат никотина жидкий, н.у.к.* | 2740 | 6CF | норм-Пропилхлорформиат |
| 1655 | 6L | Препарат никотина твердый, н.у.к.* | 1815 | 3C | Пропионил хлористый |
| 3171 | 9L | Приводимое в действие батареей оборудование | 2404 | 3P | Пропионитрил |
| 3171 | 9L | Приводимое в действие батареей транспортное средство | 1621 | 6L | Пурпур лондонский |
| 1972 | 10L | Природный газ охлажденный жидкий | 2862 | 6L | Пятиокись ванадия |
| 1971 | 10L | Природный газ сжатый | 1559 | 6L | Пятиокись мышьяка |
| 1649 | 6L | Присадка антидетонационная к моторному топливу | 1807 | 8W | Пятиокись фосфора |
| 3483 | 6F | Присадка антидетонационная к моторному топливу, легковоспламеняющаяся | 3324 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-II), делящийся |
| 2623 | 3L | Приспособления зажигательные твердые | 3325 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-III), делящийся |
| 3167 | 10L | Проба газа несжатога легковоспламеняющегося, н.у.к.о | 2978 | 7C | Радиоактивный материал, гексафторид урана |
| 3169 | 2P | Проба газа несжатога токсического, н.у.к. | 2977 | 7C | Радиоактивный материал, гексафторид урана, делящийся |
| 3168 | 10P | Проба газа несжатога токсического легковоспламеняющегося, н.у.к. | 2913 | 7L | Радиоактивный материал, объекты с поверхностным радиоактивным загрязнением (CSO-I или CSO-II) |
| 2200 | 10L | Пропадиеп стабилизированный | 3326 | 7L | Радиоактивный материал, объекты с поверхностным радиоактивным загрязнением (SCO-I или SCO-II), делящийся |
| 1978 | 10L | Пропан | 2909 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка, изделия из природного или обедненного урана или природного тория |
| 1274 | 3L | норм-Пропанол | 2910 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка, ограниченное количество материала |
| 1274 | 3L | норм-Пропанол (спирт пропиловый нормальный) | 2911 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка - приборы или изделия |
| 2402 | 3H | Пропантиолы | 2908 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка, пустой упаковочный комплект |
| 1277 | 3CH | Пропиламин | 2919 | 7L | Радиоактивный материал, перевозимый в специальных условиях |
| 1276 | 3L | норм-Пропилацетат | 3331 | 7L | Радиоактивный материал, перевозимый в специальных условиях, делящийся |
| 2364 | 3L | норм-Пропилбензол | 2912 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-I) |
| 1077 | 10L | Пропилен | 3321 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-II) |
| 2258 | 8F | 1,2-Пропилендиамин | 3322 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-III) |
| 1921 | 3HP | Пропиленимин стабилизированный | 2915 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А |
| 2850 | 3L | Пропилен, тетрамер | 3327 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А, делящийся |
| 2611 | 6F | Пропиленхлоргидрин | 3332 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А, особого вида |
| 2482 | 6F | норм-Пропилизоцианат | 3333 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А, особого вида, делящийся |

| | | | | | |
|------|----|---------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------|
| 2916 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(U) | 1318 | 3L | Резинат кобальта осажденный |
| 2917 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(M) | 1330 | 3L | Резинат марганца |
| 3329 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(M), делящийся | 2714 | 3L | Резинат цинка |
| 3328 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(U), делящийся | 2876 | 6L | Резорцинол |
| 3323 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа С | 2857 | 2L | Рефрижераторные установки |
| 3330 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа С, делящийся | 3358 | 10L | Рефрижераторные установки |
| 0180 | 1L | Ракеты | 2809 | 8L | Ртуть |
| 0181 | 1L | Ракеты | 1625 | 6L | Ртуть азотнокислая (II) |
| 0182 | 1L | Ракеты | 1627 | 6L | Ртуть азотнокислая (I) |
| 0183 | 1L | Ракеты | 1631 | 6L | Ртуть бензойнокислая (II) |
| 0295 | 1L | Ракеты | 1637 | 6L | Ртуть глюконовокислая (II) |
| 0436 | 1L | Ракеты | 1638 | 6L | Ртуть (II) йодистая |
| 0437 | 1L | Ракеты | 1623 | 6L | Ртуть мышьяковокислая (II) |
| 0438 | 1L | Ракеты | 1639 | 6L | Ртуть нуклеиновокислая |
| 0502 | 1L | Ракеты | 1642 | 6L | Ртуть оксидцианистая (II) десенсибилизированная |
| 0238 | 1L | Ракеты для линеметания | 1640 | 6L | Ртуть олеиновокислая (II) |
| 0240 | 1L | Ракеты для линеметания | 1646 | 6L | Ртуть роданистая (II) |
| 0453 | 1L | Ракеты для линеметания | 1644 | 6L | Ртуть салициловокислая |
| 0397 | 1L | Ракеты, заправленные жидким топливом | 1645 | 6L | Ртуть сернокислая (II) |
| 0398 | 1L | Ракеты, заправленные жидким топливом | 3506 | 8L | Ртуть, содержащаяся в промышленных изделиях |
| 0092 | 1L | Ракеты осветительные, запускаемые с земли | 1624 | 6L | Ртуть хлорная |
| 0418 | 1L | Ракеты осветительные, запускаемые с земли | 1636 | 6L | Ртуть цианистая (II) |
| 0419 | 1L | Ракеты осветительные, запускаемые с земли | 1423 | 4W | Рубидий |
| 3274 | 3C | Раствор алкоголятов, н.у.к.* | 1374 | 4L | Рыбная мука нестабилизированная |
| 1043 | 2L | Раствор аммиачного удобрения | 2216 | 9L | Рыбная мука стабилизированная |
| 1656 | 6L | Раствор гидрохлорида никотина | 1374 | 4L | Рыбные отходы нестабилизированные |
| 2478 | 3P | Раствор изоцианата легковоспламеняющийся токсический, н.у.к.* | 2216 | 9L | Рыбные отходы стабилизированные |
| 2206 | 6L | Раствор изоцианата токсический, н.у.к.* | 3188 | 4C | Самонагревающаяся жидкость коррозионная неорганическая, н.у.к.* |
| 3080 | 6F | Раствор изоцианата токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 3185 | 4C | Самонагревающаяся жидкость коррозионная органическая, н.у.к.* |
| 1908 | 8L | Раствор хлорита | 3186 | 4L | Самонагревающаяся жидкость неорганическая, н.у.к.* |
| 1170 | 3L | Раствор этанола | 3183 | 4L | Самонагревающаяся жидкость органическая, н.у.к.* |
| 2491 | 8L | Раствор этаноламина | 3187 | 4P | Самонагревающаяся жидкость токсическая неорганическая, н.у.к.* |
| 0072 | 1L | RDХ (циклотриметилентринитрамин) увлажненный | 3184 | 4P | Самонагревающаяся жидкость токсическая органическая, н.у.к.* |
| 0483 | 1L | RDХ (циклотриметилентринитрамин) увлажненный | 3192 | 4C | Самонагревающееся твердое вещество коррозионное неорганическое, н.у.к.* |
| 2715 | 3L | Резинат алюминия | 3126 | 4C | Самонагревающееся твердое вещество коррозионное органическое, н.у.к.* |
| 1313 | 3L | Резинат кальция | 3190 | 4L | Самонагревающееся твердое вещество неорганическое, н.у.к.* |
| 1314 | 3L | Резинат кальция расплавленный | 3127 | 4X | Самонагревающееся твердое вещество окисляющее, н.у.к.* |

| | | | | | |
|------|----|------------------------------------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------------|
| 3088 | 4L | Самонагревающаяся твердое вещество органическое, н.у.к.* | 3526 | 10P | Селенид водорода адсорбированный |
| 3191 | 4P | Самонагревающаяся твердое вещество токсическое неорганическое, н.у.к.* | 2630 | 6L | Селениты* |
| 3128 | 4P | Самонагревающаяся твердое вещество токсическое органическое, н.у.к.* | 2879 | 8P | Селеноксихлорид |
| 3221 | 3E | Самореагирующая жидкость типа В* | 2194 | 2CP | Селен шестифтористый |
| 3231 | 3E | Самореагирующая жидкость типа В с регулируемой температурой* | 1327 | 3L | Сено |
| 3225 | 3L | Самореагирующая жидкость типа D* | 1350 | 3L | Сера |
| 3235 | 3S | Самореагирующая жидкость типа D с регулируемой температурой* | 2448 | 3L | Сера расплавленная |
| 3227 | 3L | Самореагирующая жидкость типа E* | 2418 | 2CP | Сера четырехфтористая |
| 3237 | 3S | Самореагирующая жидкость типа E с регулируемой температурой* | 1080 | 2L | Сера шестифтористая |
| 3223 | 3L | Самореагирующая жидкость типа C* | 1493 | 5L | Серебро азотнокислое |
| 3233 | 3S | Самореагирующая жидкость типа C с регулируемой температурой* | 1683 | 6L | Серебро мышьяковистокислое (орто) трехзамещенное |
| 3229 | 3L | Самореагирующая жидкость типа F* | 1347 | 3E | Серебро пикриновокислое увлажненное |
| 3239 | 3S | Самореагирующая жидкость типа F с регулируемой температурой* | 1684 | 6L | Серебро цианистое |
| 3236 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа D с регулируемой температурой* | 1053 | 10P | Сероводород |
| 3226 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа D* | 1131 | 3HP | Сероуглерод |
| 3228 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа E* | 0194 | 1L | Сигналы бедствия |
| 3238 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа E с регулируемой температурой* | 0195 | 1L | Сигналы бедствия |
| 3224 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа C* | 0505 | 1L | Сигналы бедствия |
| 3234 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа C с регулируемой температурой* | 0506 | 3L | Сигналы бедствия |
| 3230 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа F* | 0196 | 1L | Сигналы дымовые |
| 3240 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа F с регулируемой температурой* | 0197 | 1L | Сигналы дымовые |
| 0360 | 1L | Сборки детонаторов неэлектрические | 0313 | 1L | Сигналы дымовые |
| 0361 | 1L | Сборки детонаторов неэлектрические | 0487 | 1L | Сигналы дымовые |
| 0500 | 3L | Сборки детонаторов неэлектрические | 0507 | 3L | Сигналы дымовые |
| 1700 | 6F | Свечи газовые слезоточивые | 0204 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые |
| 1469 | 5P | Свинец азотнокислый | 0296 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые |
| 1618 | 6L | Свинец мышьяковистокислый | 0374 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые |
| 1617 | 6L | Свинец мышьяковокислый | 0375 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые |
| 1794 | 8L | Свинец сернокислый | 2203 | 10L | Силан |
| 1616 | 6L | Свинец уксуснокислый | 1405 | 4W | Силицид кальция |
| 3408 | 5P | Свинец хлорнокислый, раствор | 1299 | 3L | Скипидар |
| 1470 | 5P | Свинец хлорнокислый твердый | 0388 | 1L | Смесь ТНТ и гексанитростилбена |
| 1620 | 6L | Свинец цианистый | 0388 | 1L | Смесь ТНТ и тринитробензола |
| 2630 | 6L | Селенаты* | | | |
| 2657 | 6L | Селен двусернистый | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0389 | 1L | Смесь ТНТ, содержащая тринитробензол и гексанитростилбен | 3070 | 2L | Смесь окиси этилена и дихлордифторметана |
| 0391 | 1L | Смесь гексогена и циклотетраметилентетранитрамина десенсибилизированная | 3298 | 2L | Смесь окиси этилена и пентафторэтана |
| 0391 | 1L | Смесь гексогена и циклотетраметилентетранитрамина увлажненная | 3299 | 2L | Смесь окиси этилена и тетрафторэтана |
| 3149 | 5C | Смесь гидроперекиси и кислоты перуксусной стабилизированная | 3297 | 2L | Смесь окиси этилена и хлортetraфторэтана |
| 2907 | 3L | Смесь изосорбитдинитрата | 3344 | 3E | Смесь пентаэритритолтетранитрата десенсибилизированная твердая, н.у.к.* |
| 1574 | 6L | Смесь кальция мышьяковокислого и кальция мышьяковистокислого твердая | 3344 | 3E | Смесь PETN десенсибилизированная твердая, н.у.к.* |
| 1798 | 8L | Смесь кислот азотной и хлористоводородной | 0391 | 1L | Смесь RDX и циклотетраметилентетранитрамина десенсибилизированная |
| 1796 | | Смесь кислотная нитрующая | 0391 | 1L | Смесь RDX и циклотетраметилентетранитрамина увлажненная |
| | 8X | Группа упаковывания I | 0388 | 1L | Смесь тринитротолуола и гексанитростилбена |
| | 8L | Группа упаковывания II | 0388 | 1L | Смесь тринитротолуола и тринитробензола |
| 1826 | | Смесь кислотная нитрующая отработанная | 0389 | 1L | Смесь тринитротолуола, тринитробензола и гексанитростилбена |
| | 8X | Группа упаковывания I | 1964 | 10L | Смесь углеводородных газов сжатая, н.у.к.* |
| | 8L | Группа упаковывания II | 1965 | 10L | Смесь углеводородных газов сжиженная, н.у.к.* |
| 1786 | 8P | Смесь кислот фтористоводородной и серной | 3407 | 5L | Смесь хлората и хлористого магния, раствор |
| 3336 | | Смесь меркаптанов жидкая легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 1459 | 5L | Смесь хлората и хлористого магния твердая |
| | 3H | Группа упаковывания I или II | 1458 | 5L | Смесь хлоратов и боратов |
| | 3L | Группа упаковывания III | 1973 | 2L | Смесь хлордифторметана и хлорпентафторэтана |
| 3071 | 6F | Смесь меркаптанов жидкая токсическая легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 1583 | 6L | Смесь хлорпикрина, н.у.к.* |
| 1228 | 3P | Смесь меркаптанов легковоспламеняющаяся токсическая жидкая, н.у.к.* | 1581 | 2P | Смесь хлорпикрина и метила бромистого |
| 1647 | 6L | Смесь метила бромистого и этилена бромистого жидкая | 1582 | 2P | Смесь хлорпикрина и метила хлористого |
| 1060 | 10L | Смесь метилацетилена и пропадиена стабилизированная | 0391 | 1L | Смесь циклонита и циклотетраметилентетранитрамина десенсибилизированная |
| 3357 | 3L | Смесь нитроглицерина десенсибилизированная жидкая, н.у.к.* | 0391 | 1L | Смесь циклонита и циклотетраметилентетранитрамина увлажненная |
| 3343 | 3E | Смесь нитроглицерина десенсибилизированная жидкая легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 0391 | 1L | Смесь циклотриметилентринитрамина и циклотетраметилентетранитрамина десенсибилизированная |
| 3319 | 3L | Смесь нитроглицерина десенсибилизированная твердая, н.у.к. | 0391 | 1L | Смесь циклотриметилентринитрамина и циклотетраметилентетранитрамина увлажненная |
| 1041 | 10L | Смесь окиси этилена и двуокиси углерода | 1712 | 6L | Смесь цинка мышьяковокислого и цинка мышьяковистокислого |
| 1952 | 2L | Смесь окиси этилена и двуокиси углерода | 1866 | 3L | Смола, раствор |
| 3300 | 10P | Смесь окиси этилена и двуокиси углерода | | | |

| | | | | | |
|------|----|---------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------|
| 3269 | 3L | Смол полиэфирных комплект | 1692 | 6L | Соли стрихнина |
| 3527 | 3S | Смол полиэфирных комплект | 1327 | 3L | Солома |
| 0167 | 1L | Снаряды | 3072 | 9L | Спасательные средства несамонадувающиеся |
| 0168 | 1L | Снаряды | 2990 | 9L | Спасательные средства самонадувающиеся |
| 0169 | 1L | Снаряды | 1098 | 6F | Спирт аллиловый |
| 0324 | 1L | Снаряды | 2937 | 6L | Спирт альфа-метилбензиловый жидкий |
| 0344 | 1L | Снаряды | 3438 | 6L | Спирт альфа-метилбензиловый твердый |
| 0345 | 3L | Снаряды | 1148 | 3L | Спирт диацетоновый |
| 0346 | 1L | Снаряды | 1212 | 3L | Спирт изобутиловый |
| 0347 | 1L | Снаряды | 1219 | 3L | Спирт изопропиловый |
| 0424 | 1L | Снаряды | 2614 | 3L | Спирт металлиловый |
| 0425 | 1L | Снаряды | 3065 | 3L | Спиртные напитки |
| 0426 | 1L | Снаряды | 2874 | 6L | Спирт фурфуроловый |
| 0427 | 1L | Снаряды | 1987 | 3L | Спирты, н.у.к.* |
| 0434 | 1L | Снаряды | 1986 | | Спирты легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* |
| 0435 | 1L | Снаряды | | 3HP | Группа упаковывания I или II |
| 0124 | 1L | Снаряды перфораторные | | 3P | Группа упаковывания III |
| 0494 | 1L | Снаряды перфораторные | 1170 | 3L | Спирт этиловый |
| 1564 | 6L | Соединение бария, н.у.к.* | 1170 | 3L | Спирт этиловый, раствор |
| 1566 | 6L | Соединение бериллия, н.у.к.* | 1944 | 3L | Спички безопасные |
| 3285 | 6L | Соединение ванадия, н.у.к.* | 1945 | 3L | Спички парафинированные "Веста" |
| 2570 | 6L | Соединение кадмия* | 2254 | 3L | Спички саперные |
| 1556 | 6L | Соединение мышьяка жидкое, н.у.к.* | 1383 | 4L | Сплав пиррофорный, н.у.к.* |
| 1557 | 6L | Соединение мышьяка твердое, н.у.к.* | 1393 | 4W | Сплав щелочноземельных металлов, н.у.к. |
| 3144 | 6L | Соединение никотина жидкое, н.у.к.* | 1421 | 4W | Сплав щелочных металлов жидкий, н.у.к. |
| 1655 | 6L | Соединение никотина твердое, н.у.к.* | 1854 | 4W | Сплавы бария пиррофорные |
| 2024 | 6L | Соединение ртути жидкое, н.у.к.* | 1422 | 4W | Сплавы калия-натрия жидкие |
| 2025 | 6L | Соединение ртути твердое, н.у.к.* | 3404 | 4W | Сплавы калия-натрия твердые |
| 2291 | 6L | Соединение свинца растворимое, н.у.к.* | 1855 | 4W | Сплавы кальция пиррофорные |
| 3440 | 6L | Соединение селена жидкое, н.у.к.* | 1869 | 3L | Сплавы магния |
| 3283 | 6L | Соединение селена твердое, н.у.к.* | 1418 | 4SW | Сплавы магния, порошок |
| 3141 | 6L | Соединение сурьмы неорганическое жидкое, н.у.к.* | 0044 | 3L | Средства воспламенения типа капсулей |
| 1549 | 6L | Соединение сурьмы неорганическое твердое, н.у.к.* | 0377 | 1L | Средства воспламенения типа капсулей |
| 1707 | 6L | Соединение таллия, н.у.к. | 0378 | 1L | Средства воспламенения типа капсулей |
| 3284 | 6L | Соединение теллура, н.у.к.* | 0333 | 1L | Средства пиротехнические |
| 2026 | 6L | Соединение финилртути, н.у.к.* | 0334 | 1L | Средства пиротехнические |
| 3140 | 6L | Соли алкалоидов жидкие, н.у.к.* | 0335 | 1L | Средства пиротехнические |
| 1544 | 6L | Соли алкалоидов твердые, н.у.к.* | 0336 | 1L | Средства пиротехнические |
| 2465 | 5L | Соли дихлоризоциануровой кислоты | 0337 | 3L | Средства пиротехнические |
| 0132 | 1L | Соли металлов дефлагирующие, нигропроизводные ароматического ряда, н.у.к. | 2676 | 10P | Стибин |
| 3181 | 3L | Соли металлов органических соединений легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 2055 | 3L | Стирол, мономер стабилизированный |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------|
| 0130 | 1L | Стифнат свинца | 2498 | 3L | 1,2,3,6-Тетрагидробензальдегид |
| 1692 | 6L | Стрихнин | 2410 | 3L | 1,2,3,6-Тетрагидропиридин |
| 1507 | 5L | Стронций азотнокислый | 2412 | 3L | Тетрагидротиофен |
| 1691 | 6L | Стронций мышьяковистокислый (орто) | 2056 | 3H | Тетрагидрофуран |
| 2013 | 4PW | Стронций фосфористый | 2943 | 3L | Тетрагидрофурфуриламид |
| 1506 | 5L | Стронций хлорноватокислый | 0114 | 1L | Тетразен увлажненный |
| 1508 | 5L | Стронций хлорнокислый | 0504 | 1L | 1H-Тетразол |
| 2191 | 2P | Сульфурил фтористый | 2749 | 3H | Тетраметилсилан |
| 1834 | 6C | Сульфурил хлористый | 0207 | 1L | Тетранитроанилин |
| 1550 | 6L | Сурьма молочнокислая | 1510 | 6X | Тетранитрометан |
| 2871 | 6L | Сурьма, порошок | 2413 | 3L | Тетрапропилорготитанат |
| 1732 | 8P | Сурьма пятифтористая | 3521 | 2CP | Тетрафторид кремния адсорбированный |
| 1730 | 8L | Сурьма пятихлористая жидкая | 3159 | 2L | 1,1,1,2-Тетрафторэтан |
| 1731 | 8L | Сурьма пятихлористая, раствор | 1081 | 10L | Тетрафторэтилен стабилизированный |
| 1733 | 8L | Сурьма треххлористая | 1702 | 6L | 1,1,2,2-Тетрахлорэтан |
| 1845 | 9L | Сухой лед | 1897 | 6L | Тетрахлорэтилен |
| 2727 | 6X | Таллий азотнокислый | 1704 | 6L | Тетраэтилдитиопирофосфат |
| 2573 | 5P | Таллий хлорноватокислый | 2320 | 8L | Тетраэтиленпентамин |
| 3335 | 9A | Твердое вещество, на которое распространяется действие авиационных правил, н.у.к.* | 1292 | 3L | Тетраэтилсиликат |
| 2813 | 4W | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 0208 | 1L | Тетрил |
| 3131 | 4CW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, коррозионное, н.у.к.* | 2966 | 6L | Тиогликоль |
| 3132 | 4FW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, легковоспламеняющееся, н.у.к.* | 1836 | 8W | Тионил хлористый |
| 3133 | 4WX | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, окисляющее, н.у.к.* | 2785 | 6L | 4-Тиопентанал |
| 3135 | 4SW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, самонагревающееся, н.у.к.* | 2414 | 3H | Тиофен |
| 3134 | 4PW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, токсическое, н.у.к.* | 2474 | 6L | Тиофосген |
| 3258 | 9L | Твердое вещество с повышенной температурой, н.у.к.* | 1837 | 8W | Тиофосфорил хлористый |
| 3244 | 8L | Твердые вещества, содержащие коррозионную жидкость, н.у.к.* | 1210 | 3L | Типографская краска |
| 3175 | 3L | Твердые вещества, содержащие легковоспламеняющуюся жидкость, н.у.к. | 1871 | 3W | Титан водородистый |
| 3243 | 6L | Твердые вещества, содержащие токсическую жидкость, н.у.к.* | 2878 | 3L | Титан, пористые гранулы |
| 1857 | 4L | Текстильные отходы, влажные | 2878 | 3L | Титан, пористые порошки |
| 2195 | 2CP | Теллур шестифтористый | 2546 | 4L | Титан, порошок сухой |
| 1331 | 3L | Термоспички | 1352 | 3L | Титан, порошок увлажненный |
| 2319 | 3L | Терпеновые углеводороды, н.у.к. | 2441 | 4C | Титан треххлористый пирофорный |
| 2541 | 3L | Терпинолен | 2869 | 8L | Титан треххлористый, смесь |
| 2504 | 6L | Тетрабромэтан | 2441 | 4C | Титан треххлористый, смесь пирофорная |
| | | | 1838 | 6C | Титан четыреххлористый |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1373 | 4L | Ткани животного происхождения, н.у.к. | 3490 | 6FW | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, легковоспламеняющаяся, н.у.к.* |
| 1353 | 3L | Ткани, пропитанные слабо нитрованной нитроцеллюлозой, н.у.к. | 3491 | 6FW | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, легковоспламеняющаяся, н.у.к.* |
| 1373 | 4L | Ткани растительного происхождения, н.у.к. | 3290 | 6C | Токсическое вещество твердое коррозионное неорганическое, н.у.к.* |
| 1373 | 4L | Ткани синтетические, н.у.к. | 2928 | 6C | Токсическое вещество твердое коррозионное органическое, н.у.к.* |
| 0209 | 1L | ТНТ (тринитротолуол) | 2930 | 6F | Токсическое вещество твердое легковоспламеняющееся органическое, н.у.к.* |
| 1356 | 3E | ТНТ (тринитротолуол) увлажненный | 3288 | 6L | Токсическое вещество твердое неорганическое, н.у.к.* |
| 3366 | 3E | ТНТ (тринитротолуол) увлажненный | 3086 | 6X | Токсическое вещество твердое окисляющее, н.у.к.* |
| 3172 | 6L | Токсины, выделенные из живых организмов, жидкие, н.у.к.* | 2811 | 6L | Токсическое вещество твердое органическое, н.у.к.* |
| 3462 | 6L | Токсины, выделенные из живых организмов, твердые, н.у.к. | 3125 | 6W | Токсическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 3289 | 6C | Токсическая жидкость коррозионная неорганическая, н.у.к.* | 3124 | 6S | Токсическое вещество твердое самонагревающееся, н.у.к.* |
| 2927 | 6C | Токсическая жидкость коррозионная органическая, н.у.к.* | 1708 | 6L | Толуидины жидкие |
| 2929 | 6F | Токсическая жидкость легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 3451 | 6L | Толуидины твердые |
| 3287 | 6L | Токсическая жидкость неорганическая, н.у.к.* | 1709 | 6L | 2,4-Толуилендиамин |
| 3122 | 6X | Токсическая жидкость окисляющая, н.у.к.* | 3418 | 6L | 2,4-Толуилендиамин, раствор |
| 2810 | 6L | Токсическая жидкость органическая, н.у.к.* | 1294 | 3L | Толуол |
| 3123 | 6W | Токсическая жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 2078 | 6L | Толуолдиизоцианат |
| 3381 | 6L | Токсическая при вдыхании жидкость, н.у.к.* | 3165 | 3CP | Топливный бак гидроагрегата воздушного судна |
| 3382 | 6L | Токсическая при вдыхании жидкость, н.у.к. | 1863 | 3L | Топливо авиационное для турбинных двигателей |
| 3389 | 6C | Токсическая при вдыхании жидкость коррозионная, н.у.к.* | 0329 | 1L | Торпеды |
| 3390 | 6C | Токсическая при вдыхании жидкость коррозионная, н.у.к.* | 0330 | 1L | Торпеды |
| 3383 | 6F | Токсическая при вдыхании жидкость легковоспламеняющаяся, н.у.к. | 0451 | 1L | Торпеды |
| 3384 | 6F | Токсическая при вдыхании жидкость легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 0099 | 1L | Торпеды взрывчатые |
| 3488 | 6CF | Токсическая при вдыхании жидкость легковоспламеняющаяся коррозионная, н.у.к.* | 0449 | 1L | Торпеды на жидком топливе |
| 3489 | 6CF | Токсическая при вдыхании жидкость легковоспламеняющаяся коррозионная, н.у.к.* | 0450 | 1L | Торпеды на жидком топливе |
| 3387 | 6X | Токсическая при вдыхании жидкость окисляющая, н.у.к.* | 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на легковоспламеняющейся жидкости |
| 3388 | 6X | Токсическая при вдыхании жидкость окисляющая, н.у.к.* | 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на легковоспламеняющемся газе |
| 3385 | 6W | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющийся газ |
| 3386 | 6W | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------|
| 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость | 0154 | 1L | Тринитрофенол |
| 0212 | 1L | Грассеры для боеприпасов | 1344 | 3E | Тринитрофенол увлажненный |
| 0306 | 1L | Грассеры для боеприпасов | 3364 | 3E | Тринитрофенол увлажненный |
| 2421 | 2PX | Трехокись азота | 0387 | 1L | Тринитрофторенон |
| 1561 | 6L | Трехокись мышьяка | 0155 | 1L | Тринитрохлорбензол |
| 1829 | 8L | Трехокись серы стабилизированная | 3365 | 3E | Тринитрохлорбензол увлажненный |
| 2578 | 8L | Трехокись фосфора | 2260 | 3C | Трипропиламин |
| 1463 | 5CP | Трехокись хрома безводная | 2057 | 3L | Трипропилен |
| 2610 | 3C | Триаллиламин | 0390 | 1L | Тритонал |
| 2609 | 6L | Триаллилборат | 3057 | 2CP | Трифторацетилхлорид |
| 2542 | 6L | Трибутиламин | 3519 | 2CP | Трифторид бора адсорбированный |
| 3254 | 4L | Трибутилфосфан | 1984 | 2A | Трифторметан |
| 2324 | 3L | Триизобутилен | 3136 | 2A | Трифторметан охлажденный жидкий |
| 2616 | 3L | Триизопропилборат | 2942 | 6L | 2-Трифторметиланилин |
| 2574 | 6L | Трикрезилфосфат | 2948 | 6L | 3-Трифторметиланилин |
| 1083 | 10L | Триметиламин безводный | 1082 | 10P | Трифторхлорэтилен стабилизированный |
| 1297 | | Триметиламин, водный раствор | 2035 | 10L | 1,1,1-Трифторэтан |
| | 3CH | Группа упаковывания I или II | 2442 | 8W | Трихлорацетил хлористый |
| | 3C | Группа упаковывания III | 2321 | 6L | Трихлорбензолы жидкие |
| 2438 | 6FW | Триметилацетилхлорид | 2322 | 6L | Трихлорбутен |
| 2325 | 3L | 1,3,5-Триметилбензол | 1295 | 4HW | Трихлорсилан |
| 2416 | 3L | Триметилборат | 2831 | 6L | 1,1,1-Трихлорэтан |
| 2327 | 8L | Триметилгексаметилендиамины | 1710 | 6A | Трихлорэтилен |
| 2328 | 6L | Триметилгексаметилендиизоцианат | 1296 | 3CH | Триэтиламин |
| 2329 | 3L | Триметилфосфит | 2259 | 8L | Триэтилентетрамин |
| 1298 | 3CH | Триметилхлорсилан | 2323 | 3L | Триэтилфосфит |
| 2326 | 8L | Триметилциклогексиламин | 0102 | 1L | Трубка детонационная |
| 0213 | 1L | Тринитроанизол | 0290 | 1L | Трубка детонационная |
| 0153 | 1L | Тринитроанилин (пикрамид) | 0104 | 1L | Трубка детонационная слабого действия |
| 0214 | 1L | Тринитробензол | 0106 | 1L | Трубки детонационные |
| 1354 | 3E | Тринитробензол увлажненный | 0107 | 1L | Трубки детонационные |
| 3367 | 3E | Тринитробензол увлажненный | 0257 | 1L | Трубки детонационные |
| 0216 | 1L | Тринитро-мета-крезол | 0367 | 3L | Трубки детонационные |
| 0217 | 1L | Тринитронафталин | 0408 | 1L | Трубки детонационные |
| 0219 | 1L | Тринитрорезорцин | 0409 | 1L | Трубки детонационные |
| 0130 | 1L | Тринитрорезорцинат свинца увлажненный | 0410 | 1L | Трубки детонационные |
| 0394 | 1L | Тринитрорезорцин увлажненный | 0316 | 1L | Трубки зажигательные |
| 0209 | 1L | Тринитротолуол | 0317 | 1L | Трубки зажигательные |
| 1356 | 3E | Тринитротолуол увлажненный | 0368 | 3L | Трубки зажигательные |
| 3366 | 3E | Тринитротолуол увлажненный | 3295 | | Углеводороды жидкие, н.у.к. |
| 0218 | 1L | Тринитрофенетол | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| 0208 | 1L | Тринитрофенилметилнитрамин | | 3L | Группа упаковывания III |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------------------|
| 2516 | 6L | Углерод четырехбромистый | 2793 | 4L | Феррометаллические обрезки |
| 1982 | 2A | Углерод четырехфтористый | 1408 | 4PW | Ферросилиций |
| 1846 | 6L | Углерод четыреххлористый | 1323 | 3L | Ферроцерий |
| 1361 | 4L | Уголь | 2209 | 8i | Формальдегид, раствор |
| 1362 | 4L | Уголь активированный | 1198 | 3Ci | Формальдегид, раствор легковоспламеняющийся |
| 2330 | 3L | Ундекан | 1076 | 2CP | Фосген |
| 3509 | 9L | Упаковочные комплекты отбракованные пустые неочищенные | 2940 | 4L | 9-Фосфадиклононаны |
| 3268 | 9L | Устройства безопасности | 2199 | 10P | Фосфин |
| 0503 | 1L | Устройства безопасности пиротехнические | 3525 | 10P | Фосфин адсорбированный |
| 0248 | 1L | Устройства водоактивируемые* | 2989 | 3L | Фосфит свинца двузамещенный |
| 0249 | 1L | Устройства водоактивируемые* | 1338 | 3L | Фосфор аморфный |
| 3150 | 10L | Устройства малые, приводимые в действие углеводородным газом | 1381 | 4P | Фосфор белый в растворе |
| 0173 | 3L | Устройства расцепления взрывчатые | 1381 | 4P | Фосфор белый под водой |
| 0191 | 1L | Устройства сигнальные ручные | 2447 | 4P | Фосфор белый расплавленный |
| 0373 | 3L | Устройства сигнальные ручные | 1381 | 4P | Фосфор белый сухой |
| 1345 | 3L | Утиль-резина | 1381 | 4P | Фосфор желтый в растворе |
| 2645 | 6i | Фенацил бромистый | 1381 | 4P | Фосфор желтый под водой |
| 2311 | 6L | Фенетидины | 1381 | 4P | Фосфор желтый сухой |
| 2577 | 8i | Фенилацетилхлорид | 1939 | 8W | Фосфорил бромистый (бромокись фосфора) |
| 2470 | 6L | Фенилацетонитрил жидкий | 1810 | 6C | Фосфорил хлористый (хлорокись фосфора) |
| 2572 | 6L | Фенилгидразин | 3278 | 6L | Фосфороорганическое соединение токсическое жидкое, н.у.к.* |
| 1673 | 6L | Фенилендиамины | 3464 | 6L | Фосфороорганическое соединение токсическое твердое, н.у.к.* |
| 2487 | 6Fi | Фенилизоцианат | 3279 | 6F | Фосфороорганическое соединение токсическое легковоспламеняющееся, н.у.к.* |
| 1672 | 6i | Фенилкарби ламинхлорид | 1341 | 3W | Фосфор полуторасернистый |
| 2337 | 6F | Фенилмеркаптан | 2691 | 8W | Фосфор пятибромистый |
| 1804 | 8L | Фенилтрихлорсилан | 1340 | 4FW | Фосфор пятисернистый |
| 2798 | 8L | Фенилфосфордихлорид | 2198 | 2CP | Фосфор пятифтористый |
| 2799 | 8L | Фенилфосфортиодихлорид | 1806 | 8W | Фосфор пятихлористый |
| 2746 | 6C | Фенилхлорформат | 1339 | 3L | Фосфор семисернистый |
| 2312 | 6L | Фенол расплавленный | 1808 | 8W | Фосфор трехбромистый |
| 2821 | 6L | Фенол, раствор | 1343 | 3W | Фосфор трехсернистый |
| 1803 | 8L | Фенолсульфокислота жидкая | 1809 | 6CW | Фосфор треххлористый |
| 1671 | 6L | Фенол твердый | 0037 | 1L | Фотоавиабомбы |
| 2904 | 8L | Феноляты жидкие | 0038 | 1L | Фотоавиабомбы |
| 2905 | 8L | Феноляты твердые | 0039 | 1L | Фотоавиабомбы |
| 2793 | 4L | Феррометаллическая сверлильная стружка | 0299 | 1L | Фотоавиабомбы |
| 2793 | 4L | Феррометаллическая стружка | 2941 | 6L | Фторанилины |
| 2793 | 4L | Феррометаллическая токарная стружка | 2628 | 6L | Фторацетат калия |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------|
| 2629 | 6L | Фторацетат натрия | 1695 | 6Fi | Хлорацетон стабилизированный |
| 2387 | 3L | Фторбензол | 3416 | 6i | Хлорацетофенон жидкий |
| 1045 | 2PX | Фтор сжатый | 1697 | 6i | Хлорацетофенон твердый |
| 2856 | 6L | Фторсиликаты, н.у.к.* | 3427 | 6L | Хлорбензил хлориды твердые |
| 2388 | 3L | Фтортолуолы | 2235 | 6L | Хлорбензилов хлористые жидкие |
| 1780 | 8L | Фумарил хлористый | 1134 | 3L | Хлорбензол |
| 3359 | 9L | Фумигированная грузовая транспортная единица | 2234 | 3L | Хлорбензотрифториды |
| 2389 | 3H | Фуран | 1127 | 3L | Хлорбутаны |
| 2526 | 3C | Фурфуриламмин | 2689 | 6L | альфа-Хлоргидрин глицерина |
| 1199 | 6F | Фурфуры (фуральдегиды) | 1577 | 6L | Хлординитробензолы жидкие |
| 3315 | 6L | Химическая проба токсическая | 3441 | 6L | Хлординитробензолы твердые |
| 3316 | 9L | Химический комплект | 1974 | 2L | Хлордифторбромметан |
| 3500 | 2L | Химический продукт под давлением, н.у.к.* | 1018 | 2L | Хлордиформетан |
| 3503 | 2C | Химический продукт под давлением, коррозионный, н.у.к.* | 2517 | 10L | 1 -Хлор-1,1 -дифторэтан |
| 3501 | 10L | Химический продукт под давлением, легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 1630 | 6L | Хлорид ртутно-аммониевый |
| 3505 | 10C | Химический продукт под давлением, коррозионный, легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 1828 | 8W | Хлориды серы |
| 3504 | 10P | Химический продукт под давлением, легковоспламеняющийся, токсический, н.у.к.* | 1086 | 10L | Хлористый винил стабилизированный |
| 3502 | 2P | Химический продукт под давлением, токсический, н.у.к.* | 1462 | 5L | Хлориты неорганические, н.у.к.* |
| 2656 | 6L | Хинолин | 2669 | 6L | Хлоркрезолы, раствор |
| 1365 | 4L | Хлопок влажный | 3437 | 6L | Хлоркрезолы твердые |
| 1017 | 2PX | Хлор | 2236 | 6L | 3-Хлор-4-метилфенилсульфонат жидкий |
| 3520 | 2PX | Хлор адсорбированный | 3428 | 6L | 3 -Хлор-4-метилфенилсульфонат твердый |
| 2075 | 6L | Хлораль безводный стабилизированный | 2745 | 6C | Хлорметилхлорформат |
| 2502 | 8FW | Хлорангидрид валериановой кислоты | 2237 | 6L | Хлорнитроанилины |
| 1765 | 8i | Хлорангидрид дихлоруксусной кислоты | 3409 | 6L | Хлорнитробензолы жидкие |
| 1752 | 6Ci | Хлорангидрид хлоруксусной кислоты | 1578 | 6L | Хлорнитробензолы твердые |
| 2233 | 6L | Хлоранизины | 2433 | 6L | Хлорнитротолуолы жидкие |
| 2019 | 6L | Хлоранилины жидкие | 3457 | 6L | Хлорнитротолуолы твердые |
| 2018 | 6L | Хлоранилины твердые | 2443 | 8W | Хлорокись ванадия |
| 1461 | 5L | Хлораты неорганические, н.у.к.* | 1991 | 3HP | Хлоропрен стабилизированный |
| 3210 | 5L | Хлораты неорганические, водный раствор, н.у.к.* | 3410 | 6L | 4-Хлор-орто-толуидингидрохлорид, раствор |
| 2659 | 6L | Хлорацетат натрия | 1579 | 6L | 4-Хлор-орто-толуидингидрохлорид твердый |
| 2668 | 6F | Хлорацетонитрил | 1888 | 6A | Хлороформ |
| | | | 1020 | 2L | Хлорпентафторэтан |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------|
| 1580 | 6L | Хлорпикрин | 2000 | 3L | Целлулоид |
| 2822 | 6L | 2-Хлорпиридин | 2002 | 4L | Целлулоид, отходы |
| 1278 | 3H | 1 -Хлорпропан | 1333 | 3L | Церий |
| 2356 | 3H | 2-Хлорпропан | 3078 | 4W | Церий |
| 2849 | 6L | 3 -Хлорпропанол-1 | 1026 | 10P | Циан |
| 2456 | 3H | 2-Хлорпропен | 1403 | 4W | Цианамид кальция |
| 2548 | 2PX | Хлор пятифтористый | 1889 | 6C | Циан бромистый |
| 2988 | 4FW | Хлорсиланы, взаимодействующие с водой, легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к. | 1935 | 6L | Цианид в растворе, н.у.к.* |
| 2987 | 8L | Хлорсиланы коррозионные, н.у.к. | 1626 | 6L | Цианид ртутнокалиевый |
| 2986 | 8F | Хлорсиланы коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к. | 1588 | 6L | Цианиды неорганические твердые, н.у.к.* |
| 2985 | 3C | Хлорсиланы легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к. | 2670 | 8L | Цианур хлористый |
| 3361 | 6C | Хлорсиланы токсические коррозионные, н.у.к.* | 1589 | 2CP | Циан хлористый стабилизированный |
| 3362 | 6CF | Хлорсиланы токсические коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 2601 | 10L | Циклобутан |
| 1021 | 2L | 1 -Хлор-1,2,2,2-тетрафторэтан | 2744 | 6CF | Циклобутилхлорформат |
| 3429 | 6L | Хлортолуидины жидкие | 1145 | 3H | Циклогексан |
| 2239 | 6L | Хлортолуидины твердые | 1915 | 3L | Циклогексанон |
| 2238 | 3L | Хлортолуолы . | 2256 | 3H | Циклогексен |
| 1749 | 2PX | Хлор трехфтористый | 1762 | 8L | Циклогексенилтрихлорсилан |
| 1022 | 2L | Хлортриформетан | 2357 | 8F | Циклогексиламин |
| 2599 | 2L | Хлортриформетан и триформетан, азеотропная смесь | 2243 | 3 L | Циклогексилацетат |
| 1983 | 2L | 1 -Хлор-2,2,2-трифторэтан | 2488 | 6F | Циклогексидицианат |
| 1753 | 8L | Хлорфенилтрихлорсилан | 3054 | 3L | Циклогексилмеркаптан |
| 2021 | 6L | Хлорфенолы жидкие | 1763 | 8L | Циклогексилтрихлорсилан |
| 2020 | 6L | Хлорфенолы твердые | 2241 | 3L | Циклогептан |
| 2904 | 8L | Хлорфеноляты жидкие | 2603 | 3P | Циклогептатриен |
| 2905 | 8L | Хлорфеноляты твердые | 2242 | 3L | Циклогептен |
| 3277 | 6C | Хлорформиаты токсические коррозионные. н.у.к.* | 2518 | 6L | 1,5,9-Циклодекатриен |
| 2742 | 6CF | Хлорформиаты токсические коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 0483 | 1L | Циклонит десенсибилизированный |
| 2232 | 6L | 2-Хлорэтаналь | 0072 | 1L | Циклонит увлажненный |
| 0226 | 1L | НМХ увлажненный | 2940 | 4L | Циклооктадиенфосфины |
| 0484 | 1L | НМХ десенсибилизированный | 2520 | 3L | Циклооктадиены |
| 2720 | 5L | Хром азотнокислый | 2358 | 3L | Циклооктатетраен |
| 1758 | 8W | Хромил хлористый | 1146 | 3H | Циклопентан |
| 1757 | 8L | Хром трехфтористый раствор | 2244 | 3L | Циклопентанол |
| 1756 | 8L | Хром трехфтористый твердый | 2245 | 3L | Циклопентанон |
| 1407 | 4W | Цезий | 2246 | 3H | Циклопентен |
| 1451 | 5L | Цезий азотнокислый | 1027 | 10A | Циклопропан |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------|
| 0484 | 1L | Циклотетраметилентетра-нитрамин десенсибилизированный | 0065 | 1L | Шнур детонирующий |
| 0226 | 1L | Циклотетраметилентетранитрамин (НМХ, октоген) | 0102 | 1L | Шнур детонирующий |
| 0483 | 1L | Циклотриметилентринитрамин десенсибилизированный | 0289 | 1L | Шнур детонирующий |
| 0072 | 1L | Циклотриметилентринитрамин увлажненный | 0290 | 1L | Шнур детонирующий |
| 2046 | 3L | Цимолы | 0104 | 1L | Шнур детонирующий слабого действия |
| 1514 | 5L | Цинк азотнокислый (нитрат цинка) | 0066 | 1L | Шнур огнепроводный |
| 1512 | 5L | Цинк-аммоний азотистокислый | 0105 | 3L | Шнур огнепроводный безопасный |
| 2469 | 5L | Цинк бромноватокислый | 1139 | 3L | Шпатлевка |
| 1931 | 9L | Цинк дитионистокислый | 1719 | 8L | Щелочная едкая жидкость, н.у.к.* |
| 2855 | 6L | Цинк кремнефтористый | 1169 | 3L | Экстракты ароматические жидкие |
| 1515 | 5L | Цинк марганцовокислый | 1197 | 3L | Экстракты цветочные жидкие |
| 1712 | 6L | Цинк мышьяковистокислый | 3292 | 4W | Элементы, содержащие натрий |
| 1712 | 6L | Цинк мышьяковокислый | 0382 | 1L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* |
| 1435 | 4W | Цинковый шлак | 0383 | 1L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* |
| 1436 | 4SW | Цинк, порошок | 0384 | 3L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* |
| 1436 | 4SW | Цинк, пыль | 0461 | 1L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* |
| 1714 | 4PW | Цинк фосфористый | 2558 | 6F | Эпибромгидрин |
| 2331 | 8L | Цинк хлористый безводный | 2023 | 6F | Эпихлоргидрин |
| 1840 | 8L | Цинк хлористый, раствор | 2752 | 3L | 1,2-Эпокси-3-этоксипропан |
| 1513 | 5L | Цинк хлорноватокислый | 1035 | 10L | Этан |
| 1713 | 6L | Цинк цианистый | 1170 | 3L | Этанол |
| 2728 | 5L | Цирконий азотнокислый | 3475 | 3L | Этанола и бензина моторного смесь |
| 1437 | 3L | Цирконий водородистый | 3475 | 3L | Этанола и газаolina смесь |
| 1932 | 4L | Цирконий, отходы | 3475 | 3L | Этанола и петрола смесь |
| 0236 | 1L | Цирконий пикраминовокислый | 2491 | 8L | Этаноламин |
| 1517 | 3E | Цирконий пикраминовокислый увлажненный | 1961 | 10L | Этан охлажденный жидкий |
| 2008 | 4L | Цирконий, порошок сухой | 1917 | 3i | Этилакрилат стабилизированный |
| 1358 | 3L | Цирконий, порошок увлажненный | 2271 | 3L | Этиламилкетон |
| 1308 | | Цирконий суспендированный в легковоспламеняющейся жидкости | 1036 | 10L | Этиламин |
| | 3H | Группа упаковывания I или II | 2270 | 3CH | Этиламин, водный раствор |
| | 3L | Группа упаковывания III | 2272 | 6L | N-Этиланилин |
| 2009 | 4L | Цирконий сухой | 2273 | 6L | 2-Этиланилин |
| 2858 | 3L | Цирконий сухой | 1173 | 3L | Этилацетат |
| 2503 | 8L | Цирконий четыреххлористый | 2452 | 10L | Этилацетилен стабилизированный |
| 1067 | 2PX | Четырехокись диазота | 2274 | 6L | N-Этил N-бензиланилин |
| 2471 | 6L | Четырехокись осмия | 2753 | 6L | N-Этилбензилтолуиниды жидкие |
| 1387 | 4L | Шерстяные отходы, влажные | | | |
| - | 2L | Шины в сборе накаченные, неисправные, поврежденные или с превышением максимального давления | 3460 | 6L | N-Этилбензилтолуиниды твердые |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------|
| 1175 | 3L | Этилбензол | 1182 | 6CF | Этилхлорформиат |
| 1176 | 3L | Этилборат | 2219 | 3L | Эфир аллилглицидоловый |
| 1603 | 6F | Этилбромацетат | 2335 | 3P | Эфир аллилэтиловый |
| 1891 | 6L | Этил бромистый | 2965 | 4FW | Эфир бортрифтордиметиловый |
| 2275 | 3L | 2-Этилбутанол | 2604 | 8F | Эфир бортрифтордиэтиловый |
| 1177 | 3L | 2-Этилбутил ацетат | 2340 | 3L | Эфир 2-бромэтилэтиловый |
| 1178 | 3L | 2-Этилбутиральдегид | 2352 | 3L | Эфир бутилвиниловый стабилизированный |
| 1180 | 3L | Этилбутират | 2350 | 3L | Эфир бутилметиловый |
| 2276 | 3C | 2-Этилгексилламин | 1304 | 3H | Эфир винилизобутиловый стабилизированный |
| 2748 | 6C | 2-Этилгексилхлорформиат | 1087 | 10L | Эфир винилметиловый стабилизированный |
| 1892 | 6i | Этилдихлорарсин | 1302 | 3H | Эфир винилэтиловый стабилизированный |
| 1183 | 4HW | Этилдихлорсилан | 2360 | 3P | Эфир диаллиловый |
| 1962 | 10A | Этилен | 1167 | 3АН | Эфир дивиниловый стабилизированный |
| 3138 | 10L | Этилена, ацетилена и пропилена смесь охлажденная жидкая | 1159 | 3H | Эфир диизопропиловый |
| 1184 | 3P | Этилен двухлористый | 1033 | 10L | Эфир диметиловый |
| 1604 | 8F | Этилендиамин | 2384 | 3H | Эфир ди-нормпропиловый |
| 1605 | 6L | Этилендибромид | 2249 | 6F | Эфир дихлордиметиловый симметричный |
| 1185 | 6FH | Этиленимин стабилизированный | 2490 | 6L | Эфир дихлоризопропиловый |
| 1038 | 10A | Этилен охлажденный жидкий | 1916 | 6F | Эфир-2,2'-дихлорэтиловый |
| 1135 | 6F | Этиленхлоргидрин | 1155 | 3АН | Эфир диэтиловый |
| 2385 | 3L | Этилизобутират | 1153 | 3L | Эфир диэтиловый этиленгликоля |
| 2481 | 6F | Этилизоцианат | 2612 | 3АН | Эфир метилпропиловый |
| 1862 | 3L | Этилкротонат | 2398 | 3L | Эфир метил-трет-бутиловый |
| 1192 | 3L | Этиллактат | 1239 | 6F | Эфир метилхлорметиловый |
| 2363 | 3N | Этилмеркаптан | 1188 | 3L | Эфир монометиловый этиленгликоля |
| 2277 | 3L | Этилметакрилат стабилизированный | 1189 | 3L | Эфир монометиловый этиленгликоля и уксусной кислоты |
| 1193 | 3L | Этилметилкетон | 1171 | 3L | Эфир моноэтиловый этиленгликоля |
| 1194 | 3P | Этилнитрит, раствор | 1172 | 3L | Эфир моноэтиловый этиленгликоля и уксусной кислоты |
| 2525 | 6L | Этилоксалат | 3153 | 10L | Эфир перфторметилвиниловый |
| 2524 | 3L | Этил-орто-формиат | 3154 | 10L | Эфир перфторэтилвиниловый |
| 2386 | 3C | 1 -Этилпиперидин | 2354 | 3P | Эфир хлорметилэтиловый |
| 1195 | 3L | Этилпропионат | 3271 | 3L | Эфиры, н.у.к.* |
| 2754 | 6L | N-Этилтолуидины | 1149 | 3L | Эфиры дибутиловые |
| 1196 | 3C | Этилтрихлорсилан | 3272 | 3L | Эфиры сложные, н.у.к.* |
| 2435 | 8L | Этилфенилдихлорсилан | 1179 | 3L | Эфир этилбутиловый |
| 1190 | 3H | Этилформиат | 1039 | 10L | Эфир этилметиловый |
| 2453 | 10L | Этил фтористый | 1155 | 3АН | Эфир этиловый |
| 1181 | 6F | Этилхлорацетат | 2615 | 3H | Эфир этилпропиловый |
| 1037 | 10A | Этил хлористый | | | |
| 2935 | 3L | Этил-2-хлорпропионат | | | |
| 2826 | 8F | Этилхлортиоформиат | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Таблица 4-3. Порядковый перечень опасных грузов с указанием кодовых обозначений практических действий

| <i>Номер по списку ООН</i> | <i>Кодовое обозначение</i> | <i>Надлежащее отгрузочное наименование</i> | <i>Номер по списку ООН</i> | <i>Кодовое обозначение</i> | <i>Надлежащее отгрузочное наименование</i> |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------|
| — | 9L | Выделяющие тепло изделия, приводимое в действие батареей оборудование, такое, как горелки для подводных работ или паяльное оборудование, которые при случайном приведении в действие будут выделять большое количество тепла и могут вызвать пожар | 0028 | 1L | Порох дымный (черный) в шашках |
| | | | 0028 | 1L | Порох дымный (черный) прессованный |
| | | | 0029 | 1L | Детонаторы неэлектрические для взрывания |
| | | | 0030 | 1L | Детонаторы электрические |
| | | | 0033 | 1L | Бомбы |
| | | | 0034 | 1L | Бомбы |
| — | 2L | Пневматики в сборе накаченные, неисправные, поврежденные или с превышением максимального давления | 0037 | 1L | Фотоавиабомбы |
| | | | 0038 | 1L | Фотоавиабомбы |
| | | | 0039 | 1L | Фотоавиабомбы |
| — | 2L | Шины в сборе накаченные, неисправные, поврежденные или с превышением максимального давления | 0042 | 1L | Детонаторы вторичные |
| | | | 0043 | 1L | Заряды вышибные |
| | | | 0044 | 3L | Средства воспламенения типа капсулей |
| 0004 | 1L | Аммоний пикриновокислый | 0048 | 1L | Заряды подрывные |
| 0005 | 1L | Патроны боевые | 0049 | 1L | Патроны осветительные |
| 0006 | 1L | Патроны боевые | 0050 | 1L | Патроны осветительные |
| 0007 | 1L | Патроны боевые | 0054 | 1L | Патроны сигнальные |
| 0009 | 1L | Боеприпасы зажигательные | 0055 | 3L | Гильзы патронные пустые с капсулями |
| 0010 | 1L | Боеприпасы зажигательные | 0056 | 1L | Бомбы глубинные |
| 0012 | 3L | Патроны боевые с инертным снарядом | 0059 | 1L | Заряды кумулятивные |
| 0012 | 3L | Патроны стрелковые | 0060 | 1L | Заряды дополнительные взрывчатые |
| 0014 | 3L | Патроны боевые холостые | 0065 | 1L | Шнур детонирующий |
| 0014 | 3L | Патроны для инструментов, холостые | 0066 | 1L | Шнур огнепроводный |
| 0014 | 3L | Патроны стрелковые холостые | 0070 | 3L | Патроны тральные взрывчатые |
| 0015 | 1L | Боеприпасы дымовые | 0072 | 1L | Гексоген увлажненный |
| 0016 | 1L | Боеприпасы дымовые | 0072 | 1L | RDX (циклотриметилентринитрамин) увлажненный |
| 0018 | 1CP | Боеприпасы слезоточивые | 0072 | 1L | Циклонит увлажненный |
| 0019 | 1CP | Боеприпасы слезоточивые | 0072 | 1L | Циклотриметилентринитрамин увлажненный |
| 0020 | IP | Боеприпасы с токсическими веществами* | 0073 | 1L | Детонаторы для боеприпасов |
| 0021 | IP | Боеприпасы с токсическими веществами* | 0074 | 1L | Диазодинитрофенол увлажненный |
| 0027 | 1L | Порох дымный (черный) | 0075 | 1L | Диэтиленгликольдинитрат десенсибилизированный |
| 0028 | 1L | Порох дымный в шашках | 0076 | IP | Динитрофенол |
| 0028 | 1L | Порох дымный прессованный | 0077 | IP | Динитрофеноляты |

| | | | | | |
|------|----|----------------------------------------------------------------------------|------|----|------------------------------------------------------|
| 0078 | 1L | Динитрорезорцин | 0133 | 1L | Маннитгексанитрат увлажненный |
| 0079 | 1L | Гексанитродифениламин | 0133 | 1L | Нитроманнит (маннитгексанитрат) увлажненный |
| 0079 | 1L | Гексил | 0135 | 1L | Гремучая ртуть увлажненная |
| 0079 | 1L | Дипикриламид | 0136 | 1L | Мины |
| 0081 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип А | 0137 | 1L | Мины |
| 0082 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип В | 0138 | 1L | Мины |
| 0083 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип С | 0143 | IP | Нитроглицерин десенсибилизированный |
| 0084 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип D | 0144 | 1L | Нитроглицерин, спиртовой раствор |
| 0092 | 1L | Ракеты осветительные, запускаемые с земли | 0146 | 1L | Нитрокрахмал |
| 0093 | 1L | Бомбы светящиеся | 0147 | 1L | Нитромочевина |
| 0094 | 1L | Осветительный пиротехнический порошок | 0150 | 1L | Пентаэритритолтетранитрат десенсибилизированный |
| 0099 | 1L | Торпеды взрывчатые | 0150 | 1L | Пентаэритритолтетранитрат увлажненный |
| 0101 | 1L | Запал недетонирующий | 0150 | 1L | Пентаэритриттетранитрат десенсибилизированный |
| 0102 | 1L | Трубка детонационная | 0150 | 1L | Пентаэритриттетранитрат увлажненный |
| 0102 | 1L | Шнур детонирующий | 0150 | 1L | PETN (пентаэритриттетранитрат десенсибилизированный) |
| 0103 | 1L | Запал трубчатый | 0150 | 1L | PETN (пентаэритриттетранитрат) увлажненный |
| 0104 | 1L | Трубка детонационная слабого действия | 0151 | 1L | Пентолит |
| 0104 | 1L | Шнур детонирующий слабого действия | 0153 | 1L | Пикрамид |
| 0105 | 3L | Шнур огнепроводный безопасный | 0153 | 1L | Тринитроанилин (пикрамид) |
| 0106 | 1L | Трубки детонационные | 0154 | 1L | Кислота пикриновая |
| 0107 | 1L | Трубки детонационные | 0154 | 1L | Тринитрофенол |
| 0110 | 3L | Гранаты практические | 0155 | 1L | Пикрилхлорид |
| 0113 | 1L | Гуанилнитроэрамино-гуанилиденгидразин увлажненный | 0155 | 1L | Тринитрохлорбензол |
| 0114 | 1L | Гуанилнитроэрамино-гуанилтетразен увлажненный | 0159 | 1L | Порох в брикетах увлажненный |
| 0114 | 1L | Тетразен увлажненный | 0159 | 1L | Пороховая паста увлажненная |
| 0118 | 1L | Гексолит | 0160 | 1L | Порох бездымный |
| 0118 | 1L | Гексотол | 0161 | 1L | Порох бездымный |
| 0121 | 1L | Воспламенители | 0167 | 1L | Снаряды |
| 0124 | 1L | Снаряды перфораторные | 0168 | 1L | Снаряды |
| 0129 | 1L | Азид свинца увлажненный | 0169 | 1L | Снаряды |
| 0130 | 1L | Стифнат свинца | 0171 | 1L | Боюприпасы осветительные |
| 0130 | 1L | Тринитроэраминат свинца увлажненный | 0173 | 3L | Устройства расщепления взрывчатые |
| 0131 | 3L | Зажигатели огнепроводного шнура | 0174 | 3L | Заклепки взрывчатые |
| 0132 | 1L | Соли металлов дефлагрирующие, нитропроизводные ароматического ряда н.у.к.* | 0180 | 1L | Ракеты |
| | | | 0181 | 1L | Ракеты |

| | | | | | |
|------|----|-----------------------------------------------|------|----|------------------------------------------------|
| 0182 | 1L | Ракеты | 0237 | 1L | Заряды кумулятивные гибкие линейные |
| 0183 | 1L | Ракеты | 0238 | 1L | Ракеты для линеметания |
| 0186 | 1L | Двигатели ракетные | 0240 | 1L | Ракеты для линеметания |
| 0190 | 1L | Образцы взрывчатых веществ* | 0241 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип Е |
| 0191 | 1L | Устройства сигнальные ручные | 0242 | 1L | Заряды метательные для орудий |
| 0192 | 1L | Петарды железнодорожные взрывчатые | 0243 | 1L | Боеприпасы зажигательные с белым фосфором |
| 0193 | 3L | Петарды железнодорожные взрывчатые | 0244 | 1L | Боеприпасы зажигательные с белым фосфором |
| 0194 | 1L | Сигналы бедствия | 0245 | 1L | Боеприпасы дымовые с белым фосфором |
| 0195 | 1L | Сигналы бедствия | 0246 | 1L | Боеприпасы дымовые с белым фосфором |
| 0196 | 1L | Сигналы дымовые | 0247 | 1L | Боеприпасы зажигательные |
| 0197 | 1L | Сигналы дымовые | 0248 | 1L | Устройства водоактивируемые* |
| 0204 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые | 0249 | 1L | Устройства водоактивируемые* |
| 0207 | 1L | Тетранитроанилин | 0250 | 1L | Двигатели ракетные с гиперголической жидкостью |
| 0208 | 1L | Тетрил | 0254 | 1L | Боеприпасы осветительные |
| 0208 | 1L | Тринитрофенилметилнитра-мин | 0255 | 1L | Детонаторы электрические (электродетонаторы) |
| 0209 | 1L | ТНТ (тринитротолуол) | 0257 | 1L | Трубки детонационные |
| 0209 | 1L | Тринитротолуол | 0266 | 1L | Октол |
| 0212 | 1L | Трассеры для боеприпасов | 0266 | 1L | Октолит |
| 0213 | 1L | Тринитроанизол | 0267 | 1L | Детонаторы неэлектрические |
| 0214 | 1L | Тринитробензол | 0268 | 1L | Детонаторы вторичные с капсулом-детонатором |
| 0215 | 1L | Кислота тринитробензойная | 0271 | 1L | Заряды метательные |
| 0216 | 1L | Тринитро-мета-крезол | 0272 | 1L | Заряды метательные |
| 0217 | 1L | Тринитронафталин | 0275 | 1L | Патроны для запуска механизмов |
| 0218 | 1L | Тринитроф енетол | 0276 | 1L | Патроны для запуска механизмов |
| 0219 | 1L | Кислота стифниновая | 0277 | 1L | Патроны для нефтескважин |
| 0219 | 1L | Тринитрорезорцин | 0278 | 1L | Патроны для нефтескважин |
| 0220 | 1L | Мочевина азотнокислая (нитрат мочевины) | 0279 | 1L | Заряды метательные для орудий |
| 0221 | 1L | Боеголовки торпед | 0280 | 1L | Двигатели ракетные |
| 0222 | 1L | Аммоний азотнокислый | 0281 | 1L | Двигатели ракетные |
| 0224 | 1P | Азид бария | 0282 | 1L | Нитрогуанидин |
| 0225 | 1L | Детонаторы вторичные с капсулом-детонатором | 0282 | 1L | Пикрит |
| 0226 | 1L | Октоген увлажненный | 0283 | 1L | Детонаторы вторичные |
| 0226 | 1L | НМХ увлажненный | 0284 | 1L | Гранаты |
| 0226 | 1L | Циклотетраметилентетранитрамин (НМХ, октоген) | 0285 | 1L | Гранаты |
| 0234 | 1L | Динитро-орто-крезолат натрия | 0286 | 1L | Боеголовки ракет |
| 0235 | 1L | Натрий пикраминовокислый | 0287 | 1L | Боеголовки ракет |
| 0236 | 1L | Цирконий пикраминовокислый | 0288 | 1L | Заряды кумулятивные гибкие линейные |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------|------|----|---------------------------------------|
| 0289 | 1L | Шнур детонирующий | 0331 | 1L | Взрывчатый материал бризантный, тип В |
| 0290 | 1L | Трубка детонационная | 0332 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип Е |
| 0290 | 1L | Шнур детонирующий | 0333 | 1L | Средства пиротехнические |
| 0291 | 1L | Бомбы | 0334 | 1L | Средства пиротехнические |
| 0292 | 1L | Гранаты | 0335 | 1L | Средства пиротехнические |
| 0293 | 1L | Гранаты | 0336 | 1L | Средства пиротехнические |
| 0294 | 1L | Мины | 0337 | 3L | Средства пиротехнические |
| 0295 | 1L | Ракеты | 0338 | 1L | Патроны боевые холостые |
| 0296 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые | 0338 | 1L | Патроны стрелковые холостые |
| 0297 | 1L | Боеприпасы осветительные | 0339 | 1L | Патроны боевые с инертным снарядом |
| 0299 | 1L | Фргоавиабомбы | 0339 | 1L | Патроны стрелковые |
| 0300 | 1L | Боеприпасы зажигательные | 0340 | 1L | Нитроцеллюлоза |
| 0301 | 1CP | Боеприпасы слезоточивые | 0341 | 1L | Нитроцеллюлоза |
| 0303 | 1L | Боеприпасы дымовые | 0342 | 1L | Нитроцеллюлоза пропитанная |
| 0305 | 1L | Осветительный пиротехнический порошок | 0343 | 1L | Нитроцеллюлоза пластифицированная |
| 0306 | 1L | Трассеры для боеприпасов | 0344 | 1L | Снаряды |
| 0312 | 1L | Патроны сигнальные | 0345 | 3L | Снаряды |
| 0313 | 1L | Сигналы дымовые | 0346 | 1L | Снаряды |
| 0314 | 1L | Воспламенители | 0347 | 1L | Снаряды |
| 0315 | 1L | Воспламенители | 0348 | 1L | Патроны боевые |
| 0316 | 1L | Трубки зажигательные | 0349 | 3L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0317 | 1L | Трубки зажигательные | 0350 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0318 | 1L | Гранаты практические | 0351 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0319 | 1L | Втулки капсульные | 0352 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0320 | 1L | Втулки капсульные | 0353 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0321 | 1L | Патроны боевые | 0354 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0322 | 1L | Двигатели ракетные с гиперголической жидкостью | 0355 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0323 | 3L | Патроны для запуска механизмов | 0356 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0324 | 1L | Снаряды | 0357 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0325 | 1L | Воспламенители | 0358 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0326 | 1L | Патроны боевые холостые | 0359 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0327 | 1L | Патроны боевые холостые | 0360 | 1L | Сборки детонаторов неэлектрические |
| 0327 | 1L | Патроны стрелковые холостые | 0361 | 1L | Сборки детонаторов неэлектрические |
| 0328 | 1L | Патроны боевые с инертным снарядом | 0362 | 1L | Боеприпасы практические |
| 0329 | 1L | Торпеды | 0363 | 1L | Боеприпасы образцовые (испытательные) |
| 0330 | 1L | Торпеды | 0364 | 1L | Детонаторы для боеприпасов |
| 0331 | 1L | Взрывчатое вещество бризантное, тип В | 0365 | 1L | Детонаторы для боеприпасов |
| | | | 0366 | 3L | Детонаторы для боеприпасов |

| | | | | | |
|------|----|-----------------------------------------------------------------------|------|----|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 0367 | 3L | Трубки детонационные | 0391 | 1L | Смесь RDX и циклотетраметилтетранитрамина увлажненная |
| 0368 | 3L | Трубки зажигательные | 0391 | 1L | Смесь циклонита и циклотетраметилтетранитрамина десенсибилизированная |
| 0369 | 1L | Боеголовки ракет | 0391 | 1L | Смесь циклонита и циклотетраметилтетранитрамина увлажненная |
| 0370 | 1L | Боеголовки ракет | 0391 | 1L | Смесь циклотриметилтринитрамина и циклотетраметилтетранитрамина десенсибилизированная |
| 0371 | 1L | Боеголовки ракет | 0391 | 1L | Смесь циклотриметилтринитрамина и циклотетраметилтетранитрамина увлажненная |
| 0372 | 1L | Гранаты практические | 0392 | 1L | Гексанитростилбен |
| 0373 | 3L | Устройства сигнальные ручные | 0393 | 1L | Гексатонал |
| 0374 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые | 0394 | 1L | Кислота стифниновая увлажненная |
| 0375 | 1L | Сигналы звуковые взрывчатые | 0394 | 1L | Тринитрорезорцин увлажненный |
| 0376 | 3L | Втулки капсульные | 0395 | 1L | Двигатели ракетные жидкостные (ЖРД), заправленные топливом |
| 0377 | 1L | Средства воспламенения типа капсулей | 0396 | 1L | Двигатели ракетные жидкостные (ЖРД), заправленные топливом |
| 0378 | 1L | Средства воспламенения типа капсулей | 0397 | 1L | Ракеты, заправленные жидким топливом |
| 0379 | 1L | Гильзы патронные пустые с капсулями | 0398 | 1L | Ракеты, заправленные жидким топливом |
| 0380 | 1S | Изделия пирфорные | 0399 | 1L | Бомбы с ЛВЖ |
| 0381 | 1L | Патроны для запуска механизмов | 0400 | 1L | Бомбы ЛВЖ |
| 0382 | 1L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* | 0401 | 1L | Дипикрилсульфид |
| 0383 | 1L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* | 0402 | 1L | Аммоний хлорнокислый |
| 0384 | 3L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* | 0403 | 1L | Бомбы светящие |
| 0385 | 1L | 5-Нитробензолтриазол | 0404 | 3L | Бомбы светящие |
| 0386 | 1L | Кислота тринитробензолсульфоновая | 0405 | 3L | Патроны сигнальные |
| 0387 | 1L | Тринитрофторенон | 0406 | 1L | Динитрозобензол |
| 0388 | 1L | Смесь ТНТ и гексанитростилбена | 0407 | 1L | Кислота тетразол-1-уксусная |
| 0388 | 1L | Смесь ТНТ и тринитробензола | 0408 | 1L | Трубки детонационные |
| 0388 | 1L | Смесь тринитротолуола и гексанитростилбена | 0409 | 1L | Трубки детонационные |
| 0388 | 1L | Смесь тринитротолуола и тринитробензола | 0410 | 1L | Трубки детонационные |
| 0389 | 1L | Смесь ТНТ, содержащая тринитробензол и гексанитростилбен | 0411 | 1L | Пентаэритритолтетранитрат |
| 0389 | 1L | Смесь тринитротолуола, тринитробензола и гексанитростилбена | 0411 | 1L | Пентаэритриттетранитрат |
| 0390 | 1L | Тритонал | 0411 | 1L | PETN (пентаэритриттетранитрат) |
| 0391 | 1L | Смесь гексогена и циклотетраметилтетранитрамина десенсибилизированная | 0412 | 1L | Патроны боевые |
| 0391 | 1L | Смесь гексогена и циклотетраметилтетранитрамина увлажненная | 0413 | 1L | Патроны боевые холостые |
| 0391 | 1L | Смесь RDX и циклотетраметилтетранитрамина десенсибилизированная | 0414 | 1L | Заряды метательные для орудий |

| | | | | | |
|------|----|-------------------------------------------|------|----|------------------------------------------------------------------------------|
| 0415 | 1L | Заряды метательные | 0453 | 1L | Ракеты для линеметания |
| 0417 | 1L | Патроны боевые с инертным снарядом | 0454 | 3L | Воспламенители |
| 0417 | 1L | Патроны стрелковые | 0455 | 3L | Детонаторы неэлектрические |
| 0418 | 1L | Ракеты осветительные, запускаемые с земли | 0456 | 3L | Детонаторы электрические |
| 0419 | 1L | Ракеты осветительные, запускаемые с земли | 0457 | 1L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 0420 | 1L | Бомбы светящиеся | 0458 | 1L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 0421 | 1L | Бомбы светящиеся | 0459 | 1L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 0424 | 1L | Снаряды | 0460 | 3L | Заряды разрывные пластифицированные |
| 0425 | 1L | Снаряды | 0461 | 1L | Элементы цепи взрывания, н.у.к.* |
| 0426 | 1L | Снаряды | 0462 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0427 | 1L | Снаряды | 0463 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0428 | 1L | Изделия пиротехнические | 0464 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0429 | 1L | Изделия пиротехнические | 0465 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0430 | 1L | Изделия пиротехнические | 0466 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0431 | 1L | Изделия пиротехнические | 0467 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0432 | 3L | Изделия пиротехнические | 0468 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0433 | 1L | Порох в брикетах пропитанный | 0469 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0433 | 1L | Пороховая паста пропитанная | 0470 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0434 | 1L | Снаряды | 0471 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0435 | 1L | Снаряды | 0472 | 1L | Изделия взрывчатые, н.у.к.* |
| 0436 | 1L | Ракеты | 0473 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0437 | 1L | Ракеты | 0474 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0438 | 1L | Ракеты | 0475 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0439 | 1L | Заряды кумулятивные | 0476 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0440 | 1L | Заряды кумулятивные | 0477 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0441 | 3L | Заряды кумулятивные | 0478 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0442 | 1L | Заряды взрывчатые промышленные | 0479 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0443 | 1L | Заряды взрывчатые промышленные | 0480 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0444 | 1L | Заряды взрывчатые промышленные | 0481 | 3L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* |
| 0445 | 3L | Заряды взрывчатые промышленные | 0482 | 1L | Вещества взрывчатые очень небольшой чувствительности, н.у.к.* |
| 0446 | 1L | Гильзы сгораемые пустые без капсуля | 0482 | 1L | Вещества EVI (вещества взрывчатые очень небольшой чувствительности), н.у.к.* |
| 0447 | 1L | Гильзы сгораемые пустые без капсуля | 0483 | 1L | Гексоген десенсибилизированный |
| 0448 | 1L | 5-Меркаптотетразол-1 -уксусная кислота | 0483 | 1L | RDX (циклотриметилентринитрамин) увлажненный |
| 0449 | 1L | Торпеды на жидком топливе | 0483 | 1L | Циклонит десенсибилизированный |
| 0450 | 1L | Торпеды на жидком топливе | 0483 | 1L | Циклотриметилентринитрамин десенсибилизированный |
| 0451 | 1L | Торпеды | 0484 | 1L | Октоген десенсибилизированный |
| 0452 | 1L | Гранаты практические | 0484 | 1L | HMX десенсибилизированный |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------|
| 0484 | 1L | Циклотетраметилентетра-нитрамин десенсибилизированный | 1010 | 10L | Бутадиенов и углеводов смесь стабилизированная |
| 0485 | 1L | Вещества взрывчатые, н.у.к.* | 1010 | 10L | Бутадиены стабилизированные |
| 0486 | 1L | Изделия ЕЕI | 1011 | 10L | Бутан |
| 0486 | 1L | Изделия взрывчатые чрезвычайно низкой чувствительности | 1012 | 10L | Бутилен |
| 0487 | 1L | Сигналы дымовые | 1013 | 2L | Двуокись углерода |
| 0488 | 1L | Боеприпасы практические | 1016 | 10P | Окись углерода сжатая |
| 0489 | 1L | DINGU | 1017 | 2PX | Хлор |
| 0489 | 1L | Динитрогликольурил | 1018 | 2L | Газ рефрижераторный R 22 |
| 0490 | 1L | Нитротриазолон | 1018 | 2L' | Хлордифторметан |
| 0490 | 1L | НТО (нитротриазолон) | 1020 | 2L | Газ рефрижераторный R 115 |
| 0491 | 1L | Заряды метательные | 1020 | 2L | Хлорпентафторэтан |
| 0492 | 1L | Петарды железнодорожные взрывчатые | 1021 | 2L | Газ рефрижераторный R 124 |
| 0493 | 1L | Петарды железнодорожные взрывчатые | 1021 | 2L | 1 -Хлор-1,2,2,2-тетрафторэтан |
| 0494 | 1L | Снаряды перфораторные | 1022 | 2L | Газ рефрижераторный R 13 |
| 0495 | 1L | Взрывчатое вещество метательное жидкое | 1022 | 2L | Хлортрифторметан |
| 0496 | 1L | Октонал | 1023 | 10P | Газ каменноугольный сжатый |
| 0497 | 1L | Взрывчатое вещество метательное жидкое | 1026 | 10P | Циан |
| 0498 | 1L | Взрывчатое вещество метательное твердое | 1027 | 10A | Циклопропан |
| 0499 | 1L | Взрывчатое вещество метательное твердое | 1028 | 2L | Газ рефрижераторный R 12 |
| 0500 | 3L | Сборки детонаторов неэлектрические | 1028 | 2L | Дихлордифторметан |
| 0501 | 1L | Взрывчатое вещество метательное твердое | 1029 | 2L | Газ рефрижераторный R 21 |
| 0502 | 1L | Ракеты | 1029 | 2L | Дихлорфторметан |
| 0503 | 1L | Устройства безопасности пиротехнические | 1030 | 10L | Газ рефрижераторный R 152a |
| 0504 | 1L | 1Н-Тетразол | 1030 | 10L | 1,1-Дифторэтан |
| 0505 | 1L | Сигналы бедствия | 1032 | 10L | Диметиламин безводный |
| 0506 | 3L | Сигналы бедствия | 1033 | 10L | Эфир диметилловый |
| 0507 | 3L | Сигналы дымовые | 1035 | 10L | Этан |
| 0508 | 1L | 1-Гидроксibenзотриазол безводный | 1036 | 10L | Этил амин |
| 0509 | 1L | Порох бездымный | 1037 | 10A | Этил хлористый. |
| 0510 | 1L | Двигатели ракетные | 1038 | 10A | Этилен охлажденный жидкий |
| 1001 | 10L | Ацетилен растворенный | 1039 | 10L | Эфир этилметилловый |
| 1002 | 2L | Воздух сжатый | 1040 | 10P | Окись этилена |
| 1003 | 2X | Воздух охлажденный жидкий | 1040 | 10P | Окись этилена с азотом |
| 1005 | 2CP | Аммиак безводный | 1041 | 10L | Смесь окиси этилена и двуокиси углерода |
| 1006 | 2L | Аргон сжатый | 1043 | 2L | Раствор аммиачного удобрения |
| 1008 | 2CP | Бор трехфтористый | 1044 | 2L | Огнетушители |
| 1009 | 2L | Бромтрифторметан | 1045 | 2PX | Фтор сжатый |
| 1009 | 2L | Газ рефрижераторный R 13B1 | 1046 | 2L | Гелий сжатый |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------------------|
| 1048 | 2CP | Водород бромистый безводный | 1088 | 3Н | Ацеталь |
| 1049 | 10L | Водород сжатый | 1089 | 3Н | Ацетальдегид |
| 1050 | 2CP | Водород хлористый безводный | 1090 | 3Н | Ацетон |
| 1051 | 6Н | Водород цианистый стабилизированный | 1091 | 3L | Масла ацетоновые |
| 1052 | 8P | Водород фтористый безводный | 1092 | 6Н | Акролеин стабилизированный |
| 1053 | 10P | Сероводород | 1093 | 3P | Акрилонитрил стабилизированный |
| 1055 | 10L | Изобутилен | 1098 | 6F | Спирт аллиловый |
| 1056 | 2L | Криптон сжатый | 1099 | 3P | Аллил бромистый |
| 1057 | 10L | Дозаправочные элементы для зажигалок | 1100 | 3P | Аллил хлористый |
| 1057 | 10L | Зажигалки | 1104 | 3L | Амилацетаты |
| 1058 | 2L | Газ сжиженный | 1105 | 3L | Пентанолы |
| 1060 | 10L | Смесь метилацетилена и пропадиена стабилизированная | 1106 | 3C | Амиламин |
| 1061 | 10L | Метиламин безводный | 1107 | 3L | Амил хлористый |
| 1062 | 2P | Метил бромистый | 1108 | 3Н | н-Амилен |
| 1063 | 10L | Газ рефрижераторный R 40 | 1108 | 3Н | 1-Пентен |
| 1063 | 10L | Метил хлористый | 1109 | 3L | Амилформиаты |
| 1064 | 10P | Метилмеркаптан | 1110 | 3L | норм-Амилметилкетон |
| 1065 | 2L | Неон сжатый | 1111 | 3L | Амилмеркаптан |
| 1066 | 2L | Азот сжатый | 1112 | 3L | Амилнитрат |
| 1067 | 2PX | Двуокись азота | 1113 | 3Н | Амилнитрит |
| 1067 | 2PX | Четырехокись диазота | 1114 | 3Н | Бензол |
| 1069 | 2CP | Нитрозил хлористый | 1120 | 3L | Бутанолы |
| 1070 | 2AX | Закись азота | 1123 | 3L | Бутилацетаты |
| 1071 | 10P | Газ нефтяной сжатый | 1125 | 3C | норм-Бутиламин |
| 1072 | 2X | Кислород сжатый | 1126 | 3L | 1-Бромбутан |
| 1073 | 2X | Кислород охлажденный жидкий | 1127 | 3L | Хлорбутаны |
| 1075 | 10L | Газы петролейные сжиженные | 1128 | 3L | норм-Бутилформиат |
| 1076 | 2CP | Фосген | 1129 | 3L | Бутиральдеги-д |
| 1077 | 10L | Пропилен | 1130 | 3L | Масло камфарное |
| 1078 | 2L | Газ рефрижераторный, н.у.к.* | 1131 | 3НP | Сероуглерод |
| 1079 | 2CP | Двуокись серы | 1133 | 3L | Адгезивы |
| 1080 | 2L | Сера шестифтористая | 1134 | 3L | Хлорбензол |
| 1081 | 10L | Тetraфторэтилен стабилизированный | 1135 | 6F | Этиленхлоргидрин |
| 1082 | 10P | Газ рефрижераторный R 1113 | 1136 | 3L | Дистилляты каменноугольной смолы легковоспламеняющиеся |
| 1082 | 10P | Трифторхлорэтилен стабилизированный | 1139 | 3L | Шпатлевка |
| 1083 | 10L | Триметиламин безводный | 1143 | 6Fi | Кротональдегид |
| 1085 | 10L | Винил бромистый стабилизированный | 1143 | 6Fi | Кротональдегид стабилизированный |
| 1086 | 10L | Хлористый винил стабилизированный | 1144 | 3Н | Кротонилен |
| 1087 | 10L | Эфир винилметиловый стабилизированный | 1145 | 3Н | Циклогексан |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------|
| 1146 | 3Н | Циклопентан | 1184 | 3Р | Этилен двухлористый |
| 1147 | 3L | Декагидронафталин | 1185 | 6FH | Этиленмин стабилизированный |
| 1148 | 3L | Спирт диацетоновый | 1188 | 3L | Эфир монометилвый этиленгликоля |
| 1149 | 3L | Эфиры дибутиловые | 1189 | 3L | Эфир монометилвый этиленгликоля и уксусной кислоты |
| 1150 | 3L | 1,2-Дихлорэтилен | 1190 | 3Н | Этилформиат |
| 1152 | 3L | Дихлорпентаны | 1191 | 3L | Альдегиды октиловые |
| 1153 | 3L | Эфир диэтиловый этиленгликоля | 1192 | 3L | Этиллактат |
| 1154 | 3СН | Диэтиламин | 1193 | 3L | Метилэтилкетон |
| 1155 | 3АН | Эфир диэтиловый | 1193 | 3L | Этилметилкетон |
| 1155 | 3АН | Эфир этиловый | 1194 | 3Р | Этилнирит, раствор |
| 1156 | 3L | Диэтилкетон | 1195 | 3L | Этилпропионат |
| 1157 | 3L | Диизобутилкетон | 1196 | 3С | Этилтрихлорсилан |
| 1158 | 3СН | Диизопропиламин | 1197 | 3L | Экстракты цветочные жидкие |
| 1159 | 3Н | Эфир диизопропиловый | 1198 | 3Сi | Формальдегид, раствор легковоспламеняющийся |
| 1160 | 3С | Диметиламин, водный раствор | 1199 | 6F | Фурфураны (фуральдегиды) |
| 1161 | 3L | Диметилкарбонат | 1201 | 3L | Масло сивушное |
| 1162 | 3С | Диметилдихлорсилан | 1202 | 3L | Газойль |
| 1163 | 6СН | Диметилгидразин несимметричный | 1202 | 3L | Дизельное топливо |
| 1164 | 3Н | Диметилсульфид | 1202 | 3L | Печное топливо легкое |
| 1165 | 3L | Диоксан | 1203 | 3Н | Бензин моторный. |
| 1166 | 3L | Диоксолан | 1203 | 3Н | Газолин |
| 1167 | 3АН | Эфир дивиниловый стабилизированный | 1203 | 3Н | Петрол |
| 1169 | 3L | Экстракты ароматические жидкие | 1204 | 3L | Нитроглицерин, спиртовой раствор |
| 1170 | 3L | Раствор этанола | 1206 | 3Н | Гептаны |
| 1170 | 3L | Спирт этиловый | 1207 | 3L | Гексальдегид |
| 1170 | 3L | Спирт этиловый, раствор | 1208 | 3Н | Гексаны |
| 1170 | 3L | Этанол | 1210 | 3L | Материал, используемый с типографской краской |
| 1171 | 3L | Эфир моноэтиловый этиленгликоля | 1210 | 3L | Типографская краска |
| 1172 | 3L | Эфир моноэтиловый этиленгликоля и уксусной кислоты | 1212 | 3L | Изобутанол |
| 1173 | 3L | Этилацетат | 1212 | 3L | Спирт изобутиловый |
| 1175 | 3L | Этилбензол | 1213 | 3L | Изобутилацетат |
| 1176 | 3L | Этилборат | 1214 | 3СН | Изобутиламин |
| 1177 | 3L | 2-Этилбутилацетат | 1264 | 3L | Паральдегид |
| 1178 | 3L | 2-Этилбутиральдегид | 1216 | 3Н | Изооктен |
| 1179 | 3L | Эфир этилбутиловый | 1218 | 3Н | Изопрен стабилизированный |
| 1180 | 3L | Этилбутират | 1219 | 3L | Изопропанол |
| 1181 | 6F | Этилхлорацетат | 1219 | 3L | Спирт изопропиловый |
| 1182 | 6CF | Этилхлорформиат | 1220 | 3L | Изопропилацетат |
| 1183 | 4НW | Этилдихлорсилан | 1221 | 3СН | Изопропиламин |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------|
| 1222 | 3L | Изопропилнитрат | | 3L | Группа упаковки III |
| 1223 | 3L | Керосин | 1272 | 3L | Масло сосновое |
| 1224 | 3L | Кетоны жидкие, н.у.к.* | 1274 | 3L | норм-Пропанол |
| 1228 | 3P | Меркаптаны жидкие легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* | 1274 | 3L | норм-Пропанол (спирт пропиловый нормальный) |
| 1228 | 3P | Смесь меркаптанов легковоспламеняющаяся токсическая жидкая, н.у.к. | 1275 | 3H | Альдегид пропионовый |
| 1229 | 3L | Окись мезитила | 1276 | 3L | норм-Пропил ацетат |
| 1230 | 3L | Метанол | 1277 | 3CH | Пропиламин |
| 1231 | 3H | Метилацетат | 1278 | 3H | 1-Хлорпропан |
| 1233 | 3L | Метиламилацетат | 1279 | 3L | 1,2-Дихлорпропан |
| 1234 | 3H | Метилаль | 1280 | 3H | Окись пропилен |
| 1235 | 3CH | Метиламин, водный раствор | 1281 | 3H | ПроПилформиаты |
| 1237 | 3L | Метилбутират | 1282 | 3L | Пиридин |
| 1238 | 6F | Метилхлорформиат | 1286 | 3L | Масло смоляное |
| 1239 | 6F | Эфир метилхлорметилловый | 1287 | 3L | Каучук в растворе |
| 1242 | 4HW | Метилдихлорсилан | 1288 | 3L | Масло сланцевое |
| 1243 | 3H | Метилформиат | 1289 | 3C | Метилат натрия, раствор |
| 1244 | 6F | Метилгидразин | 1292 | 3L | Тетраэтилсиликат |
| 1245 | 3L | Метилизобутилкетон | 1293 | 3L | Настойки медицинские |
| 1246 | 3L | Метилизопропенилкетон стабилизированный | 1294 | 3L | Толуол |
| 1247 | 3L | Метилметакрилат, мономер стабилизированный | 1295 | 4HW | Трихлорсилан |
| 1248 | 3H | Метилпропионат | 1296 | 3CH | Триэтиламин |
| 1249 | 3L | Метилпропилкетон | 1297 | | Триметиламин, водный раствор |
| 1250 | 3C | Метилтрихлорсилан | | 3CH | Группа упаковки I или II |
| 1251 | 6CH | Метилвинилкетон стабилизированный | | 3C | Группа упаковки III |
| 1259 | 6H | Карбонил никеля | 1298 | 3CH | Триметилхлорсилан |
| 1261 | 3L | Нитрометан | 1299 | 3L | Скипидар |
| 1262 | 3H | Октаны | 1300 | 3L | Заменитель скипидара |
| 1263 | 3L | Краска | 1301 | 3H | Винилацетат стабилизированный |
| 1263 | 3L | Материал лакокрасочный | 1302 | 3H | Эфир винилэтиловый стабилизированный |
| 1264 | 3L | Паральдегид | 1303 | 3H | Винилиден хлористый стабилизированный |
| 1265 | 3H | Пентаны | 1304 | 3H | Эфир винилизобутиловый стабилизированный |
| 1266 | 3L | Парфюмерные продукты | 1305 | 3CH | Винилтрихлорсилан |
| 1267 | 3L | Нефть сырая | 1306 | 3L | Антисептики для древесины жидкие |
| 1268 | 3H | Дистилляты нефти, н.у.к. Группа упаковки I или II | 1307 | 3L | Ксилены |
| | 3L | Группа упаковки III | 1308 | | Цирконий суспендированный в легковоспламеняющейся жидкости |
| 1268 | | Нефтепродукты, н.у.к. | | 3H | Группа упаковки I или II |
| | 3H | Группа упаковки I или II | | 3L | Группа упаковки III |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------|
| 1309 | 3L | Алюминий, порошок покрытый | 1347 | 3E | Серебро пикриновокислое увлажненное |
| 1310 | 3E | Аммоний пикриновокислый увлажненный | 1348 | 3EP | Динитро-орто-крезолат натрия увлажненный |
| 1312 | 3L | Борнеол | 1349 | 3E | Натрий пикраминовокислый увлажненный |
| 1313 | 3L | Резинат кальция | 1350 | 3L | Сера |
| 1314 | 3L | Резинат кальция расплавленный | 1352 | 3L | Титан, порошок увлажненный |
| 1318 | 3L | Резинат кобальта осажденный | 1353 | 3L | Волокна, пропитанные слабо нитрованной нитроцеллюлозой, н.у.к. |
| 1320 | 3EP | Динитрофенол увлажненный | 1353 | 3L | Ткани, пропитанные слабо нитрованной нитроцеллюлозой, н.у.к. |
| 1321 | 3EP | Динитрофеноляты увлажненные | 1354 | 3E | Тринитробензол увлажненный |
| 1322 | 3E | Динитрорезорцин увлажненный | 1355 | 3E | Кислота тринитробензойная увлажненная |
| 1323 | 3L | Ферроцерий | 1356 | 3E | ТНТ (тринитротолуол) увлажненный |
| 1324 | 3L | Кино- и фотопленки на нитроцеллюлозной основе | 1356 | 3E | Тринитротолуол увлажненный |
| 1325 | 3L | Легковоспламеняющееся твердое вещество органическое, н.у.к.* | 1357 | 3E | Мочевина азотнокислая (нитрат мочевины) увлажненная |
| 1326 | 3L | Гафний, порошок увлажненный | 1358 | 3L | Цирконий, порошок увлажненный |
| 1327 | 3L | Полова | 1360 | 4PW | Кальций фосфористый |
| 1327 | 3L | Сено | 1361 | 4L | Уголь |
| 1327 | 3L | Солома | 1362 | 4L | Уголь активированный |
| 1328 | 3L | Гексаметилентетрамин | 1363 | 4L | Копра |
| 1330 | 3L | Резинат марганца | 1364 | 4L | Отходы хлопка, пропитанные маслом |
| 1331 | 3L | Термоспички | 1365 | 4L | Хлопок влажный |
| 1332 | 3L | Метальдегид | 1369 | 4L | пара-Нитрозодиметиланилин |
| 1333 | 3L | Церий | 1372 | 4L | Волокна животного происхождения |
| 1334 | 3L | Нафталин очищенный | 1372 | 4L | Волокна растительного происхождения |
| 1334 | 3L | Нафталин сырой | 1373 | 4L | Волокна животного происхождения, н.у.к. |
| 1336 | 3E | Нитрогуанидин увлажненный (пикрит) | 1373 | 4L | Волокна растительного происхождения, н.у.к. |
| 1336 | 3E | Пикрит увлажненный | 1373 | 4L | Волокна синтетического происхождения, н.у.к. |
| 1337 | 3E | Нитрокрахмал увлажненный | 1373 | 4L | Ткани животного происхождения, н.у.к. |
| 1338 | 3L | Фосфор аморфный | 1373 | 4L | Ткани растительного происхождения, н.у.к. |
| 1339 | 3L | Фосфор семисернистый | 1373 | 4L | Ткани синтетические, н.у.к. |
| 1340 | 4FW | Фосфор пятисернистый | 1374 | 4L | Рыбная мука нестабилизированная |
| 1341 | 3W | Фосфор полуторасернистый | 1374 | 4L | Рыбные отходы нестабилизированные |
| 1343 | 3W | Фосфор трехсернистый | 1376 | 4L | Железо губчатое, отходы |
| 1344 | 3E | Пикриновая кислота увлажненная | 1376 | 4L | Окись железа отработанная |
| 1344 | 3E | Тринитрофенол увлажненный | 1378 | 4L | Металлический катализатор увлажненный* |
| 1345 | 3L | Отходы каучука | 1379 | 4L | Бумага, обработанная ненасыщенными маслами |
| 1345 | 3L | Утиль-резина | 1380 | 4P | Пентаборан |
| 1346 | 3L | Кремний, порошок аморфный | 1381 | 4P | Фосфор белый в растворе |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------|
| 1381 | 4P | Фосфор белый под водой | 1415 | 4W | Литий |
| 1381 | 4P | Фосфор белый сухой | 1417 | 4W | Литий кремнистый |
| 1381 | 4P | Фосфор желтый в растворе | 1418 | 4SW | Магний, порошок |
| 1381 | 4P | Фосфор желтый под водой | 1418 | 4SW | Сплавы магния, порошок |
| 1381 | 4P | Фосфор желтый сухой | 1419 | 4PW | Магния алюминия фосфид |
| 1382 | 4L | Калий сернистый | 1420 | 4W | Калий, металлические сплавы жидкие' |
| 1382 | 4L | Калий сернистый безводный | 1421 | 4W | Сплав щелочных металлов жидкий, н.у.к. |
| 1383 | 4L | Металл пиррофорный, н.у.к.* | 1422 | 4W | Сплавы калия-натрия жидкие |
| 1383 | 4L | Сплав пиррофорный, н.у.к.* | 1423 | 4W | Рубидий |
| 1384 | 4L | Гидросульфит натрия | 1426 | 4W | Натрия боргидрид |
| 1384 | 4L | Натрий дитионистокислый | 1427 | 4W | Натрий водородистый |
| 1385 | 4L | Натрий сернистый | 1428 | 4W | Натрий |
| 1385 | 4L | Натрий сернистый безводный | 1431 | 4C | Метилат натрия |
| 1386 | 4L | Жмых | 1432 | 4PW | Натрий фосфористый |
| 1387 | 4L | Шерстяные отходы. влажные | 1433 | 4PW | Олово фосфористое |
| 1389 | 4W | Амальгама щелочных металлов жидкая | 1435 | 4W | Цинковый шлак |
| 1390 | 4W | Амиды щелочных металлов | 1436 | 4SW | Цинк, порошок |
| 1391 | 4W | Дисперсия щелочноземельных металлов | 1436 | 4SW | Цинк, пыль |
| 1391 | 4W | Дисперсия щелочных металлов | 1437 | 3L | Цирконий водородистый |
| 1392 | 4W | Амальгама щелочноземельных металлов жидкая | 1438 | 5L | Алюминий азотнокислый |
| 1393 | 4W | Сплав щелочноземельных металлов, н.у.к. | 1439 | 5L | Аммоний двуххромовокислый |
| 1394 | 4W | Алюминий углеродистый | 1442 | 5L | Аммоний хлорнокислый |
| 1395 | 4PW | Алюминий-ферросилиций, порошок | 1444 | 5L | Аммоний надсернокислый |
| 1396 | 4W | Алюминий, порошок непокрытый | 1445 | 5P | Барий хлорноватокислый твердый |
| 1397 | 4PW | Алюминий фосфористый | 1446 | 5P | Барий азотнокислый |
| 1398 | 4W | Алюминий кремнистый, порошок непокрытый | 1447 | 5P | Барий хлорнокислый твердый |
| 1400 | 4W | Барий | 1448 | 5P | Барий марганцовокислый |
| 1401 | 4W | Кальций | 1449 | 5P | Перекись бария |
| 1402 | 4W | Кальций углеродистый | 1450 | 5L | Броматы неорганические, н.у.к.* |
| 1403 | 4W | Цианамид кальция | 1451 | 5L | Цезий азотнокислый |
| 1404 | 4W | Кальций водородистый | 1452 | 5L | Кальций хлорноватокислый |
| 1405 | 4W | Силицид кальция | 1453 | 5L | Кальций хлористокислый |
| 1407 | 4W | Цезий | 1454 | 5L | Кальций азотнокислый |
| 1408 | 4PW | Ферросилиций | 1455 | 5L | Кальций хлорнокислый |
| 1409 | 4W | Гидриды металлов, реагирующие при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 1456 | 5L | Кальций марганцовокислый |
| 1410 | 4W | Лития алюмогидрид | 1457 | 5L | Перекись кальция |
| 1411 | 4HW | Лития алюмогидрид в эфире | 1458 | 5L | Смесь хлоратов и боратов |
| 1413 | 4W | Литийборгидрид | 1459 | 5L | Смесь хлората и хлористого магния твердая |
| 1414 | 4W | Литий водородистый | 1461 | 5L | Хлораты неорганические, н.у.к.* |

| | | | | | |
|-------|-----|------------------------------------------------------|------|----|---------------------------------------------------|
| 1462 | 5L | Хлориты неорганические, н. у.к.* | 1505 | 5L | Натрий надсерноокислый |
| 1463 | 5CP | Трехокись хрома безводная | 1506 | 5L | Стронций хлорноватоокислый |
| 1465 | 5L | Дидим азотноокислый | 1507 | 5L | Стронций азотноокислый |
| 1466 | 5L | Железо (III) азотноокислое | 1508 | 5L | Стронций хлорноокислый |
| 1467 | 5L | Гуанидин азотноокислый | 1509 | 5L | Перекись стронция |
| 1469 | 5P | Свинец азотноокислый | 1510 | 6X | Тетранитрометан |
| 1470 | 5P | Свинец хлорноокислый твердый | 1511 | 5C | Мочевина с перекисью водорода, комплекс |
| 1471 | 5L | Литий хлорноватоокислый (гипохлорит лития)сухой | 1512 | 5L | Цинк-аммоний азотистоокислый |
| 1471 | 5L | Литий хлорноватоокислый, смесь | 1513 | 5L | Цинк хлорноватоокислый |
| 1472 | 5L | Перекись лития | 1514 | 5L | Цинк азотноокислый (нитрат цинка) |
| 1473 | 5L | Магний бромноватоокислый | 1515 | 5L | Цинк марганцовоокислый |
| 1474 | 5L | Магний азотноокислый | 1516 | 5L | Перекись цинка |
| 1475 | 5L | Магний хлорноокислый | 1517 | 3E | Цирконий пикраминовоокислый увлажненный |
| 1476 | 5L | Перекись магния | 1541 | 6L | Ацетонциангидрин стабилизированный |
| 1477 | 5L | Нитраты неорганические, н.у.к. | 1544 | 6L | Алкалоиды твердые, н.у.к.* |
| 1479 | 5L | Окисляющее твердое вещество, н.у.к.* | 1544 | 6L | Соли алкалоидов твердые, н.у.к.* |
| 1481 | 5L | Перхлораты неорганические, н.у.к. | 1545 | 6F | Аллилизогиоцианат стабилизированный |
| 1482 | 5L | Перманганаты неорганические, н.у.к.* | 1546 | 6L | Аммоний мышьяковоокислый |
| 1483 | 5L | Перекиси неорганические, н.у.к. | 1547 | 6L | Анилин |
| 1484 | 5L | Калий бромноватоокислый | 1548 | 6L | Анилин хлористоводородный |
| 1485 | 5L | Калий хлорноватоокислый | 1549 | 6L | Соединение сурьмы неорганическое твердое, н.у.к.* |
| 1486 | 5L | Калий азотноокислый | 1550 | 6L | Сурьма молочнокислая |
| 1487 | 5L | Калий азотноокислый и натрий азотистоокислый в смеси | 1551 | 6L | Антимонил-калий винноокислый |
| 1488 | 5L | Калий азотистоокислый | 1553 | 6L | Кислота мышьяковая жидкая |
| 1489 | 5L | Калий хлорноокислый | 1554 | 6L | Кислота мышьяковая твердая |
| 1490 | 5L | Калий марганцовоокислый | 1555 | 6L | Мышьяк бромистый |
| 1491 | 5L | Перекись калия | 1556 | 6L | Соединение мышьяка жидкое, н.у.к.* |
| 1492 | 5L | Калий надсерноокислый | 1557 | 6L | Соединение мышьяка твердое, н.у.к.* |
| 1493 | 5L | Серебро азотноокислое | 1558 | 6L | Мышьяк |
| 1494. | 5L | Натрий бромноватоокислый | 1559 | 6L | Пятиокись мышьяка |
| 1495 | 5L | Натрий хлорноватоокислый | 1560 | 6L | Мышьяк треххлористый |
| 1496 | 5L | Натрий хлористоокислый | 1561 | 6L | Трехокись мышьяка |
| 1498 | 5L | Натрий азотноокислый | 1562 | 6L | Мышьяковая пыль |
| 1499 | 5L | Натрий азотноокислый и калий азотноокислый в смеси | 1564 | 6L | Соединение бария, н.у.к.* |
| 1500 | 5P | Натрий азотистоокислый | 1565 | 6L | Барий цианистый |
| 1502 | 5L | Натрий хлорноокислый | 1566 | 6L | Соединение бериллия, н.у.к.* |
| 1503 | 5L | Натрий марганцовоокислый | 1567 | 6F | Бериллий, порошок |
| 1504 | 5L | Перекись натрия | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------|------|----|-----------------------------------------------------|
| 1569 | 6F | Бромацетон | 1608 | 6L | Железо мышьяковокислосое (II) (орто) |
| 1570 | 6L | Бруцин | 1611 | 6L | Гексаэтилтетрафосфат |
| 1571 | 3EP | Азид бария увлажненный | 1612 | 2P | Гексаэтилтетрафосфат в смеси с сжатым газом |
| 1572 | 6L | Кислота какадиловая | 1613 | 6L | Водород цианистый, водный раствор |
| 1573 | 6L | Кальций мышьяковокислый | 1613 | 6L | Кислота цианистоводородная, водный раствор |
| 1574 | 6L | Смесь кальция мышьяковокислого и кальция мышьяковистокислого твердая | 1614 | 6L | Водород цианистый стабилизированный |
| 1575 | 6L | Кальций цианистый | 1616 | 6L | Свинец уксуснокислый |
| 1577 | 6L | Хлординитробензолы жидкие | 1617 | 6L | Свинец мышьяковокислый |
| 1578 | 6L | Хлорнитробензолы твердые | 1618 | 6L | Свинец мышьяковистокислый |
| 1579 | 6L | 4-Хлор-орто-толуидингидрохлорид твердый | 1620 | 6L | Свинец цианистый |
| 1580 | 6L | Хлорпикрин | 1621 | 6L | Пурпур лондонский |
| 1581 | 2P | Смесь хлорпикрина и метила бромистого | 1622 | 6L | Магний мышьяковокислый (орто) трехзамещенный |
| 1582 | 2P | Смесь хлорпикрина и метила хлористого | 1623 | 6L | Ртуть мышьяковокислая (II) |
| 1583 | 6L | Смесь хлорпикрина, н.у.к.* | 1624 | 6L | Ртуть хлорная |
| 1585 | 6L | Ацетоарсенит меди | 1625 | 6L | Ртуть азотнокислая (II) |
| 1586 | 6L | Медь мышьяковистокислая | 1626 | 6L | Цианид ртутнокалиевый |
| 1587 | 6L | Медь цианистая | 1627 | 6L | Ртуть азотнокислая (I) |
| 1588 | 6L | Цианиды неорганические твердые, н.у.к.* | 1629 | 6L | Ацетат ртути |
| 1589 | 2CP | Циан хлористый стабилизированный | 1630 | 6L | Хлорид ртутно-аммриевый |
| 1590 | 6L | Дихлоранилины жидкие | 1631 | 6L | Ртуть бензойнокислая (II) |
| 1591 | 6L | орто-Дихлорбензол | 1634 | 6L | Бромиды ртути |
| 1593 | 6L | Дихлорметан | 1636 | 6L | Ртуть цианистая (II) |
| 1594 | 6L | Диэтилсульфат | 1637 | 6L | Ртуть глюконовокислая (II) |
| 1595 | 6C | Диметилсульфат | 1638 | 6L | Ртуть (II) йодистая |
| 1596 | 6L | Динитроанилины | 1639 | 6L | Ртуть нуклеиновокислая |
| 1597 | 6L | Динитробензолы жидкие | 1640 | 6L | Ртуть олеиновокислая (II) |
| 1598 | 6L | Динитро-орто-крезол | 1641 | 6L | Окись ртути |
| 1599 | 6L | Динитрофенол, раствор | 1642 | 6L | Ртуть оксидцианистая (II) десенсибилизированная |
| 1600 | 6L | Динитротолуолы расплавленные | 1643 | 6L | Йодид ртутно (II)-калиевый |
| 1601 | 6L | Дезинфицирующее средство твердое токсическое, н.у.к.* | 1644 | 6L | Ртуть салициловокислая |
| 1602 | 6L | Краситель жидкий токсический, н.у.к.* | 1645 | 6L | Ртуть сернокислая (II) |
| 1602 | 6L | Полупродукт синтеза красителей жидкий токсический, н.у.к.* | 1646 | 6L | Ртуть роданистая (II) |
| 1603 | 6F | Этилбромацетат | 1647 | 6L | Смесь метила бромистого и этилена бромистого жидкая |
| 1604 | 8F | Этилендиамин | 1648 | 3L | Ацетонитрил |
| 1605 | 6L | Этилендибромид | 1649 | 6L | Присадка антидетонационная к моторному топливу |
| 1606 | 6L | Железо мышьяковокислосое (III) (орто) | | | |
| 1607 | 6L | Железо мышьяковокислосое (III)(основное) | 1650 | 6L | бета-Нафтиламин твердый |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------|
| 1651 | 6L | Нафтилтиомочевина | 1693 | 6i | Вещество слезоточивое жидкое, н.у.к. |
| 1652 | 6L | Нафтилмочевина | 1694 | 6i | Бромбензилцианиды жидкие |
| 1653 | 6L | Никель цианистый | 1695 | 6Fi | Хлорацетон стабилизированный |
| 1654 | 6L | Никотин | 1697 | 6i | Хлорацетофенон твердый |
| 1655 | 6L | Препарат никотина твердый, н.у.к.* | 1698 | 6i | Дифениламинохлорарсин |
| 1655 | 6L | Соединение никотина твердое, н.у.к.* | 1699 | 6i | Дифенилхлорарсин жидкий |
| 1656 | 6L | Гидрохлорид никотина жидкий | 1700 | 6F | Свечи газовые слезоточивые |
| 1656 | 6L | Раствор гидрохлорида никотина | 1701 | 6L | Бромксилол жидкий |
| 1657 | 6L | Никотин салициловокислый | 1702 | 6L | 1,1,2,2-Тетрахлорэтан |
| 1658 | 6L | Никотин серноокислый (сульфат никотина), раствор | 1704 | 6L | Тетраэтилдитиопирофосфат v |
| 1659 | 6L | Никотин виннокислый | 1707 | 6L | Соединение таллия, н.у.к. |
| 1660 | 2PX | Окись азота сжатая | 1708 | 6L | Толуидины жидкие |
| 1661 | 6L | Нитроанилины | 1709 | 6L | 2,4-Толуилендиамин |
| 1662 | 6L | Нитробензол | 1710 | 6A | Трихлорэтилен |
| 1663 | 6L | Нитрофенолы | 1711 | 6L | Ксилидины жидкие |
| 1664 | 6L | Нитротолуолы жидкие | 1712 | 6L | Смесь цинка мышьяковокислого и цинка мышьяковистокислого |
| 1665 | 6L | Нитроксилы жидкие | 1712 | 6L | Цинк мышьяковистокислый |
| 1669 | 6L | Пентахлорэтан | 1712 | 6L | Цинк мышьяковокислый |
| 1670 | 6L | Перхлорметилмеркаптан | 1713 | 6L | Цинк цианистый |
| 1671 | 6L | Фенол твердый | 1714 | 4PW | Цинк фосфористый |
| 1672 | 6i | Фенилкарбиламинхлорид | 1715 | 8F | Ангидрид уксусный |
| 1673 | 6L | Фенилендиамины | 1716 | 8L | Ацетил бромистый |
| 1674 | 6L | Ацетат фенилртути | 1717 | 3C | Ацетил хлористый |
| 1677 | 6L | Калий мышьяковокислый (орто) однозамещенный | 1718 | 8L | Кислота бутилфосфорная |
| 1678 | 6L | Калий мышьяковистокислый (мета) кислый | 1719 | 8L | Щелочная едкая жидкость, н.у.к.* |
| 1679 | 6L | Калия тетрацианокупрат | 1722 | 6CF | Аллилхлорформиат |
| 1680 | 6L | Калий цианистый твердый | 1723 | 3C | Аллил йодистый |
| 1683 | 6L | Серебро мышьяковистокислое (орто) трехзамещенное | 1724 | 8F | Аллилтрихлорсилан стабилизированный |
| 1684 | 6L | Серебро цианистое | 1725 | 8L | Алюминий бромистый безводный |
| 1685 | 6L | Натрий мышьяковистокислый | 1726 | 8L | Алюминий хлористый безводный |
| 1686 | 6L | Натрий мышьяковистокислый водный раствор | 1727 | 8L | Аммония гидрофторид твердый |
| 1687 | 6L | Азид натрия | 1728 | 8L | Амилтрихлорсилан |
| 1688 | 6L | Натрий какодиловокислый | 1729 | 8L | Анизол хлористый |
| 1689 | 6L | Натрий цианистый твердый | 1730 | 8L | Сурьма пятихлористая жидкая |
| 1690 | 6L | Натрий фтористый твердый | 1731 | 8L | Сурьма пятихлористая, раствор |
| 1691 | 6L | Стронций мышьяковистокислый (орто) | 1732 | 8P | Сурьма пятифтористая |
| 1692 | 6L | Соли стрихнина | 1733 | 8L | Сурьма треххлористая |
| 1692 | 6L | Стрихнин | 1736 | 8W | Бензоил хлористый |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------|
| 1737 | 6C | Бензил бромистый | 1775 | 8L | Кислота борофтористоводородная |
| 1738 | 6C | Бензил хлористый | 1776 | 8L | Кислота фторфосфорная безводная |
| 1739 | 8L | Бензилхлорформиаг | 1777 | 8W | Кислота фторсульфоновая |
| 1740 | 8L | Гидрофториды твердые, н.у.к. | 1778 | 8L | Кислота кремнефтористоводородная |
| 1741 | 2CP | Бор треххлористый | 1779 | 8F | Кислота муравьиная |
| 1742 | 8L | Бор трехфтористый и уксусная кислота - комплекс жидкий | 1780 | 8L | Фумарил хлористый |
| 1743 | 8L | Бор трехфтористый и пропионовая кислота - комплекс жидкий | 1781 | 8L | Гексадецилтрихлорсилан |
| 1744 | 8P | Бром | 1782 | 8L | Кислота гексафторфосфорная |
| 1744 | 8P | Бром, раствор | 1783 | 8L | Гексаметилендиамин, раствор |
| 1745 | 5CP | Бром пятифтористый | 1784 | 8L | Гексилтрихлорсилан |
| 1746 | 5CP | Бром трехфтористый | 1786 | 8P | Смесь кислот фтористоводородной и серной |
| 1747 | 8F | Бутилтрихлорсилан | 1787 | 8L | Кислота йодистоводородная |
| 1748 | 5L | Кальций хлорноватистокислый, смесь сухая | 1788 | 8L | Кислота бромистоводородная |
| 1748 | 5L | Кальций хлорноватистокислый сухой | 1789 | 8L | Кислота хлористоводородная |
| 1749 | 2PX | Хлор трехфтористый | 1790 | 8P | Кислота фтористоводородная |
| 1750 | 6C | Кислота хлоруксусная, раствор | 1791 | 8L | Гипохлориты, раствор |
| 1751 | 6C | Кислота хлоруксусная твердая | 1792 | 8L | Монохлорид йода |
| 1752 | 6Ci | Хлорангидрид хлоруксусной кислоты | 1793 | 8L | Кислота изопропилфосфорная |
| 1753 | 8L | Хлорфенилтрихлорсилан | 1794 | 8L | Свинец сернокислый |
| 1754 | 8W | Кислота хлорсульфоновая | 1796 | | Смесь кислотная нитрующая |
| 1755 | 8L | Кислота хромовая, раствор | | 8X | Группа упаковывания I |
| 1756 | 8L | Хром трехфтористый твердый | | 8L | Группа упаковывания II |
| 1757 | 8L | Хром трехфтористый раствор | 1798 | 8L | Смесь кислот азотной и хлористоводородной |
| 1758 | 8W | Хромил хлористый | 1799 | 8L | Нонилтрихлорсилан |
| 1759 | 8L | Вещество коррозионное твердое, н.у.к.* | 1800 | 8L | Октадецилтрихлорсилан |
| 1760 | 8L | Коррозионная жидкость, н.у.к.* | 1801 | 8L | Октилтрихлорсилан |
| 1761 | 8P | Медьэтилендиамин, раствор | 1802 | 8X | Кислота хлорная |
| 1762 | 8L | Циклогексенитрихлорсилан | 1803 | 8L | Фенолсульфокислота жидкая |
| 1763 | 8L | Циклогексилтрихлорсилан | 1804 | 8L | Фенилтрихлорсилан |
| 1764 | 8i | Кислота дихлоруксусная | 1805 | 8L | Кислота фосфорная, раствор |
| 1765 | 8i | Хлорангидрид дихлоруксусной кислоты | 1806 | 8W | Фосфор пятихлористый |
| 1766 | 8L | Дихлорфенилтрихлорсилан | 1807 | 8W | Пятиокись фосфора |
| 1767 | 8F | Диэтилдихлорсилан | 1808 | 8W | Фосфор трехбромистый |
| 1768 | 8L | Кислота дифторфосфорная безводная | 1809 | 6CW | Фосфор треххлористый |
| 1769 | 8L | Дифенилдихлорсилан | 1810 | 6C | Фосфорил хлористый (хлорокись фосфора) |
| 1770 | 8L | Дифенилметилбромид | 1811 | 8P | Калий дифтористый кислый твердый |
| 1771 | 8L | Додецилтрихлорсилан | 1812 | 6L | Калий фтористый твердый |
| 1773 | 8L | Железо хлористое (III) безводное | 1813 | 8L | Гидроокись калия твердая |
| 1774 | 8L | Заряды для огнетушителей | 1814 | 8L | Гидроокись калия, раствор |

| | | | | | |
|------|----|---------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------|
| 1815 | 3С | Пропионил хлористый | 1856 | 4L | Ветошь промасленная |
| 1816 | 8F | Пропилтрихлорсилан | 1857 | 4L | Текстильные отходы. влажные |
| 1817 | 8W | Пиросульфурил хлористый | 1858 | 2L | Газ рефрижераторный R 1216 |
| 1818 | 8L | Кремний четыреххлористый | 1858 | 2L | Гексафторпропилен |
| 1819 | 8L | Алюминат натрия, раствор | 1859 | 2CP | Кремний четырехфтористый |
| 1823 | 8L | Гидроокись натрия твердая | 1860 | 10L | Винил фтористый стабилизированный |
| 1824 | 8L | Гидроокись натрия, раствор | 1862 | 3L | Этилкротонат |
| 1825 | 8L | Окись натрия | 1863 | 3L | Топливо авиационное для турбинных двигателей |
| 1826 | | Смесь кислотная нитрующая отработанная | 1865 | 3L | норм-Пропилнитрат |
| | 8X | Группа упаковывания I | 1866 | 3L | Смола, раствор |
| | 8L | Группа упаковывания II | 1868 | 3P | Декаборан |
| 1827 | 8W | Олово четыреххлористое безводное | 1869 | 3L | Магний в гранулах, стружках или лентах |
| 1828 | 8W | Хлориды серы | 1869 | 3L | Сплавы магния |
| 1829 | 8L | Трехокись серы стабилизированная | 1870 | 4W | Калийборгидрид |
| 1830 | 8L | Кислота серная | 1871 | 3W | Титан водородистый |
| 1831 | 8P | Кислота серная дымящая | 1872 | 5L | Двуокись свинца |
| 1832 | 8L | Кислота серная отработанная | 1873 | 5C | Кислота хлорная |
| 1833 | 8L | Кислота сернистая | 1884 | 6L | Окись бария |
| 1834 | 6C | Сульфурил хлористый | 1885 | 6L | Бензидин |
| 1835 | 8L | Гидроокись тетраметиламмония, раствор | 1886 | 6L | Бензилиден хлористый |
| 1836 | 8W | Тионил хлористый | 1887 | 6L | Бромхлорметан |
| 1837 | 8W | Тиофосфорил хлористый | 1888 | 6A | Хлороформ |
| 1838 | 6C | Титан четыреххлористый | 1889 | 6C | Циан бромистый |
| 1895 | 6L | Нитрат фенилртути | 1891 | 6L | Этил бромистый |
| 1839 | 8L | Кислота трихлоруксусная | 1892 | 6i | Этилдихлорарсин |
| 1840 | 8L | Цинк хлористый, раствор | 1894 | 6L | Гидроокись фенилртути |
| 1841 | 9L | Ацетальдегидаммиак | 1895 | 6L | Нитрат фенилртути |
| 1843 | 6L | Динитро-орто-крезолат аммония | 1897 | 6L | Тетрахлорэтилен |
| 1845 | 9L | Двуокись углерода твердая (сухой лед) | 1898 | 8L | Ацетил йодистый |
| 1845 | 9L | Сухой лед | 1902 | 8L | Кислота диизооктилфосфорная |
| 1846 | 6L | Углерод четыреххлористый | 1903 | 8L | Дезинфицирующая жидкость коррозионная н.у.к. |
| 1847 | 8L | Калий сернистый, кристаллогидрат | 1905 | 8L | Кислота селеновая |
| 1848 | 8L | Кислота пропионовая | 1906 | 8L | Кислота серная, регенерированная из кислого гудрона |
| 1849 | 8L | Натрий сернистый кристаллогидрат | 1907 | 8L | Известь натронная |
| 1851 | 6L | Лекарственный препарат жидкий токсический, н.у.к. | 1908 | 8L | Раствор хлорита |
| 1854 | 4W | Сплавы бария пирофорные | 1910 | 8L | Окись кальция |
| 1855 | 4W | Кальций пирофорный | 1911 | 10P | Диборан |
| 1855 | 4W | Сплавы кальция пирофорные | 1912 | 10L | Метил хлористый и метилен хлористый в смеси |

| | | | | | |
|------|------|--------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1913 | 2L | Неон охлажденный жидкий | | 2P | Категория 2.3 без дополнительной опасности или категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 6.1 (включая устройства газовые слезоточивые) |
| 1914 | 3L | Бутилпропионаты | | 10P | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 или категория 2.1 с дополнительной опасностью категории 6.1 (включая устройства газовые слезоточивые) |
| 1915 | 3L | Циклогексанон | 1951 | 2L | Аргон охлажденный жидкий |
| 1916 | 6F | Эфир-2,2-дихлорэтиловый | 1952 | 2L | Смесь окиси этилена и двуокиси углерода |
| 1917 | 3i | Этилакрилат стабилизированный | 1953 | 10P | Газ сжатый токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 1918 | 3L | Изопропилбензол | 1954 | 10L | Газ сжатый легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 1919 | 3Hi | Метилакрилат стабилизированный | 1955 | 2P | Газ сжатый токсический, н.у.к.* |
| 1920 | 3L | Нонаны | 1956 | 2L | Газ сжатый, н.у.к.* |
| 1921 | 3HP | Пропиленимин стабилизированный | 1957 | 10L | Дейтерий сжатый |
| 1922 | 3C | Пирролидин | 1958 | 2L | Газ рефрижераторный R 114 |
| 1923 | 4L | Гидросульфит кальция | 1958 | 2L | 1,2-Дихлор-1,1,2,2-тетрафторэтан |
| 1923 | 4L | Кальций дитионистокислый | 1959 | 10L | Газ рефрижераторный R 1132a |
| 1928 | 4HW | Метилмагний бромистый в этиловом эфире | 1959 | 10L | 1,1 -Дифторэтилен |
| 1929 | 4L | Гидросульфит калия | 1961 | 10L | Этан охлажденный жидкий |
| 1929 | 4L | Калий дитионистокислый | 1962 | 10A | Этилен |
| 1931 | 9L | Гидросульфит цинка | 1963 | 2L | Гелий охлажденный жидкий |
| 1931 | 9L | Цинк дитионистокислый | 1964 | 10L | Смесь углеводородных газов сжатая, н.у.к.* |
| 1932 | 4L | Цирконий, отходы | 1965 | 10L | Смесь углеводородных газов сжиженная, н.у.к.* |
| 1935 | 6L | Цианид в растворе, н.у.к.* | 1966 | 10L | Водород охлажденный жидкий |
| 1938 | 8L | Кислота бромуксусная, раствор | 1967 | 2P | Газ инсектицидный токсический, н.у.к.* |
| 1939 | 8W | Фосфорил бромистый (бромокись фосфора) | 1968 | 2L | Газ инсектицидный, н.у.к.* |
| 1940 | 8L | Кислота тиогликолевая | 1969 | 10L | Изобутан |
| 1941 | 9L | Дибромдифторметан | 1970 | 2L | Криптон охлажденный жидкий |
| 1942 | 5L | Аммоний азотнокислый | 1971 | 10L | Метан сжатый |
| 1944 | 3L | Спички безопасные | 1971 | 10L | Природный газ сжатый |
| 1945 | 3L | Спички парафинированные "Веста" | 1972 | 10L | Метан охлажденный жидкий |
| 1950 | | Аэрозоли | 1972 | 10L | Природный газ охлажденный жидкий |
| | 10L | Категория 2. Г без дополнительной опасности | 1973 | 2L | Газ рефрижераторный R 502 |
| | 10C | Категория 2.1 с дополнительной опасностью класса 8 | 1973 | 2L | Смесь хлордифторметана и хлорпентафторэтана |
| | 10CP | Категория 2.1 с дополнительной опасностью категории 6.1 и класса 8 | 1974 | 2L | Газ рефрижераторный R 12B1 |
| | 2L | Категория 2.2 без дополнительной опасности | 1974 | 2L | Хлордифторбромметан |
| | 2X | Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 5.1 | 1975 | 2PX | Окись азота и двуокись азота в смеси |
| | 2C | Категория 2.2 с дополнительной опасностью класса 8 | 1975 | 2PX | Окись азота и четырехокись азота в смеси |
| | 2CP | Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 6.1 и класса 8 | 1976 | 2L | Газ рефрижераторный R C 318 |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1976 | 2L | Октафторциклобутан | 2006 | 4L | Пластмасса на нитроцеллюлозной основе самонагревающаяся, н.у.к.* |
| 1977 | 2L | Азот охлажденный жидкий | 2008 | 4L | Цирконий, порошок сухой |
| 1978 | 10L | Пропан | 2009 | 4L | Цирконий сухой |
| 1982 | 2A | Газ рефрижераторный R 14 | 2010 | 4W. | Магний водородистый |
| 1982 | 2A | Углерод четырехфтористый | 2011 | 4PW | Магний фосфористый |
| 1983 | 2L | Газ рефрижераторный R 133a | 2012 | 4PW | Калий фосфористый |
| 1983 | 2L | 1 -Хлор-2,2,2-трифторэтан | | | |
| 1984 | 2A | Газ рефрижераторный R 23 | 2013 | 4PW | Стронций фосфористый |
| 1984 | 2A | Трифторметан | 2014 | 5C | Перекись водорода, водный раствор |
| 1986 | | Спирты легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* | 2015 | 5C | Перекись водорода, водный раствор, стабилизированный |
| | 3NP | Группа упаковывания I или II | 2015 | 5C | Перекись водорода стабилизированная |
| | 3P | Группа упаковывания III | 2016 | 6L | Боеприпасы с токсическими веществами невзрывчатые |
| 1987 | 3L | Спирты, н.у.к.* | 2017 | 6C | Боеприпасы слезоточивые невзрывчатые |
| 1988 | | Альдегиды токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 2018 | 6L | Хлоранилины твердые |
| | 3NP | Группа упаковывания I или II | 2019 | 6L | Хлоранилины жидкие |
| | 3P | Группа упаковывания III | 2020 | 6L | Хлорфенолы твердые |
| 1989 | | Альдегиды, н.у.к.* | 2021 | 6L | Хлорфенолы жидкие |
| | 3N | Группа упаковывания I или II | 2022 | 6C | Кислота крезоловая |
| | 3L | Группа упаковывания III | 2023 | 6F | Эпихлоргидрин |
| 1990 | 9N | Бензойный альдегид | 2024 | 6L | Соединение ртути жидкое, н.у.к.* |
| 1991 | 3NP | Хлоропрен стабилизированный | 2025 | 6L | Соединение ртути твердое, н.у.к.* |
| 1992 | | Легковоспламеняющаяся жидкость токсическая, н.у.к.* | 2026 | 6L | Соединение финилртути, н.у.к.* |
| | 3NP | Группа упаковывания I или II | 2027 | 6L | Натрий мышьяковистокислый твердый |
| | 3P | Группа упаковывания III | 2028 | 8L | Бомбы дымовые невзрывчатые |
| 1993 | | Легковоспламеняющаяся жидкость, н.у.к.* | 2029 | 8FP | Гидразин безводный |
| | 3N | Группа упаковывания I или II | 2030 | 8P | Гидразин, водный раствор |
| | 3L | Группа упаковывания III | | 2PX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 |
| 1994 | 6N | Пентакарбонил железа | 2031 | | Кислота азотная |
| 1999 | 3L | Гудроны жидкие | | 8L | Кроме красной дымящей, содержащая более 20%, но менее 65% азотной кислоты |
| 2000 | 3L | Целлулоид | | 8X | Кислота азотная, кроме красной дымящей, содержащая по меньшей мере 65%, но не более 70% азотной кислоты |
| 2001 | 3L | Кобальт нафтенвокислый, порошок | | 8X | Кислота азотная, кроме красной дымящей, содержащая более 70% азотной кислоты |
| 2002 | 4L | Целлулоид, отходы | | 8L | Кислота азотная, кроме красной дымящей, содержащая не более 20% азотной кислоты |
| 2004 | 4W | Магнийдиамид | 2032 | 8PX | Кислота азотная красная дымящая |
| | | | 2033 | 8L | Окись калия |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------|
| 2034 | 10L | Метановодородная смесь сжатая | 2054 | 8F | Морфолин |
| 2035 | 10L | Газ рефрижераторный R 143a | 2055 | 3L | Стирол, мономер стабилизированный |
| 2035 | 10L | 1,1,1-Трифторэтан | 2056 | 3H | Тетрагидрофуран |
| 2036 | 2L | Ксенон | 2057 | 3L | Трипропилен |
| 2037 | | Газовые баллончики | 2058 | 3L | Валеральдегид |
| | 10L | Категория 2.1 без дополнительной опасности | 2059 | | Нитроцеллюлоза, раствор, легковоспламеняющийся |
| | 2L | Категория 2.2 без дополнительной опасности | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| | 2X | Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 5.1 | | 3L | Группа упаковывания III |
| | 2P | Категория 2.3 без дополнительной опасности | 2067 | 5L | Аммиачно-нитратное удобрение |
| | 10P | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 | 2071 | 9L | Аммиачно-нитратные удобрения |
| | 10C | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 и класса 8 | 2073 | 2L | Аммиак, раствор |
| | 2PX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 | 2074 | 6L | Акриламид твердый |
| | 2CX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 и класса 8 | 2075 | 6L | Хлораль безводный стабилизированный |
| | 2CP | Категория 2.3 с дополнительной опасностью класса 8 | 2076 | 6C | Крезолы жидкие |
| 2037 | | Емкости малые, содержащие газ | 2077 | 6L | альфа-Нафтиламин |
| | 10L | Категория 2.1 без дополнительной опасности | 2078 | 6L | Толуолдиизоцианат |
| | 2L | Категория 2.2 без дополнительной опасности | 2079 | 8L | Диэтилентриамин |
| | 2X | Категория 2.2 с дополнительной опасностью категории 5.1 | 2186 | 2CP | Водород хлористый охлажденный жидкий |
| | 2P | Категория 2.3 без дополнительной опасности | 2187 | 2L | Двуокись углерода охлажденная жидкая |
| | 10P | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 | 2188 | 10P | Арсин |
| | 10C | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 2.1 и класса 8 | 2189 | 10P | Дихлорсилан |
| | 2CX | Категория 2.3 с дополнительной опасностью категории 5.1 и класса 8 | 2190 | 2PX | Кислород дифтористый сжатый |
| | 2CP | Категория 2.3 с дополнительной опасностью класса 8 | 2191 | 2P | Сульфурил фтористый |
| 2038 | 6L | Динитротолуолы жидкие | 2192 | 10P | Герман |
| 2044 | 10L | 2,2-Диметилпропан | 2193 | 2L | Газ рефрижераторный R 116 |
| 2045 | 3H | Альдегид изомасляный | 2193 | 2L | Гексафторэтан |
| 2045 | 3H | Изобутиральдегид | 2194 | 2CP | Селен шестифтористый |
| 2046 | 3L | Цимолы | 2195 | 2CP | Теллур шестифтористый |
| 2047 | 3L | Дихлорпропены | 2196 | 2CP | Вольфрам шестифтористый |
| 2048 | 3L | Дициклопентадиен | 2197 | 2CP | Водород йодистый безводный |
| 2049 | 3L | Диэтилбензол | 2198 | 2CP | Фосфор пятифтористый |
| 2050 | 3L | Диизобутилен, соединения изомеров | 2199 | 10P | Фосфин |
| 2051 | 8F | 2-Диметиламиноэтанол | 2200 | 10L | Пропадиен стабилизированный |
| 2052 | 3L | Дипентен | 2201 | 2AX | Закись азота охлажденная жидкая |
| 2053 | 3L | Метилизобутилкарбинол | 2202 | 10P | Водород селенистый безводный |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------|
| 2203 | 10L | Силан | 2245 | 3L | Циклопентанон |
| 2204 | 10P | Карбонил сернистый | 2246 | 3H | Циклопентен |
| 2205 | 6L | Адипонитрил | 2247 | 3L | норм-Декан |
| 2206 | 6L | Изоцианаты токсические, н.у.к.* | 2248 | 8F | Ди-норм-бутиламин |
| 2206 | 6L | Раствор изоцианата токсический, н.у.к.* | 2249 | 6F | Эфир дихлордиметиловый симметричный |
| 2208 | 5L | Кальций хлорноватистоокислый, смесь сухая | 2250 | 6L | Дихлорфенилизоцианаты |
| 2209 | 8i | Формальдегид, раствор | 2251 | 3L | Дицикло[2.2.1]гептадиен-2,5-стабилизированный |
| 2210 | 4SW | Манеб | 2251 | 3L | 2,5-Норборнадиен стабилизированный |
| 2210 | 4SW | Препарат манеба | 2252 | 3L | 1,2-Диметоксиэтан |
| 2211 | 9L | Полимерная смола вспенивающаяся | 2253 | 6L | N, N-Диметиланилин |
| 2212 | 9L | Асбест амфиболовый* | 2254 | 3L | Спички саперные |
| 2213 | 3L | Параформальдегид | 2256 | 3H | Циклогексен |
| 2214 | 8L | Ангидрид фталевый | 2257 | 4W | Калий |
| 2215 | 8L | Ангидрид малеиновый | 2258 | 8F | 1,2-Пропилendiамин |
| 2215 | 8L | Ангидрид малеиновый расплавленный | 2259 | 8L | Триэтилтетрамин |
| 2216 | 9L | Рыбная мука стабилизированная | 2260 | 3C | Трипропиламин |
| 2216 | 9L | Рыбные отходы, стабилизированные | 2261 | 6L | Ксиленолы твердые |
| 2217 | 4L | Жмых | 2262 | 8L | Диметилкарбомил хлористый |
| 2218 | 8F | Кислота акриловая стабилизированная | 2263 | 3L | Диметилциклогексаны |
| 2219 | 3L | Эфир аллилглицидоловый | 2264 | 8F | N, N-Диметилциклогексиламин |
| 2222 | 3L | Анизол | 2265 | 3L | N, N-Диметилформамид |
| 2224 | 6L | Бензонитрил | 2266 | 3C | Диметил-Ы-пропиламин |
| 2225 | 8L | Бензосульфони́л хлористый | 2267 | 6C | Диметилтиофосфорил хлористый |
| 2226 | 8L | Бензотрихлорид | 2269 | 8L | 3,3-Иминодипропиламин |
| 2227 | 3L | норм-Бутилметакрилат стабилизированный | 2270 | 3CH | Этиламин, водный раствор |
| 2232 | 6L | 2-Хлорэтаналь | 2271 | 3L | Этилamilкетон |
| 2233 | 6L | Хлоранизи́дины | 2272 | 6L | N-Этиланилин |
| 2234 | 3L | Хлорбензотрифториды | 2273 | 6L | 2-Этиланилин |
| 2235 | 6L | Хлорбензилы хлористые жидкие | 2274 | 6L | N-Этил-М-бензил анилин |
| 2236 | 6L | 3-Хлор-4-метилфенилизоцианат жидкий | 2275 | 3L | 2-Этилбутанол |
| 2237 | 6L | Хлорнитроанилины | 2276 | 3C | 2-Этилгексиламин |
| 2238 | 3L | Хлортолуолы | 2277 | 3L | Этилметакрилат стабилизированный |
| 2239 | 6L | Хлортолуидины твердые | 2278 | 3L | норм-Гептен |
| 2240 | 8L | Кислота хромсерная | 2279 | 6L | Гексахлорбутадиен |
| 2241 | 3L | Циклогептан | 2280 | 8L | Гексаметилендиамин твердый |
| 2242 | 3L | Циклогептен | 2281 | 6L | Гексаметилендиизоцианат |
| 2243 | 3L | Циклогексилацетат | 2282 | 3L | Гексанолы |
| 2244 | 3L | Циклопентанол | | | |

| | | | | | |
|------|----|----------------------------------------|------|-----|---------------------------------------|
| 2283 | 3L | Изобутилметакрилат стабилизированный | 2325 | 3L | 1,3,5-Триметилбензол |
| 2284 | 3P | Изобутиронитрил | 2326 | 8L | Триметилциклогексиламин |
| 2285 | 6F | Изоцианатбензотрифториды | 2327 | 8L | Триметилгексаметилендиамины |
| 2286 | 3L | Пентаметилгептан | 2328 | 6L | Триметилгексаметилендиизоцианат |
| 2287 | 3H | Изогептен | 2329 | 3L | Триметилфосфит |
| 2288 | 3H | Изогексен | 2330 | 3L | Ундекан |
| 2289 | 8L | Изофорондиамин | 2331 | 8L | Цинк хлористый безводный |
| 2290 | 6L | Изофорондиизоцианат | 2332 | 3L | Ацетальдоксим |
| 2291 | 6L | Соединение свинца растворимое, н.у.к.* | 2333 | 3P | Аллилацетат |
| 2293 | 3L | 4-Метокси-4-метилпентанон-2 | 2334 | 6H | Аллиламин |
| 2294 | 6L | N-Метиланилин | 2335 | 3P | Эфир аллилэтиловый |
| 2295 | 6F | Метилхлорацетат | 2336 | 3P | Аллилформиат |
| 2296 | 3H | Метилциклогексан | 2337 | 6F | Фенилмеркаптан |
| 2297 | 3L | Метилциклогексанон | 2338 | 3L | Бензотрифторид |
| 2298 | 3H | Метилциклопентан | 2339 | 3L | 2-Бромбутан |
| 2299 | 6L | Метилдихлорацетат | 2340 | 3L | Эфир 2-бромэтилэтиловый |
| 2300 | 6L | 2-Метил-5-этилпиридин | 2341 | 3L | 1-Бром-3-метилбутан |
| 2301 | 3H | 2-Метилфуран | 2342 | 3L | Бромметилпропаны |
| 2302 | 3L | 5-Метилгексанон-2 | 2343 | 3L | 2-Бромпентан |
| 2303 | 3L | Изопропенилбензол | 2344 | 3L | Бромпропаны |
| 2304 | 3L | Нафталин расплавленный | 2345 | 3L | 3-Бромпропин |
| 2305 | 8L | Кислота нитробензолсульфоновая | 2346 | 3L | Бутандион |
| 2306 | 6L | Нитробензотрифториды жидкие | 2347 | 3L | Бутилмеркаптан |
| 2307 | 6L | 3-Нитро-4-хлорбензотрифторид | 2348 | 3L | Бутилакрилаты стабилизированные |
| 2308 | 8L | Кислота нитрозилсерная жидкая | 2350 | 3L | Эфир бутилметиловый |
| 2309 | 3L | Октадиен | 2351 | 3L | Бутилнитрит |
| 2310 | 3P | Пентадион-2,4 | 2352 | 3L | Эфир бутилвиниловый стабилизированный |
| 2311 | 6L | Фенетидины | 2353 | 3C | Бутирилхлорид |
| 2312 | 6L | Фенол расплавленный | 2354 | 3P | Эфир хлорметилэтиловый |
| 2313 | 3L | Пиколины | 2356 | 3H | 2-Хлорпропан |
| 2315 | 9L | Полихлордифенилы жидкие | 2357 | 8F | Циклогексиламин |
| 2316 | 6L | Купроцианид натрия твердый | 2358 | 3L | Циклооктатетраен |
| 2317 | 6L | Купроцианид натрия, раствор | 2359 | 3CP | Диаллиламин |
| 2318 | 4L | Натрий сернистый кислый | 2360 | 3P | Эфир диаллиловый |
| 2319 | 3L | Терпеновые углеводороды, н.у.к. | 2361 | 3C | Диизобутиламин |
| 2320 | 8L | Тетраэтиленпентамин | 2362 | 3L | 1,1-Дихлорэтан |
| 2321 | 6L | Трихлорбензолы жидкие | 2363 | 3N | Этилмеркаптан |
| 2322 | 6L | Трихлорбутен | 2364 | 3L | норм-Пропилбензол |
| 2323 | 3L | Триэтилфосфит | 2366 | 3L | Диэтилкарбонат |
| 2324 | 3L | Триизобутилен | 2367 | 3L | Альдегид альфа-метилвалериановый |

| | | | | | |
|-------|-----|-----------------------------------------|------|-----|------------------------------------------|
| 2368 | 3L | альфа-Пинен | 2409 | 3L | Изопропилпропионат |
| 2370 | 3H | 1-Гексен | 2410 | 3L | 1,2,3,6-Тетрагидропиридин |
| 2371 | 3H | Изопентены | 2411 | 3P | Бутиронитрил |
| 2372 | 3L | 1,2-Ди-(диметиламино)-этан | 2412 | 3L | Тетрагидротиофен |
| 2373 | 3H | Диэтоксиметан | 2413 | 3L | Тетрапропилортотитанат |
| 2374 | 3L | 3,3 -Диэтоксипропен | 2414 | 3H | Тиофен |
| 2375 | 3L | Диэтилсульфид | 2416 | 3L | Триметилборат |
| 2376 | 3H | 2,3-Дигидропиран | 2417 | 2CP | Карбонил фтористый |
| 2377 | 3L | 1,1 - Диметоксиэтан | 2418 | 2CP | Сера четырехфтористая |
| 2378 | 3P | 2-Диметиламиноацетонитрил | 2419 | 10L | Бромтрифторэтилен |
| 2379 | 3C | 1,3-Диметилбутиламин | 2420 | 2CP | Гексафторацетон |
| 2380 | 3L | Диметилдиэтоксисилан | 2421 | 2PX | Трехокись азота |
| 2381 | 3L | Диметилдисульфид | 2422 | 2L | Газ рефрижераторный R 1318 |
| 2382 | 6F | Диметилгидразин симметричный | 2422 | 2L | Октафторбутен-2 |
| 2383 | 3C | Дипропиламин | 2424 | 2L | Газ рефрижераторный R 218 |
| 2384 | 3H | Эфир ди-нормпропиловый | 2424 | 2L | Октафторпропан |
| 2385 | 3L | Этилизобутират | 2426 | 5L | Аммоний азотнокислый жидкий |
| 2386 | 3C | 1-Этилпиперидин | 2427 | 5L | Калий хлорноватокислый, водный раствор |
| 2387 | 3L | Фторбензол | 2428 | 5L | Натрий хлорноватокислый водный раствор |
| 2388 | 3L | Фтортолуолы | 2429 | 5L | Кальций хлорноватокислый, водный раствор |
| 2389 | 3H | Фуран | 2430 | 8L | Алкилфенолы твердые, н.у.к. |
| 2390 | 3L | 2-Йодбутан | 2431 | 6L | Анизидины |
| 2391 | 3L | Йодметилпропаны | 2432 | 6L | ИДЧ-Диэтиланилин |
| 2392 | 3L | Йодпропаны | 2433 | 6L | Хлорнитротолуолы жидкие |
| 2393. | 3L | Изобутилформиат | 2434 | 8L | Дибензилдихлорсилан |
| 2394 | 3L | Изобутилпропионат | 2435 | 8L | Этилфенилдихлорсилан |
| 2395 | 3C | Изобутирилхлорид | 2436 | 3i | Кислота тиоуксусная |
| 2396 | 3P | Альдегид метакриловый стабилизированный | 2437 | 8L | Метилфенилдихлорсилан |
| 2397 | 3L | 3 -Метилбутанон-2 | 2438 | 6FW | Триметилацетилхлорид |
| 2398 | 3L | Эфир метил-трет-бутиловый | 2439 | 8L | Гидрофторид натрия |
| 2399 | 3C | 1 -Метилпиперидин | 2440 | 8L | Олово хлористое (IV) пятиводное |
| 2400 | 3L | Метилизовалерат | 2441 | 4C | Титан треххлористый пирофорный |
| 2401 | 8F | Пиперидин | 2441 | 4C | Титан треххлористый, смесь пирофорная |
| 2402 | 3H | Пропантиолы | 2442 | 8W | Трихлорацетил хлористый |
| 2403 | 3L | Изопропенилацетат | 2443 | 8W | Хлорокись ванадия |
| 2404 | 3P | Пропионитрил | 2444 | 8W | Ванадий четыреххлористый |
| 2405 | 3L | Изопропилбутират | 2446 | 6L | Нитрокрезолы твердые |
| 2406 | 3L | Изопропилизобутират | 2447 | 4P | Фосфор белый расплавленный |
| 2407 | 6CF | Изопропилхлорформиат | | | |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------|
| 2448 | 3L | Сера расплавленная | 2491 | 8L | Раствор этаноламина |
| 2451 | 2X | Азот трехфтористый | 2491 | 8L | Этаноламин |
| 2452 | 10L | Этилацетилен стабилизированный | 2493 | 3C | Гексаметиленмин |
| 2453 | 10L | Газ рефрижераторный R 161 | 2495 | 5CP | Йод пятифтористый |
| 2453 | 10L | Этил фтористый | 2496 | 8L | Ангидрид пропионовый |
| 2454 | 10L | Газ рефрижераторный R 41 | 2498 | 3L | 1,2,3,6-Тетрагидробензальдегид |
| 2454 | 10L | Метил фтористый | 2501 | 6L | Окись трет-(1-азиридинил) фосфина, раствор |
| 2456 | 3H | 2-Хлорпропен | 2502 | 8FW | Хлорангидрид валериановой кислоты |
| 2457 | 3H | 2,3-Диметилбутан | 2503 | 8L | Цирконий четыреххлористый |
| 2458 | 3H | Гексадиен | 2504 | 6L | Тетрабромэтан |
| 2459 | 3H | 2-Метил-1 -бутен | 2505 | 6L | Аммоний фтористый |
| 2460 | 3H | 2-Метил-2-бутен | 2506 | 8L | Аммоний сернокислый кислый |
| 2461 | 3H | Метилпентадиен | 2507 | 8L | Кислота хлорплатиновая твердая |
| 2463 | 4W | Гидрид алюминия | 2508 | 8L | Молибден пятихлористый |
| 2464 | 5P | Бериллий азотнокислый | 2509 | 8L | Калий сернокислый кислый |
| 2465 | 5L | Кислота дихлоризоциануровая сухая | 2511 | 8L | Кислота 2-хлорпропионовая, раствор |
| 2465 | 5L | Соли дихлоризоциануровой кислоты | 2512 | 6L | Аминофенолы |
| 2466 | 5L | Надперекись калия | 2513 | 8L | Бромацетил бромистый |
| 2468 | 5L | Кислота трихлоризоциануровая сухая | 2514 | 3L | Бромбензол |
| 2469 | 5L | Цинк бромноватокислый | 2515 | 6L | Бромоформ |
| 2470 | 6L | Фенилацетонитрил жидкий | 2516 | 6L | Углерод четырехбромистый |
| 2471 | 6L | Четырехокись осмия | 2517 | 10L | Газ рефрижераторный R 142Б |
| 2473 | 6L | Арсанилат натрия | 2517 | 10L | 1 -Хлор- 1,1-дифторэтан |
| 2474 | 6L | Тиофосген | 2518 | 6L | 1,5,9-Циклодекатриен |
| 2475 | 8W | Ванадий треххлористый | 2520 | 3L | Циклооктадиены |
| 2477 | 6F | Метилизотиоцианат | 2521 | 6F | Дикетен стабилизированный |
| 2478 | 3P | Изоцианаты легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* | 2522 | 6L | 2-Диметиламиноэтилметакрилат |
| 2478 | 3P | Раствор изоцианата легковоспламеняющийся токсический, н.у.к.* | 2524 | 3L | Этил-орто-формиат |
| 2480 | 6H | Метилизотиоцианат | 2525 | 6L | Этилоксалат |
| 2481 | 6F | Этилизоцианат | 2526 | 3C | Фурфуриламин |
| 2482 | 6F | норм-Пропилизоцианат | 2527 | 3L | Изобутилакрилат стабилизированный |
| 2483 | 6H | Изопропилизоцианат | 2528 | 3L | Изобутилизобутират |
| 2484 | 6F | трет-Бутилизоцианат | 2529 | 3C | Кислота изомасляная |
| 2485 | 6F | норм-Бутилизоцианат | 2531 | 8L | Кислота метакриловая стабилизированная |
| 2486 | 6F | Изобутилизоцианат | 2533 | 6L | Метилтрихлорацетат |
| 2487 | 6Fi | Фенилизотиоцианат | 2534 | 10P | Метилхлорсилан |
| 2488 | 6F | Циклогексилизоцианат | 2535 | 3C | 4-Метилморфолин |
| 2490 | 6L | Эфир дихлоризопропиловый | 2535 | 3C | N-Метилморфолин |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------|
| 2536 | 3H | Метилтетрагидрофуран | 2584 | 8L | Арилсульфокислоты жидкие |
| 2538 | 3L | Нитронафталин | 2585 | 8L | Алкилсульфокислоты твердые |
| 2541 | 3L | Терпинолен | 2585 | 8L | Арилсульфокислоты твердые |
| 2542 | 6L | Трибутиламин | 2586 | 8L | Алкилсульфокислоты жидкие |
| 2545 | 4L | Гафний, порошок сухой | 2586 | 8L | Арилсульфокислоты жидкие |
| 2546 | 4L | Титан, порошок сухой | 2587 | 6L | Бензохинон |
| 2547 | 5L | Надперекись натрия | 2588 | 6L | Пестицид твердый токсический, н.у.к.* |
| 2548 | 2PX | Хлор пятифтористый | 2589 | 6F | Винилхлорацетат |
| 2552 | 6L | Гексафторацетонгидрат жидкий | 2590 | 9L | Асбест белый |
| 2554 | 3H | Метил аллилхлорид | 2591 | 2L | Ксенон охлажденный жидкий |
| 2555 | 3E | Нитроцеллюлоза с водой | 2599 | 2L | Газ рефрижераторный R 503 |
| 2556 | 3L | Нитроцеллюлоза со спиртом | 2599 | 2L | Хлортрифторметан и трифторметан, азеотропная смесь |
| 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь без пластификатора и пигмента | 2601 | 10L | Циклобутан |
| 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь без пластификатора с пигментом | 2602 | 2L | Газ рефрижераторный R 500 |
| 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь с пластификатором без пигмента | 2602 | 2L | Дихлордифторметан и дифторэтан, азеотропная смесь |
| 2557 | 3L | Нитроцеллюлоза, смесь с пластификатором и пигментом | 2603 | 3P | Циклогентатриен |
| 2558 | 6F | Эпибромгидрин | 2604 | 8F | Эфир бортрифтордиэтиловый |
| 2560 | 3L | 2-Метилпентанол-2 | 2605 | 6F | Метоксиметилизоцианат |
| 2561 | 3H | 3 -Метил-1 -бутен | 2606 | 6F | Метилортосиликат |
| 2564 | 8L | Кислота трихлоруксусная, раствор | 2607 | 3L | Акролеина димер стабилизированный |
| 2565 | 8L | Дициклогексиламин | 2608 | 3L | Нитропропаны |
| 2567 | 6L | Пентахлорфенолят натрия | 2609 | 6L | Триаллилборат |
| 2570 | 6L | Соединение кадмия* | 2610 | 3C | Триаллиламин |
| 2571 | 8L | Алкилсерные кислоты* | 2611 | 6F | Пропиленхлоргидрин |
| 2572 | 6L | Фенилгидразин | 2612 | 3АН | Эфир метилпропиловый |
| 2573 | 5P | Таллий хлорноватокислый | 2614 | 3L | Спирт металлиловый |
| 2574 | 6L | Трикрезилфосфат | 2615 | 3H | Эфир этилпропиловый |
| 2576 | 8W | Оксибромид фосфора расплавленный | 2616 | 3L | Триизопропилборат |
| 2577 | 8i | Фенилацетилхлорид | 2617 | 3L | Метилциклогексанолы |
| 2578 | 8L | Трехокись фосфора | 2618 | 3L | Винилтолуолы стабилизированные |
| 2579 | 8L | Пиперазин | 2619 | 8F | Бензилдиметиламин |
| 2580 | 8L | Алюминий бромистый, раствор | 2620 | 3L | Амилбутираты |
| 2581 | 8L | Алюминий хлористый, раствор | 2621 | 3L | Ацетилметилкарбинол |
| 2582 | 8L | Железо хлорное, раствор | 2622 | 3P | Глицид альдегид |
| 2583 | 8L | Алкилсульфокислоты твердые | 2623 | 3L | Приспособления зажигательные твердые |
| 2583 | 8L | Арилсульфокислоты твердые | 2624 | 4W | Магний кремнистый |
| 2584 | 8L | Алкилсульфокислоты жидкие | 2626 | 5L | Кислота хлорноватая, водный раствор |
| | | | 2627 | 5L | Нитриты неорганические, н.у.к.* |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------|------|----|--------------------------------------------------------------|
| 2628 | 6L | Фторацетат калия | 2686 | 8F | 2-Диэтиламиноэтанол |
| 2629 | 6L | Фторацетат натрия | 2687 | 3L | Дициклогексиламмоний азотистокислый |
| 2630 | 6L | Селенаты* | 2688 | 6L | 1-Бром-3-хлорпропан |
| 2630 | 6L | Селениты* | 2689 | 6L | альфа-Хлоргидрин глицерина |
| 2642 | 6L | Кислота фторуксусная | 2690 | 6L | N, норм-Бутилимидазол |
| 2643 | 6i | Метилбромацетат | 2691 | 8W | Фосфор пятибромистый |
| 2644 | 6L | Метил йодистый | 2692 | 8L | Бор трехбромистый |
| 2645 | 6i | Фенацил бромистый | 2693 | 8L | Бисульфиты, водный раствор, н.у.к.* |
| 2646 | 6L | Гексахлорциклопентадиен | 2698 | 8L | Ангидриды тетрагидрофталевые |
| 2647 | 6L | Малонитрил | 2699 | 8N | Кислота трифторуксусная |
| 2648 | 6L | 1,2-Дибромбутанон-3 | 2705 | 8L | 1 -Пентол |
| 2649 | 6i | 1,3-Дихлорацетон | 2707 | 3L | Диметилдиоксаны |
| 2650 | 6L | 1,1-Дихлор-1-нитроэтан | 2709 | 3L | Бутилбензолы |
| 2651 | 6L | 4,4'-Диаминодифенилметан | 2710 | 3L | Дипропилкетон |
| 2653 | 6L | Бензил йодистый | 2713 | 6L | Акридин |
| 2655 | 6L | Калий кремнефтористый | 2714 | 3L | Резинат цинка |
| 2656 | 6L | Хинолин | 2715 | 3L | Резинат алюминия |
| 2657 | 6L | Селен двусернистый | 2716 | 6L | 1,4-Бутиндиол |
| 2659 | 6L | Хлорацетат натрия | 2717 | 3L | Камфара |
| 2660 | 6L | Нитротолуидины (моно) | 2719 | 5P | Барий бромноватокислый |
| 2661 | 6L | Гексахлорацетон | 2720 | 5L | Хром азотнокислый |
| 2664 | 6L | Дибромметан | 2721 | 5L | Медь хлорноватокислая |
| 2667 | 6L | Бутилтолуолы | 2722 | 5L | Литий азотнокислый |
| 2668 | 6F | Хлорацетонитрил | 2723 | 5L | Магний хлорноватокислый |
| 2669 | 6L | Хлоркрезолы, раствор | 2724 | 5L | Марганец азотнокислый |
| 2670 | 8L | Цианур хлористый | 2725 | 5L | Никель азотнокислый |
| 2671 | 6L | Аминопиридины | 2726 | 5L | Никель азотистокислый |
| 2672 | 8L | Аммиак, раствор | 2727 | 6X | Таллий азотнокислый |
| 2673 | 6L | 2-Амино-4-хлорфенол | 2728 | 5L | Цирконий азотнокислый |
| 2674 | 6L | Натрий кремнефтористый | 2729 | 6L | Гексахлорбензол |
| 2676 | 10P | Стибин | 2730 | 6L | Нитроанизолы жидкие |
| 2677 | 8L | Гидроокись рубидия, раствор | 2732 | 6L | Нитробромбензол жидкий |
| 2678 | 8L | Гидроокись рубидия | 2733 | 3C | Амины легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к.* |
| 2679 | 8L | Гидроокись лития, раствор | 2733 | 3C | Полиамины легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к.* |
| 2680 | 8L | Гидроокись лития | 2734 | 8F | Амины жидкие коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 2681 | 8L | Гидроокись цезия, раствор | 2734 | 8F | Полиамины жидкие коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 2682 | 8L | Гидроокись цезия | 2735 | 8L | Амины жидкие коррозионные, н.у.к.* |
| 2683 | 8FP | Аммоний сернистый, раствор | 2735 | 8L | Полиамины жидкие коррозионные, н.у.к.* |
| 2684 | 3C | 3 - Диэтиламинопропиламин | 2738 | 6L | N-Бутиланилин |
| 2685 | 8F | N, N-Диэтилэтилендиамин | 2739 | 8L | Ангидрид масляный норм- |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------|------|----|------------------------------------------------------------------------------|
| 2740 | 6CF | Пропилхлорформиат | 2777 | 6L | Пестицид ртутьсодержащий твердый токсический* |
| 2741 | 5P | Барий хлорноватистокислый | 2778 | 3P | Пестицид ртутьсодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2742 | 6CF | Хлорформиаты токсические коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 2779 | 6L | Пестицид, производное нитрофенола, твердый токсический* |
| 2743 | 6CF | норм-Бутилхлорформиат | 2780 | 3P | Пестицид, производное нитрофенола, жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2744 | 6CF | Циклобутилхлорформиат | 2781 | 6L | Пестицид, производное дипиридила, твердый токсический* |
| 2745 | 6C | Хлорметилхлорформиат | 2782 | 3P | Пестицид, производное дипиридила, токсический жидкий легковоспламеняющийся* |
| 2746 | 6C | Фенилхлорформиат трет- | 2783 | 6L | Пестицид фосфорорганический твердый токсический* |
| 2747 | 6L | Бутилциклогексидхлорформиат 2- | 2784 | 3P | Пестицид фосфорорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2748 | 6C | Этилгексилхлорформиат | 2785 | 6L | 4-Тиопентанал |
| 2749 | 3H | Тетраметилсилан | 2786 | 6L | Пестицид оловоорганический твердый токсический* |
| 2750 | 6L | 1,3-Дихлорпропанол-2 | 2787 | 3P | Пестицид оловоорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2751 | 8L | Диэтилтиофосфорил хлористый | 2788 | 6L | Оловоорганическое соединение жидкое, н.у.к.* |
| 2752 | 3L | 1,2-Эпоксид-3-этоксипропан | 2789 | 8F | Кислота уксусная ледяная |
| 2753 | 6L | N-Этилбензилтолуиниды жидкие | 2789 | 8F | Кислота уксусная, раствор |
| 2754 | 6L | N-Этилтолуиниды | 2790 | 8L | Кислота уксусная, раствор |
| 2757 | 6L | Пестицид на основе карбаматов твердый токсический* | 2793 | 4L | Феррометаллическая сверлильная стружка |
| 2758 | 3P | Пестицид на основе карбаматов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2793 | 4L | Феррометаллическая стружка |
| 2759 | 6L | Пестицид мышьяксодержащий твердый токсический* | 2793 | 4L | Феррометаллическая токарная стружка |
| 2760 | 3P | Пестицид мышьяксодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2793 | 4L | Феррометаллические обрезки |
| 2761 | 6L | Пестицид хлорорганический твердый токсический* | 2794 | 8L | Батареи жидкостные, заправленные кислотой |
| 2762 | 3P | Пестицид хлорорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2795 | 8L | Батареи жидкостные, заправленные щелочью |
| 2763 | 6L | Пестицид на основе триазинов твердый токсический* | 2796 | 8L | Жидкость аккумуляторная кислотная |
| 2764 | 3P | Пестицид на основе триазинов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2796 | 8L | Кислота серная |
| 2771 | 6L | Пестицид на основе тиокарбаматов твердый токсический* | 2797 | 8L | Жидкость аккумуляторная щелочная |
| 2772 | 3P | Пестицид на основе тиокарбаматов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2798 | 8L | Фенилфосфордихлорид |
| 2775 | 6L | Пестицид медьсодержащий твердый токсический* | 2799 | 8L | Фенилфосфортриодидхлорид |
| 2776 | 3P | Пестицид медьсодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 2800 | 8L | Батареи жидкостные непроливающиеся |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------|
| 2801 | 8L | Краситель жидкий коррозионный, н.у.к.* | 2850 | 3L | Пропилен, тетрамер |
| 2801 | 8L | Полупродукт синтеза красителей жидкий коррозионный, н.у.к.* | 2851 | 8L | Бор трехфтористый, дигидрат |
| 2802 | 8L | Медь хлористая | 2852 | 3E | Дипикрил сернистый увлажненный |
| 2803 | 8L | Галлий | 2853 | 6L | Магний кремнефтористый |
| 2805 | 4W | Литий водородистый, сплав твердый | 2854 | 6L | Аммоний кремнефтористый |
| 2806 | 4W | Нитрид лития | 2855 | 6L | Цинк кремнефтористый |
| 2807 | 9M | Намагнитный материал | 2856 | 6L | Фторсиликаты, н.у.к.* |
| 2809 | 8L | Ртуть | 2857 | 2L | Рефрижераторные установки |
| 2810 | 6L | Токсическая жидкость органическая, н.у.к.* | 2858 | 3L | Цирконий сухой |
| 2811 | 6L | Токсическое вещество твердое органическое, н.у.к.* | 2859 | 6L | Аммоний ванадиевокислый |
| 2812 | 8L | Алюминат натрия твердый | 2861 | 6L | Поливанадат аммония |
| 2813 | 4W | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 2862 | 6L | Пятиокись ванадия |
| 2814 | 11Y | Инфекционное вещество, вредное для здоровья людей | 2863 | 6L | Натрий-аммоний ванадиевокислый |
| 2815 | 8L | N-Аминоэтилпиперазин | 2864 | 6L | Калий ванадиевокислый (мета) |
| 2817 | 8P | Аммония гидрофторида раствор | 2865 | 8L | Гидроксилламин сернокислый |
| 2818 | 8P | Полисульфид аммония, раствор | 2869 | 8L | Титан треххлористый, смесь |
| 2819 | 8L | Амилфосфат кислый | 2870 | 4W | Алюминийборгидрид |
| 2820 | 8L | Кислота масляная | 2870 | 4W | Алюминийборгидрид в устройствах |
| 2821 | 6L | Фенол, раствор | 2871 | 6L | Сурьма, порошок |
| 2822 | 6L | 2-Хлорпиридин | 2872 | 6L | Дибромхлорпропаны |
| 2823 | 8L | Кислота кротоновая твердая | 2873 | 6L | Дибутиламиноэтанол |
| 2826 | 8F | Этилхлортиоформиат | 2874 | 6L | Спирт фурфуроловый |
| 2829 | 8L | Кислота капроновая | 2875 | 6L | Гексахлорофен |
| 2830 | 4W | Литийферросилиций | 2876 | 6L | Резорцинол |
| 2831 | 6L | 1,1,1 -Трихлорэтан | 2878 | 3L | Титан, пористые гранулы |
| 2834 | 8L | Кислота фосфористая | 2878 | 3L | Титан, пористые порошки |
| 2835 | 4W | Натрийалюминийгидрид | 2879 | 8P | Селеноксихлорид |
| 2837 | 8L | Бисульфаты, водный раствор | 2880 | 5L | Кальций хлорноватистокислый, гидратированная смесь |
| 2838 | 3L | Винилбутират стабилизированный | 2880 | 5L | Кальций хлорноватистокислый гидратированный |
| 2839 | 6L | Альдоль | 2881 | 4L | Металлический катализатор сухой* |
| 2840 | 3L | Бутиральдоксим | 2900 | 11Y | Инфекционное вещество, вредное для животных |
| 2841 | 3P | Ди-норм-амиламин | 2901 | 2PX | Бром хлористый |
| 2842 | 3L | Нитроэтан | 2902 | 6L | Пестицид жидкий токсический, н.у.к.* |
| 2844 | 4W | Кальций-марганец кремнистый | 2903 | 6F | Пестицид жидкий токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 2845 | 4W | Пирофорная жидкость органическая, н.у. | 2904 | 8L | Феноляты жидкие |
| 2846 | 4L | Пирофорное твердое вещество, органическое, н.у.к.* | 2904 | 8L | Хлорфеноляты жидкие ' |
| 2849 | 6L | 3-Хлорпропанол-1 | 2905 | 8L | Феноляты твердые |
| | | | 2905 | 8L | Хлорфеноляты твердые |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 2907 | 3L | Смесь изосорбитдинитрата | 2940 | 4L | 9-Фосфациклононаны |
| 2908 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка, пустой упаковочный комплект | 2940 | 4L | Циклооктадиенфосфины |
| 2909 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка, изделия из природного или обедненного урана или природного тория | 2941 | 6L | Фторанилины |
| 2910 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка, ограниченное количество материала | 2942 | 6L | 2-Трифторметиланилин |
| 2911 | 7L | Радиоактивный материал, освобожденная упаковка - приборы или изделия | 2943 | 3L | Тетрагидрофурфуриламид |
| 2912 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-I) | 2945 | 3C | N-Метилбутиламин |
| 2913 | 7L | Радиоактивный материал, объекты с поверхностным радиоактивным загрязнением (CSO-I или CSO-II) | 2946 | 6L | 2-Амино-5-диэтиламинопентан |
| 2915 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А | 2947 | 3L | Изопропилхлорацетат |
| 2916 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(U) | 2948 | 6L | 3-Трифторметил анилин |
| 2917 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(M) | 2949 | 8L | Натрий сернистый кислый гидратированный |
| 2919 | 7L | Радиоактивный материал, перевозимый в специальных условиях | 2950 | 4W | Магний в гранулах покрытых |
| 2920 | 8F | Коррозионная жидкость легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 2956 | 3E | 5-трет-Бутил-2,4,6-тринитро-м-ксилол |
| 2921 | 8S | Коррозионное вещество твердое легковоспламеняющееся, н.у.к.* | 2956 | 3E | Ксилол мускусный |
| 2922 | 8P | Коррозионная жидкость токсическая, н.у.к.* | 2965 | 4FW | Эфир бортрифтордиметилловый |
| 2923 | 8P | Коррозионное вещество твердое токсическое, н.у.к.* | 2966 | 6L | Тиогликоль |
| 2924 | | Легковоспламеняющаяся жидкость коррозионная, н.у.к.* | 2967 | 8L | Кислота сульфаминовая |
| | 3CH | Группа упаковывания I или II | 2968 | 4W | Манеб стабилизированный |
| | 3C | Группа упаковывания III | 2968 | 4W | Препарат манеба стабилизированный |
| 2925 | 3C | Легковоспламеняющееся твердое вещество коррозионное органическое, н.у.к.* | 2969 | 9L | Касторовая мука |
| 2926 | 3P | Легковоспламеняющееся твердое вещество токсическое органическое, н.у.к.* | 2969 | 9L | Касторовые бобы |
| 2927 | 6C | Токсическая жидкость коррозионная органическая, н.у.к.* | 2969 | 9L | Касторовые хлопья |
| 2928 | 6C | Токсическое вещество твердое коррозионное органическое, н.у.к.* | 2969 | 9L | Касторовый жмых |
| 2929 | 6F | Токсическая жидкость легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 2977 | 7C | Радиоактивный материал, гексафторид урана, делящийся |
| 2930 | 6F | Токсическое вещество твердое легковоспламеняющееся органическое, н.у.к.* | 2978 | 7C | Радиоактивный материал, гексафторид урана |
| 2931 | 6L | Ванадил серноокислый (сульфат ванадила) | 2983 | 3P | Окись этилена и окись пропилена, смесь |
| 2933 | 3L | Метил-2-хлорпропионат | 2984 | 5L | Перекись водорода, водный раствор |
| 2934 | 3L | Изопропил-2-хлорпропионат | 2985 | 3C | Хлорсиланы легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к. |
| 2935 | 3L | Этил-2-хлорпропионат | 2986 | 8F | Хлорсиланы коррозионные легковоспламеняющиеся, н.у.к. |
| 2936 | 6L | Кислота тиомолочная | 2987 | 8L | Хлорсиланы коррозионные, н.у.к. |
| 2937 | 6L | Спирт альфа-метилбензиловый жидкий | 2988 | 4FW | Хлорсиланы, взаимодействующие с водой, легковоспламеняющиеся коррозионные, н.у.к. |

| | | | | | |
|------|----|------------------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------------------|
| 2989 | 3L | Фосфит свинца двузамещенный | 3024 | 3P | Пестицид, производное кумарина, жидкий легковоспламеняющийся токсический* |
| 2990 | 9L | Спасательные средства самонадувающиеся | 3025 | 6F | Пестицид, производное кумарина, жидкий токсический легковоспламеняющийся* |
| 2991 | 6F | Пестицид на основе карбаматов жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3026 | 6L | Пестицид, производное кумарина, жидкий токсический* |
| 2992 | 6L | Пестицид на основе карбаматов жидкий токсический* | 3027 | 6L | Пестицид, производное кумарина, твердый токсический* |
| 2993 | 6F | Пестицид мышьяксодержащий жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3028 | 8L | Батареи сухие, содержащие гидроокись калия твердую |
| 2994 | 6L | Пестицид мышьяксодержащий жидкий токсический* | 3048 | 6W | Пестицид на основе алюминийфосфидов |
| 2995 | 6F | Пестицид хлорорганический жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3054 | 3L | Циклогексилмеркаптан |
| 2996 | 6L | Пестицид хлорорганический жидкий токсический* | 3055 | 8L | 2-(2-Аминоэтокси) этанол |
| 2997 | 6F | Пестицид на основе триазинов жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 3056 | 3L | норм-Гепталдегид |
| 2998 | 6L | Пестицид на основе триазинов жидкий токсический* | 3057 | 2CP | Трифторацетилхлорид |
| 3005 | 6F | Пестицид на основе тиокарбаматов жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3064 | 3L | Нитроглицерин, спиртовой раствор |
| 3006 | 6L | Пестицид на основе тиокарбаматов жидкий токсический* | 3065 | 3L | Спиртные напитки |
| 3009 | 6F | Пестицид медьсодержащий жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 3066 | 8L | Краска |
| 3010 | 6L | Пестицид медьсодержащий жидкий токсический* | 3066 | 8L | Материал лакокрасочный |
| 3011 | 6F | Пестицид ртутьсодержащий жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3070 | 2L | Смесь окиси этилена и дихлордиформетаназюз |
| 3012 | 6L | Пестицид ртутьсодержащий жидкий токсический* | 3071 | 6F | Меркаптаны жидкие токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 3013 | 6F | Пестицид, производное нитрофенола, жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3071 | 6F | Смесь меркаптанов жидкая токсическая легковоспламеняющаяся, н.у.к.* |
| 3014 | 6L | Пестицид, производное нитрофенола, жидкий токсический* | 3072 | 9L | Спасательные средства самонадувающиеся |
| 3015 | 6F | Пестицид, производное дипиридила, жидкий токсический легковоспламеняющийся* | 3073 | 6CF | Винилпиридины стабилизированные |
| 3016 | 6L | Пестицид, производное дипиридила, жидкий токсический* | 3077 | 9L | Вещество, представляющее опасность для окружающей среды, твердое, н.у.к.* |
| 3017 | 6F | Пестицид фосфорорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 3078 | 4W | Церий |
| 3018 | 6L | Пестицид фосфорорганический жидкий токсический* | 3079 | 6F | Метакрилонитрил стабилизированный |
| 3019 | 6F | Пестицид оловоорганический жидкий легковоспламеняющийся токсический* | 3080 | 6F | Изоцианаты токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 3020 | 6L | Пестицид оловоорганический жидкий токсический* | 3080 | 6F | Раствор изоцианата токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 3021 | 3P | Пестицид жидкий легковоспламеняющийся токсический, н.у.к.* | 3082 | 9L | Вещество, представляющее опасность для окружающей среды, жидкое, н.у.к.* |
| 3022 | 3H | 1,2-Бутиленоксид стабилизированный | 3083 | 2PX | Перхлорил фтористый |
| 3023 | 6F | 2-Метил-2-гептантиол | 3084 | 8X | Коррозионное вещество твердое окисляющее, н.у.к.* |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3085 | 5C | Окисляющее твердое вещество, коррозионное, н.у.к.* | 3113 | 5S | Органическая перекись типа С жидкая с регулируемой температурой* |
| 3086 | 6X | Токсическое вещество твердое окисляющее н.у.к.* | 3114 | 5S | Органическая перекись типа С твердая с регулируемой температурой* |
| 3087 | 5P | Окисляющее твердое вещество, токсическое, н.у.к.* | 3115 | 5S | Органическая перекись типа D жидкая с регулируемой температурой* |
| 3088 | 4L | Самонагревающееся твердое вещество органическое, н.у.к.* | 3116 | 5S | Органическая перекись типа D твердая с регулируемой температурой* |
| 3089 | 3L | Металлический порошок легко воспламеняющийся, н.у.к.* | 3117 | 5S | Органическая перекись типа E жидкая с регулируемой температурой* |
| 3090 | 9FZ | Литий-металлические батареи | 3118 | 5S | Органическая перекись типа E твердая с регулируемой температурой* |
| 3091 | 9FZ | Литий-металлические батареи, упакованные с оборудованием | 3119 | 5S | Органическая перекись типа F жидкая с регулируемой температурой* |
| 3091 | 9FZ | Литий-металлические батареи, содержащиеся в оборудовании | 3120 | 5S | Органическая перекись типа F твердая с регулируемой температурой* |
| 3092 | 3L | 1 -Метокси-2-пропанол | 3121 | 5W | Окисляющее твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 3093 | 8X | Коррозионная жидкость окисляющая, н.у.к.* | 3122 | 6X | Токсическая жидкость окисляющая, н.у.к.* |
| 3094 | 8W | Коррозионная жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 3123 | 6W | Токсическая жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 3095 | 8S | Коррозионное вещество твердое самонагревающееся, н.у.к.* | 3124 | 6S | Токсическое вещество твердое самонагревающееся, н.у.к.* |
| 3096 | 8W | Коррозионное вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 3125 | 6W | Токсическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 3097 | 3X | Легковоспламеняющееся твердое вещество окисляющее, н.у.к.* | 3126 | 4C | Самонагревающееся твердое вещество коррозионное органическое, н.у.к.* |
| 3098 | 5C | Окисляющая жидкость коррозионная, н.у.к.* | 3127 | 4X | Самонагревающееся твердое вещество окисляющее, н.у.к.* |
| 3099 | 5P | Окисляющая жидкость токсическая, н.у.к.* | 3128 | 4P | Самонагревающееся твердое вещество токсическое органическое, н.у.к.* |
| 3100 | 5S | Окисляющее твердое вещество, самонагревающееся, н.у.к.* | 3129 | 4CW | Жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, коррозионная, н.у.к. |
| 3103 | 5L | Органическая перекись типа С жидкая* | 3130 | 4PW | Жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, токсическая, н.у.к.* |
| 3104 | 5L | Органическая перекись типа С твердая* | 3131 | 4CW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, коррозионное, н.у.к.* |
| 3105 | 5L | Органическая перекись типа D жидкая* | 3132 | 4FW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, легко воспламеняющееся, н.у.к.* |
| 3106 | 5L | Органическая перекись типа D твердая* | 3133 | 4WX | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, окисляющее, н.у.к.* |
| 3107 | 5L | Органическая перекись типа E жидкая* | 3134 | 4PW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, токсическое, н.у.к.* |
| 3108 | 5L | Органическая перекись типа E твердая* | 3135 | 4SW | Твердое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, самонагревающееся, н.у.к.* |
| 3109 | 5L | Органическая перекись типа F жидкая* | 3136 | 2A | Трифторметан охлажденный жидкий |
| 3110 | 5L | Органическая перекись типа F твердая* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3137 | 5F | Окисляющее твердое вещество, легковоспламеняющееся, н.у.к.* | 3159 | 2L | Газ рефрижераторный R 134a |
| 3138 | 10L | Этилена, ацетилена и пропилена смесь охлажденная жидкая | 3159 | 2L | 1,1,1,2-Тетрафторэтан |
| 3139 | 5L | Окисляющая жидкость, н.у.к.* | 3160 | 10P | Газ сжиженный токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 3140 | 6L | Алкалоиды жидкие, н.у.к.* | 3161 | 10L | Газ сжиженный легковоспламеняющийся, н.у.к.* |
| 3140 | 6L | Соли алкалоидов жидкие, н.у.к.* | 3162 | 2P | Газ сжиженный токсический, н.у.к.* |
| 3141 | 6L | Соединение сурьмы неорганическое жидкое, н.у.к.* | 3163 | 2L | Газ сжиженный, н.у.к.* |
| 3142 | 6L | Дезинфицирующая жидкость токсическая, н.у.к.* | 3164 | 2L | Изделия под гидравлическим давлением |
| 3143 | 6L | Краситель твердый токсический, н.у.к.* | 3164 | 2L | Изделия под пневматическим давлением |
| 3143 | 6L | Полупродукт синтеза красителей твердый токсический, н.у.к.* | 3165 | 3CP | Топливный бак гидроагрегата воздушного судна |
| 3144 | 6L | Препарат никотина жидкий, н.у.к.* | 3166 | 9L | Двигатель внутреннего сгорания, работающий на легковоспламеняющейся жидкости |
| 3144 | 6L | Соединение никотина жидкое, н.у.к.* | 3166 | 9L | Двигатель внутреннего сгорания, работающий на легковоспламеняющемся газе |
| 3145 | 8L | Алкилфенолы жидкие, н.у.к. | 3166 | 9L | Двигатель, работающий на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющийся газ |
| 3146 | 6L | Оловоорганическое соединение твердое, н.у.к.* | 3166 | 9L | Двигатель, работающий на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость |
| 3147 | 8L | Краситель твердый коррозионный, н.у.к.* | 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на легковоспламеняющейся жидкости |
| 3147 | 8L | Полупродукт синтеза красителей твердый коррозионный, н.у.к.* | 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на легковоспламеняющемся газе |
| 3148 | 4W | Жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющийся газ |
| 3149 | 5C | Смесь гидроперекиси и кислоты перуксусной стабилизированная | 3166 | 9L | Транспортное средство, работающее на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость |
| 3150 | 10L | Заправочные элементы с углеводородным газом для малых устройств | 3167 | 10L | Проба газа несжатого легковоспламеняющегося, н.у.к. |
| 3150 | 10L | Устройства малые, приводимые в действие углеводородным газом | 3168 | 10P | Проба газа несжатого токсического легковоспламеняющегося, н.у.к. |
| 3151 | 9L | Полигалогенированные дифенилы жидкие | 3169 | 2P | Проба газа несжатого токсического, н.у.к. |
| 3151 | 9L | Полигалогенированные терфенилы жидкие | 3170 | 4W | Побочные продукты переплавки алюминия |
| 3152 | 9L | Полигалогенированные дифенилы твердые | 3170 | 4W | Побочные продукты плавки алюминия |
| 3152 | 9L | Полигалогенированные терфенилы твердые | 3171 | 9L | Приводимое в действие батареей оборудование |
| 3153 | 10L | Эфир перфторметилвиниловый | 3171 | 9L | Приводимое в действие батареей транспортное средство |
| 3154 | 10L | Эфир перфторэтилвиниловый | 3172 | 6L | Токсины, выделенные из живых организмов, жидкие, н.у.к.* |
| 3155 | 6L | Пентахлорфенол | 3174 | 4L | Дисульфид титана |
| 3156 | 2X | Газ сжатый окисляющий, н.у.к.* | 3175 | 3L | Твердые вещества, содержащие легковоспламеняющуюся жидкость, н.у.к.* |
| 3157 | 2X | Газ сжиженный окисляющий, н.у.к.* | 3176 | 3L | Легковоспламеняющееся твердое вещество органическое расплавленное, н.у.к.* |
| 3158 | 2L | Газ охлажденный жидкий, н.у.к.* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|----------------------------------------------------------------------|
| 3178 | 3L | Легковоспламеняющееся твердое вещество неорганическое, н.у.к.* | 3216 | 5L | Персульфаты неорганические, водный раствор, н.у.к. |
| 3179 | 3P | Легковоспламеняющееся твердое вещество токсическое неорганическое, н.у.к.* | 3218 | 5L | Нитраты неорганические, водный раствор, н.у.к. |
| 3180 | 3C | Легковоспламеняющееся твердое вещество, коррозионное, неорганическое, н.у.к.* | 3219 | 5L | Нитриты неорганические, водный раствор, н.у.к.* |
| 3181 | 3L | Соли металлов органических соединений легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 3220 | 2L | Газ рефрижераторный R 125 |
| 3182 | 3L | Гидриды металлов легковоспламеняющиеся, н.у.к.* | 3220 | 2L | Пентафторэтан |
| 3183 | 4L | Самонагревающаяся жидкость органическая, н.у.к.* | 3221 | 3E | Самореагирующая жидкость типа В* |
| 3184 | 4P | Самонагревающаяся жидкость токсическая органическая, н.у.к.* | 3223 | 3L | Самореагирующая жидкость типа С* |
| 3185 | 4C | Самонагревающаяся жидкость коррозионная органическая, н.у.к.* | 3224 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа С* |
| 3186 | 4L | Самонагревающаяся жидкость неорганическая, н.у.к.* | 3225 | 3L | Самореагирующая жидкость типа D* |
| 3187 | 4P | Самонагревающаяся жидкость токсическая неорганическая, н.у.к.* | 3226 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа D* |
| 3188 | 4C | Самонагревающаяся жидкость коррозионная неорганическая, н.у.к.* | 3227 | 3L | Самореагирующая жидкость типа E* |
| 3189 | 4L | Металлический порошок самонагревающийся, н.у.к.* | 3228 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа E* |
| 3190 | 4L | Самонагревающееся твердое вещество неорганическое, н.у.к.* | 3229 | 3L | Самореагирующая жидкость типа F* |
| 3191 | 4P | Самонагревающееся твердое вещество токсическое неорганическое, н.у.к.* | 3230 | 3L | Самореагирующее твердое вещество типа F* |
| 3192 | 4C | Самонагревающееся твердое вещество коррозионное неорганическое, н.у.к.* | 3231 | 3E | Самореагирующая жидкость типа В с регулируемой температурой* |
| 3194 | 4W | Пирофорная жидкость неорганическая, н.у.к.* | 3233 | 3S | Самореагирующая жидкость типа С с регулируемой температурой* |
| 3200 | 4L | Пирофорное твердое вещество неорганическое, н.у.к.* | 3234 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа С с регулируемой температурой* |
| 3205 | 4L | Алкоголяты щелочноземельных металлов, н.у.к.* | 3235 | 3S | Самореагирующая жидкость типа D с регулируемой температурой* |
| 3206 | 4C | Алкоголяты щелочных металлов самонагревающиеся коррозионные, н.у.к.* | 3236 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа D с регулируемой температурой* |
| 3208 | 4W | Металлическое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, н.у.к.* | 3237 | 3S | Самореагирующая жидкость типа E с регулируемой температурой* |
| 3209 | 4SW | Металлическое вещество, реагирующее при взаимодействии с водой, самонагревающееся, н.у.к.* | 3238 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа E с регулируемой температурой* |
| 3210 | 5L | Хлораты неорганические, водный раствор, н.у.к.* | 3239 | 3S | Самореагирующая жидкость типа F с регулируемой температурой* |
| 3211 | 5L | Перхлораты неорганические, водный раствор, н.у.к. | 3240 | 3S | Самореагирующее твердое вещество типа F с регулируемой температурой* |
| 3212 | 5L | Гипохлориты неорганические, н.у.к.* | 3241 | 3L | 2-Бром-2-нитропропан-1,3-диол |
| 3213 | 5L | Броматы неорганические, водный раствор, н.у.к.* | 3242 | 3L | Азодикарбонамид |
| 3214 | 5L | Перманганаты неорганические, водный раствор, н.у.к.* | 3243 | 6L | Твердые вещества, содержащие токсическую жидкость, н.у.к.* |
| 3215 | 5L | Персульфаты неорганические, н.у.к. | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------|
| 3244 | 8L | Твердые вещества, содержащие коррозионную жидкость, н.у.к.* | 3274 | 3C | Раствор алкоголятов, н.у.к.* |
| 3245 | 9L | Генетически измененные микроорганизмы | 3275 | 6F | Нитрилы токсические легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 3245 | 9L | Генетически измененные организмы | 3276 | 6L | Нитрилы токсические жидкие, н.у.к.* |
| 3246 | 6C | Метансульфохлорид | 3277 | 6C | Хлорформаты токсические коррозионные, н.у.к.* |
| 3247 | 5L | Перборат натрия безводный | 3278 | 6L | Фосфоорганическое соединение токсическое жидкое, н.у.к.* |
| 3248 | 3P | Лекарственный препарат жидкий легковоспламеняющийся токсический, н.у.к. | 3279 | 6F | Фосфоорганическое соединение токсическое легковоспламеняющееся, н.у.к. |
| 3249 | 6L | Лекарственный препарат твердый токсический, н.у.к. | 3280 | 6L | Мышьякоорганическое соединение жидкое, н.у.к.* |
| 3250 | 6C | Кислота хлоруксусная расплавленная | 3281 | 6L | Карбонилы металлов жидкие, н.у.к.* |
| 3251 | 3L | Изосорбит-5-мононитрат | 3282 | 6L | Металлоорганическое соединение токсическое жидкое, н.у.к. |
| 3252 | 10L | Газ рефрижераторный R 32 | 3283 | 6L | Соединение селена твердое, н.у.к.* |
| 3252 | 10L | Дифторметан | 3284 | 6L | Соединение теллура, н.у.к.* |
| 3253 | 8L | Динатрий триоксосиликат | 3285 | 6L | Соединение ванадия, н.у.к.* |
| 3254 | 4L | Трибутилфосфан | 3286 | 3CP | Легковоспламеняющаяся жидкость токсическая коррозионная, н.у.к.* |
| 3255 | 4C | трет-Бутилгипохлорит | 3287 | 6L | Токсическая жидкость неорганическая, н.у.к.* |
| 3256 | 3L | Жидкость с повышенной температурой легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 3288 | 6L | Токсическое вещество твердое неорганическое, н.у.к.* |
| 3257 | 9L | Жидкость с повышенной температурой, н.у.к.* | 3289 | 6C | Токсическая жидкость коррозионная неорганическая, н.у.к.* |
| 3258 | 9L | Твердое вещество с повышенной температурой, н.у.к.* | 3290 | 6C | Токсическое вещество твердое коррозионное неорганическое, н.у.к.* |
| 3259 | 8L | Амины твердые коррозионные, н.у.к.* | 3291 | 11L | Биомедицинские отходы, н.у.к. |
| 3259 | 8L | Полиамины твердые коррозионные, н.у.к.* | 3291 | 11L | Медицинские отходы, н.у.к. |
| 3260 | 8L | Коррозионное твердое вещество кислотное неорганическое, н.у.к.* | 3291 | 11L | Медицинские отходы, на которые распространяется действие правил, н.у.к. |
| 3261 | 8L | Коррозионное твердое вещество кислотное органическое, н.у.к.* | 3291 | 11L | Отходы больничного происхождения неуточненные, н.у.к. |
| 3262 | 8L | Коррозионное вещество твердое щелочное неорганическое, н.у.к.* | 3292 | 4W | Батареи, содержащие натрий |
| 3263 | 8L | Коррозионное вещество твердое щелочное органическое, н.у.к.* | 3292 | 4W | Элементы, содержащие натрий |
| 3264 | 8L | Коррозионная жидкость кислотная неорганическая, н.у.к.* | 3293 | 6L | Гидразин, водный раствор |
| 3265 | 8L | Коррозионная жидкость кислотная органическая, н.у.к.* | 3294 | 6F | Водород цианистый, раствор в спирте |
| 3266 | 8L | Коррозионная жидкость основная неорганическая, н.у.к.* | 3295 | | Углеводороды жидкие, н.у.к. |
| 3267 | 8L | Коррозионная жидкость основная органическая, н.у.к.* | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| 3268 | 9L | Устройства безопасности | | 3L | Группа упаковывания III |
| 3269 | 3L | Комплект полиэфирной смолы | 3296 | 2L | Газ рефрижераторный R 227 |
| 3270 | 3L | Нитроцеллюлозные мембранные фильтры | 3296 | 2L | Гептафторпропан |
| 3271 | 3L | Эфиры, н.у.к.* | 3297 | 2L | Смесь окиси этилена и хлортetraфторэтана |
| 3272 | 3L | Эфиры сложные, н.у.к.* | 3298 | 2L | Смесь окиси этилена и пентафторэтана |
| 3273 | 3HP | Нитрилы легковоспламеняющиеся токсические, н.у.к.* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------------------------------------|------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3299 | 2L | Смесь окиси этилена и тетрафторэтана | 3326 | 7L | Радиоактивный материал, объекты с поверхностным радиоактивным загрязнением (SCO-I или SCO-II), делящийся |
| 3300 | 10P | Смесь окиси этилена и двуокиси углерода | 3327 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А, делящийся |
| 3301 | 8L | Коррозионная жидкость самонагревающаяся, н.у.к.* | 3328 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(U), делящийся |
| 3302 | 6L | 2-Диметиламиноэтилакрилат | 3329 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа В(M), делящийся |
| 3303 | 2X | Газ сжатый токсический окисляющий, н.у.к.* | 3330 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа С, делящийся |
| 3304 | 2CP | Газ сжатый токсический коррозионный, н.у.к.* | 3331 | 7L | Радиоактивный материал, перевозимый в специальных условиях, делящийся |
| 3305 | 10C | Газ сжатый токсический . легковоспламеняющийся коррозионный, н.у.к.* | 3332 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А., особого вида |
| 3306 | 2CX | Газ сжатый токсический окисляющий коррозионный, н.у.к.* | 3333 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа А, особого вида, делящийся |
| 3307 | 2X | Газ сжиженный токсический окисляющий, н.у.к.* | 3334 | 9A | Жидкость, на которую распространяется действие авиационных правил, н.у.к.* |
| 3308 | 2CP | Газ сжиженный токсический коррозионный, н.у.к.* | 3335 | 9A | Твердое вещество, на которое распространяется действие авиационных правил, н.у.к.* |
| 3309 | 10C | Газ сжиженный токсический легковоспламеняющийся коррозионный, н.у.к.* | 3336 | | Меркаптаны жидкие легковоспламеняющиеся, н.у.к.* |
| 3310 | 2CX | Газ сжиженный токсический окисляющий коррозионный, н.у.к.* | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| 3311 | 2X | Газ охлажденный жидкий окисляющий, н.у.к.* | | 3L | Группа упаковывания III |
| 3312 | 10L | Газ охлажденный жидкий легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 3336 | | Смесь меркаптанов жидкая легковоспламеняющаяся, н.у.к.* |
| 3313 | 4L | Пигменты органические самонагревающиеся | | 3H | Группа упаковывания I или II |
| 3314 | 9L | Пластичный формовочный состав | | 3L | Группа упаковывания III |
| 3315 | 6L | Химическая проба токсическая | 3337 | 2L | Газ рефрижераторный R 404A |
| 3316 | 9L | Комплект первой помощи | 3338 | 2L | Газ рефрижераторный R 407A |
| 3316 | 9L | Химический комплект | 3339 | 2L | Газ рефрижераторный R 407B |
| 3317 | 3E | 2-Амино-4,6-денитрофенол увлажненный | 3340 | 2L | Газ рефрижераторный R 407C |
| 3318 | 2CP | Аммиак, раствор | 3341 | 4L | Двуокись тиомочевины |
| 3319 | 3L | Смесь нитроглицерина десенсибилизированная твердая, н.у.к. | 3342 | 4L | Ксантогенаты |
| 3320 | 8L | Натрий боргидрид и гидроокись натрия, раствор | 3343 | 3E | Смесь нитроглицерина десенсибилизированная жидкая легковоспламеняющаяся, н.у.к.* |
| 3321 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-II) | 3344 | 3E | Смесь пентаэритритолтетранитрата десенсибилизированная твердая, н.у.к.* |
| 3322 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-III) | 3344 | 3E | Смесь PETN десенсибилизированная твердая, н.у.к.* |
| 3323 | 7L | Радиоактивный материал, упаковка типа С | 3345 | 6L | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, твердый токсический* |
| 3324 | 7L | Радиоактивный материал с низкой, удельной з 347 активностью (LSA-II), делящийся | | | |
| 3325 | 7L | Радиоактивный материал с низкой удельной активностью (LSA-III), делящийся | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3346 | 3P | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, жидкий легко воспламеняющийся токсический* | 3369 | 3E | Динитро-орто-крезолат натрия увлажненный |
| | 6F | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, жидкий токсический легко воспламеняющийся* | 3370 | 3E | Мочевина азотнокислая увлажненная (нитрат мочевины) |
| 3348 | 6L | Пестицид, производное феноксиуксусной кислоты, жидкий токсический* | 3371 | 3L | 2-Метилбутанал |
| 3349 | 6L | Пестицид на основе пиретроидов твердый токсический* | 3373 | 11L | Биологическое вещество, категория В |
| 3350 | 3P | Пестицид на основе пиретроидов жидкий легко воспламеняющийся токсический* | 3374 | 10L | Ацетилен нерастворенный |
| 3351 | 6F | Пестицид на основе пиретроидов жидкий токсический легко воспламеняющийся* | 3375 | 5L | Аммония нитрата гель |
| 3352 | 6L | Пестицид на основе пиретроидов жидкий токсический* | 3375 | 5L | Аммония нитрата суспензия |
| 3354 | 10L | Газ инсектицидный легко воспламеняющийся, н.у.к.* | 3375 | 5L | Аммония нитрата эмульсия |
| 3355 | 10P | Газ инсектицидный токсический легко воспламеняющийся, н.у.к.* | 3376 | 3E | 4-Нитрофенил-гидразан |
| 3356 | 5L | Генератор кислорода химический | 3377 | 5L | Натрия пербората моногидрат |
| 3357 | 3L | Смесь нитроглицерина десенсибилизированная жидкая, н.у.к.* | 3378 | 5L | Натрия карбоната пероксигидрат |
| 3358 | 10L | Рефрижераторные установки | 3379 | 3E | Десенсибилизированное взрывчатое вещество жидкое, н.у.к.* |
| 3359 | 9L | Фумигированная грузовая транспортная единица | 3380 | 3E | Десенсибилизированное взрывчатое вещество твердое, н.у.к.* |
| 3360 | 3L | Волокна растительные, сухие | 3381 | 6L | Токсическая при вдыхании жидкость, н.у.к.* |
| 3361 | 6C | Хлорсиланы токсические коррозионные, н.у.к.* | 3382 | 6L | Токсическая при вдыхании жидкость, н.у.к.* |
| 3362 | 6CF | Хлорсиланы токсические коррозионные легко воспламеняющиеся, н.у.к.* | 3383 | 6F | Токсическая при вдыхании жидкость легко воспламеняющаяся, н.у.к. |
| 3363 | 9L | Опасные грузы в механизмах | 3384 | 6F | Токсическая при вдыхании жидкость легко воспламеняющаяся, н.у.к.* |
| 3363 | 9L | Опасные грузы в приборах | 3385 | 6W | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 3364 | 3E | Пикриновая кислота увлажненная | 3386 | 6W | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, н.у.к.* |
| 3364 | 3E | Тринитрофенол увлажненный | 3387 | 6X | Токсическая при вдыхании жидкость окисляющая, н.у.к.* |
| 3365 | 3E | Пикрилхлорид увлажненный | 3388 | 6X | Токсическая при вдыхании жидкость окисляющая, н.у.к.* |
| 3365 | 3E | Тринитрохлорбензол увлажненный | 3389 | 6C | Токсическая при вдыхании жидкость коррозионная, н.у.к.* |
| 3366 | 3E | ТНТ (тринитротолуол) увлажненный | 3390 | 6C | коррозионная, н.у.к.* |
| 3366 | 3E | Тринитротолуол увлажненный | 3391 | 4L | Металлоорганическое вещество твердое пиррофорное* |
| 3367 | 3E | Тринитробензол увлажненный | 3392 | 4L | Металлоорганическое вещество жидкое пиррофорное* |
| 3368 | 3E | Кислота тринитробензойная увлажненная | 3393 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое пиррофорное, реагирующее при взаимодействии с водой* |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|------------------------------------------|
| 3394 | 4W | Металлоорганическое вещество жидкое пиррофорное, реагирующее при взаимодействии с водой* | 3424 | 6L | Динитро- орто- крезолат аммония, раствор |
| 3395 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой* | 3425 | 8L | Кислота бромуксусная твердая |
| 3396 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, легковоспламеняющееся* | 3426 | 6L | Акриламида раствор |
| 3397 | 4W | Металлоорганическое вещество твердое, реагирующее при взаимодействии с водой, самонагревающееся* | 3427 | 6L | Хлорбензил хлориды твердые |
| 3398 | 4W | Металлоорганическое вещество жидкое, реагирующее при взаимодействии с водой* | 3428 | 6L | 3-Хлор-4-метилфенилизоцианат твердый |
| 3399 | 4FW | Металлоорганическое вещество жидкое, реагирующее при взаимодействии с водой, легковоспламеняющееся* | 3429 | 6L | Хлортолуидины жидкие |
| 3400 | 4L | Металлоорганическое вещество твердое самонагревающееся* | 3430 | 6L | Ксиленолы жидкие |
| 3401 | 4W | Амальга щелочных металлов твердая | 3431 | 6L | Нитробензотрифториды твердые |
| 3402 | 4W | Амальга щелочноземельных металлов твердая | 3432 | 9L | Полихлордифенилы твердые |
| 3403 | 4W | Калий, металлические сплавы твердые | 3434 | 6L | Нитрокрезолы жидкие |
| 3404 | 4W | Сплавы калия-натрия твердые | 3436 | 6L | Гексафторацетонгидрат твердый |
| 3405 | 5P | Барий хлорноватокислый, раствор | 3437 | 6L | Хлоркрезолы твердые |
| 3406 | 5P | Барий хлорнокислый, раствор | 3438 | 6L | Спирт альфа-метилбензиловый твердый |
| 3407 | 5L | Смесь хлората и хлористого магния, раствор | 3439 | 6L | Нитрилы токсические твердые, н.у.к.* |
| 3408 | 5P | Свинец хлорнокислый, раствор | 3440 | 6L | Соединение селена жидкое, н.у.к.* |
| 3409 | 6L | Хлорнитробензолы жидкие | 3441 | 6L | Хлординитробензолы твердые |
| 3410 | 6L | 4-Хлор-орто-толуидингидрохлорид, раствор | 3442 | 6L | Дихлоранилины твердые |
| 3411 | 6L | бета-Нафтиламин, раствор | 3443 | 6L | Динитробензолы твердые |
| 3412 | 8L | Кислота муравьиная | 3444 | 6L | Гидрохлорид никотина твердый |
| 3413 | 6L | Калий цианистый, раствор | 3445 | 6L | Никотин сернокислый твердый |
| 3414 | 6L | Натрий цианистый, раствор | 3446 | 6L | Нитротолуолы твердые |
| 3415 | 6L | Натрий фтористый, раствор | 3447 | 6L | Нитроксилы твердые |
| 3416 | 6i | Хлорацетофенон жидкий | 3448 | 6L | Вещество слезоточивое твердое, н.у.к.* |
| 3417 | 6L | Бромксилол твердый | 3449 | 6L | Бромбензилцианиды твердые |
| 3418 | 6L | 2,4-Толуилендиамин, раствор | 3450 | 6L | Дифенилхлорарсин твердый |
| 3419 | 8L | Бор трехфтористый и уксусная кислота - комплекс твердый | 3451 | 6L | Толуидины твердые |
| 3420 | 8L | Бор трехфтористый и пропионовая кислота - комплекс твердый | 3452 | 6L | Ксилидины твердые |
| 3421 | 8P | Калий двуфтористый кислый, раствор | 3453 | 8L | Кислота фосфорная твердая |
| 3422 | 6L | Калий фтористый, раствор | 3454 | 6L | Динитротолуолы твердые |
| 3423 | 8L | Гидроокись тетраметила аммония твердая | 3455 | 6C | Крезолы твердые |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3456 | 8L | Кислота нитрозилсерная твердая | 3475 | 3L | Этанола и газаolina смесь |
| 3457 | 6L | Хлорнитротолуолы твердые | 3475 | 3L | Этанола и петрола смесь |
| 3458 | 6L | Нитроанизолы твердые | 3476 | 4W | Кассеты топливных элементов |
| 3459 | 6L | Нитробромбензол твердый | 3476 | 4W | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 3460 | 6L | N-Этилбензилтолуиниды твердые | 3476 | 4W | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 3462 | 6L | Токсины, выделенные из живых организмов, твердые, н.у.к. | 3477 | 8L | Кассеты топливных элементов |
| 3463 | 8F | Кислота пропионовая | 3477 | 8L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 3464 | 6L | Фосфорорганическое соединение токсическое твердое, н.у.к.* | 3477 | 8L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 3465 | 6L | Мышьякоорганическое соединение твердое н.у.к. | 3478 | 10L | Кассеты топливных элементов |
| 3466 | 6L | Карбонилы металлов твердые, н.у.к. | 3478 | 10L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 3467 | 6L | Металлоорганическое соединение токсическое твердое, н.у.к. | 3478 | 10L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 3468 | 10L | Водород в системе хранения на основе металлгидридов | 3479 | 10L | Кассеты топливных элементов |
| 3468 | 10L | Водород в системе хранения на основе металлгидридов, содержащейся в оборудовании | 3479 | 10L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании |
| 3468 | 10L | Водород в системе хранения на основе металлгидридов, упакованной с оборудованием | 3479 | 10L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием |
| 3469 | | Краска легковоспламеняющаяся коррозионная | 3480 | 9F | Ионно-литиевые батареи |
| | 3CH | Группа упаковывания I и II | 3481 | 9F | Ионно-литиевые батареи, содержащиеся в оборудовании |
| | 3CL | Группа упаковывания III | 3481 | 9F | Ионно-литиевые батареи, упакованные с оборудованием |
| 3469 | | Материал лакокрасочный легковоспламеняющийся коррозионный | 3482 | 4W | Металл щелочноземельный диспергированный легковоспламеняющийся |
| | 3CH | Группа упаковывания I и II | 3482 | 4W | Металл щелочной диспергированный легковоспламеняющийся |
| | 3CL | Группа упаковывания III | 3483 | 6F | Присадка антидетонационная к моторному топливу, легковоспламеняющаяся |
| 3470 | 8F | Краска коррозионная легковоспламеняющаяся | 3484 | 8FP | Гидразина водный раствор легковоспламеняющийся |
| 3470 | 8F | Материал лакокрасочный коррозионный легковоспламеняющийся | 3485 | 5C | Кальция гипохлорита смесь сухая коррозионная |
| 3471 | 8L | Гидродифториды, раствор, н.у.к. | 3485 | 5C | Кальция гипохлорит сухой коррозионный |
| 3472 | 8L | Кислота кротоновая жидкая | 3486 | 5C | Кальция гипохлорита смесь сухая коррозионная |
| 3473 | 3L | Кассеты топливных элементов | 3487 | 5C | Кальция гипохлорита гидратированная смесь коррозионная |
| 3473 | 3L | Кассеты топливных элементов, содержащиеся в оборудовании | 3487 | 5C | Кальция гипохлорит гидратированный коррозионный |
| 3473 | 3L | Кассеты топливных элементов, упакованные с оборудованием | 3488 | 6CF | Токсическая при вдыхании жидкость легковоспламеняющаяся коррозионная, н.у.к.* |
| 3474 | 3E | 1 -Гидроксибензотриазол моногидрат | 3489 | 6CF | Токсическая при вдыхании жидкость легковоспламеняющаяся коррозионная, н.у.к.* |
| 3475 | 3L | Этанола и бензина моторного смесь | 3490 | 6FW | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, легковоспламеняющаяся, н.у.к.* |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3491 | 6FW | Токсическая при вдыхании жидкость, реагирующая при взаимодействии с водой, легковоспламеняющаяся, н.у.к.* | 3517 | 10С | Газ адсорбированный токсический легковоспламеняющийся коррозионный, н.у.к.* |
| 3494 | 3P | Нефть сырая сернистая легковоспламеняющаяся токсическая | 3518 | 2PX | Газ адсорбированный токсический окисляющий коррозионный, н.у.к.* |
| 3495 | 8P | Йод | 3519 | 2CP | Трифторид бора адсорбированный |
| 3496 | 9L | Батареи никельметаллгидридные | 3520 | 2PX | Хлор адсорбированный |
| 3497 | 4L | Крилевая мука | 3521 | 2CP | Тетрафторид кремния адсорбированный |
| 3498 | 8L | Монохлорид йода жидкий | 3522 | 10P | Арсин адсорбированный |
| 3499 | 9L | Конденсатор | 3523 | 10P | Герман адсорбированный |
| 3500 | 2L | Химический продукт под давлением, н.у.к.* | 3524 | 2CP | Пентафторид фосфора адсорбированный |
| 3501 | 10L | Химический продукт под давлением, легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 3525 | 10P | Фосфин адсорбированный |
| 3502 | 2P | Химический продукт под давлением, токсический, н.у.к.* | 3526 | 10P | Селенид водорода адсорбированный |
| 3503 | 2C | Химический продукт под давлением, коррозионный, н.у.к.* | 3528 | 3L | Двигатель, внутреннего сгорания, работающий на легковоспламеняющейся жидкости |
| 3504 | 10P | Химический продукт под давлением, легковоспламеняющийся, токсический, н.у.к.* | 3528 | 3L | Двигатель, работающий на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость |
| 3505 | 10C | Химический продукт под давлением, легковоспламеняющийся, коррозионный, н.у.к.* | 3528 | 3L | Машина с двигателем внутреннего сгорания, работающая на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость |
| 3506 | 8L | Ртуть, содержащаяся в промышленных изделиях | 3528 | 3L | Машина с двигателем внутреннего сгорания, работающая на легковоспламеняющейся жидкости |
| 3507 | 8L | Гексафторид урана, радиоактивный материал, освобожденная упаковка | 3529 | 10L | Двигатель внутреннего сгорания, работающий на легковоспламеняющемся газе |
| 3508 | 9L | Конденсатор асимметричный | 3529 | 10L | Двигатель, работающий на топливных элементах, содержащий легковоспламеняющийся газ |
| 3509 | 9L | Упаковочные комплекты отбракованные пустые неочищенные | 3529 | 10L | Машина, работающая на топливных элементах, содержащих легковоспламеняющийся газ |
| 3510 | 10L | Газ адсорбированный легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 3529 | 10L | Машина с двигателем внутреннего сгорания, работающим на легковоспламеняющемся газе |
| 3511 | 2L | Газ адсорбированный, н.у.к.* | 3530 | 9L | Двигатель внутреннего сгорания |
| 3512 | 2P | Газ адсорбированный токсический, н.у.к.* | 3530 | 9L | Машина с двигателем внутреннего сгорания |
| 3513 | 2X | Газ адсорбированный окисляющий, н.у.к.* | 3531 | 3L | Полимеризующееся вещество твердое, стабилизированное, н.у.к.* |
| 3514 | 10P | Газ адсорбированный токсический легковоспламеняющийся, н.у.к.* | 3532 | 3L | Полимеризующееся вещество жидкое, стабилизированное, н.у.к.* |
| 3515 | 2PX | Газ адсорбированный токсический окисляющий, н.у.к.* | 3533 | 3L | Полимеризующееся вещество твердое, перевозимое при регулируемой температуре, н.у.к.* |
| 3516 | 2CP | Газ адсорбированный токсический коррозионный, н.у.к.* | 3534 | 3L | Полимеризующееся вещество жидкое, перевозимое при регулируемой температуре, н.у.к.* |
| | | | 8000 | 9L | Потребительские товары |

Директор департамента
производства полетов

И.В. Бурькин

Исполнитель: Н.А. Баландин
тел. 2589 NEC



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА
ЧАСТЬ А
Дополнение № ОГ 04-17**

РД-ГД-001

Стр. 122 из 122

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

APPROVED

By Deputy Director General, Flight Director

March 02 , 2017

**FLIGHT
OPERATIONS MANUAL
VOLUME A
FOURTH EDITION
SUPPLEMENT No OF 04-17
CHAPTER 9**

**«Emergency Response Guidance for Aircraft
Incidents Involving Dangerous Goods»**

| | | |
|----------------|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Document Type | Operations Manual | |
| Effective From | Date of Approval | |
| Prepared By | Flight Operations Department | Phone Number 2589 NEC e-mail nbalandin@aeroflot.ru |



**FLIGHT OPERATIONS MANUAL
VOLUME A
Supplement No OF 04-17**

RD-GD-001

p. 2 from 106

INTENTIONALLY LEFT BLANK

TABLE OF CONTENTS

| | | |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | Foreword | 5 |
| 2 | General Considerations | 7 |
| 2.1 | General..... | 7 |
| 2.2 | Dangerous Goods in the Underfloor Cargo Compartments..... | 8 |
| 3 | Examples of Dangerous Goods Incidents Checklist..... | 11 |
| 3.1 | Checklist for Dangerous Goods Incidents..... | 11 |
| 3.2 | Amplified Checklist for Dangerous Goods Incident..... | 11 |
| 3.3 | Cabin Crew Checklist for Dangerous Goods Incidents in the Passenger Cabin During Flight..... | 13 |
| 3.3.1. | Battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke | 13 |
| 3.3.2. | Overhead Bin Battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke | 14 |
| 3.3.3. | Overheated Battery/Electrical Smell Involving a Portable Electronic Device (PED) — no Visible Fire or Smoke | 15 |
| 3.3.4. | PED Inadvertently Rushed or Damaged in Electrically Adjustable Seat | 16 |
| 3.3.5. | Fire Involving Dangerous Goods | 17 |
| 3.3.6. | Spillage or leakage of dangerous goods..... | 18 |
| 3.4 | Amplified Cabin Crew Checklist for Dangerous Goods Incidents in the Passenger Cabin During Flight..... | 19 |
| 3.4.1 | Battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke | 19 |
| 3.4.2 | Overhead Bin battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke | 22 |
| 3.4.3 | Overheated Battery/Electrical Smell Involving a Portable Electronic Device (PED) — no Visible Fire or Smoke | 24 |
| 3.4.4 | PED Inadvertently Crushed or Damaged in Electrically Adjustable Seat..... | 25 |
| 3.4.5 | Fire Involving Dangerous Goods | 27 |
| 3.4.6 | Spillage or Leakage of Dangerous Goods..... | 29 |
| 4 | Chart of Drills and List of Dangerous Goods with Dtil Reference Numbers | 35 |
| 4.1 | Aircraft Emergency Response Drills..... | 35 |
| 4.2 | Alphabetical List of Dangerous Goods with Drill Codes..... | 35 |
| 4.3 | Numerical List of Dangerous Goods with Drill Codes | 35 |
| | Table 4-1. Aircraft Emergency Response Drills..... | 36 |
| | Table 4-2. Alphabetical List of Dangerous Goods with Drill Codes..... | 38 |
| | Table 4-3. Numerical List of Dangerous Goods with Drill Codes..... | 72 |



INTENTIONALLY LEFT BLANK

1 FOREWORD

This document has been developed with the assistance of the Dangerous Goods Panel to provide guidance to States and operators for developing procedures and policies for dealing with dangerous goods incidents on board aircraft. It does not cover incidents which occur while the aircraft is on the ground, since emergency services should be available for such occurrences.

This document contains general information on the factors that may need to be considered when dealing with any dangerous goods incident. Guidance, in the form of checklists, is given for both flight crew and cabin crew, and is intended to be used in association with existing emergency procedures established in the aircraft flight manual. In addition, a list of dangerous goods is presented, both alphabetically and by UN (United Nations) number. The list identifies an appropriate emergency response drill for each item and a chart gives details of the drill and identifies other relevant safety matters. The list of dangerous goods presented in this document is based on the Dangerous Goods List (Table 3-1) contained in the 2017-2018 Edition of the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) and reflects, therefore, all additions, deletions and changes to Table 3-1 introduced in that edition of the Technical Instructions. Operators may wish to develop their own material based on this document or they may include all or part of it, such as the list of dangerous goods and the associated drill chart, in their operations manual. The document may also be used in the required dangerous goods training programme for crew members.

This document serves as the key for the flight crew to unlock the information given on the Notification to Pilot-in-Command for dangerous goods shipments; it prescribes the correct steps to be taken for each type of dangerous goods shipment carried aboard aircraft. Through the use of this document, the flight crew can put the information provided by the shipper about the dangerous goods to full use and take the correct actions for the emergency.

The Emergency Response Guidance is also intended to provide cabin crewmembers with appropriate procedures to respond to a spill or incident involving undeclared dangerous goods in the aircraft cabin.

Amplified checklists are included to address an incident in the passenger cabin, ensuring that appropriate steps are taken regardless of the commodity. If the undeclared dangerous goods can be identified, an alphabetical list of dangerous goods provided in the guide can be referenced to obtain the correct drill code, and therefore the correct spill and fire-fighting procedures to be used. Furthermore, specific guidance is given on responding to in flight fires involving portable electronic devices, which may contain lithium batteries.

When prepared and handled correctly, dangerous goods may be safely transported aboard aircraft.



**FLIGHT OPERATIONS MANUAL
VOLUME A
Supplement No OF 04-17**

RD-GD-001

p. 6 from 106

INTENTIONALLY LEFT BLANK

2 GENERAL CONSIDERATIONS

2.1 General

The following are considerations which may need to be taken into account in assessing an appropriate course of action to take in the event of an incident involving dangerous goods. These considerations apply whether the aircraft involved is carrying passengers, cargo or both.

- (1) Consideration should always be given to landing as soon as possible. If the situation permits, the relevant air traffic services should be informed of the dangerous goods on board, as indicated in Part 7, Chapter 4 of the Technical Instructions.
- (2) The appropriate fire or smoke removal emergency procedure approved for the aircraft type should always be carried out. Flight crew oxygen mask and regulators must be on and selected to the 100 per cent oxygen position to prevent the inhalation of smoke or fumes. Using the appropriate smoke removal emergency procedures should reduce the concentration of any contamination and help to avoid recirculation of contaminated air. Air conditioning systems should be operated at maximum capacity and all cabin air vented overboard (no recirculation of air) in order to reduce the concentration of any contamination in the air and to avoid recirculation of contaminated air.
- (3) Reducing altitude will reduce the rate of vaporization of liquid and may reduce the rate of leakage, but it may increase the rate of burning. Conversely, increasing altitude may reduce the rate of burning but may increase the rate of vaporization or leaking. If there is structural damage or the risk of an explosion, consideration should be given to keeping the differential pressure as low as possible.
- (4) The rate of ventilation should not be reduced in an attempt to extinguish a fire, as this will have an incapacitating effect on the passengers without significantly affecting the fire. Passengers are likely to suffocate through lack of oxygen before a fire is extinguished. Passenger survival chances are greatly enhanced by ensuring maximum cabin ventilation.
- (5) Gas-tight breathing equipment should always be worn when attending an incident involving fire or fumes. The use of therapeutic masks with portable oxygen bottles or the passenger drop-out oxygen system to assist passengers in a smoke- or fume-filled cabin should not be considered, since considerable quantities of fumes or smoke would be inhaled through the valves or holes in the masks. A more effective aid to passengers in a smoke- or fume-filled environment would be the use of a wet towel or cloth held over the mouth and nose. A wet towel or cloth aids in filtering and is more effective at doing this than a dry towel or cloth. Cabin crew should take prompt action if smoke or fumes develop and move passengers away from the area involved and, if necessary, provide wet towels or cloths and give instructions to breathe through them.
- (6) In general, water should not be used on a spillage or when fumes are present, since it may spread the spillage or increase the rate of fuming. Consideration should also be given to the possible presence of electrical components when using water extinguishers, but see 10).
- (7) Besides the mandatory emergency equipment that is carried on an aircraft and the emergency response kit provided by some operators, many other items can be found that can be put to good use. These include:
 - bar or catering boxes;
 - oven gloves/fire-resistant gloves;
 - polyethylene bags;

- blankets; and
 - towels.
- (8) Hands should always be protected before touching suspicious packages or bottles. Fire-resistant gloves or oven gloves covered by polyethylene bags are likely to give suitable protection.
- (9) Care should always be taken when mopping up any spillage or leakage to ensure there will be no reaction between what is to be used for mopping up and the dangerous goods. If it appears there could be a reaction, mopping up should not be attempted but the spillage should be covered with polyethylene bags. If polyethylene bags are not available, care should be taken to ensure there will be no reaction between whatever is used to contain the item and the item itself.
- (10) In case of a spill of known or suspected dangerous goods in powder form, everything affected should be left undisturbed. This type of spill should not be covered with a fire agent or diluted with water. Passengers should be moved away from the area. Switching off recirculation fans should be considered. The area of the spillage should be covered using polyethylene or other plastic bags and blankets. The area should be kept isolated. After landing, only qualified specialists should deal with the situation.
- (11) If a fire has been dealt with successfully and it is obvious that inner packagings are intact, consideration should be given to using water to cool the packages and thus avoid the possibility of reignition, but see 6).
- (12) A smoking ban should be introduced when fumes or vapours are present.
- (13) In any incident in which rescue and firefighting (RFF) personnel come to the aircraft, either when dangerous goods are the cause of the incident or when dangerous goods are being carried on the aircraft and are not directly involved in the incident, a procedure should be established to ensure that the pilot-in-command's dangerous goods notification form is immediately made available to the RFF services. Such a procedure might require the first flight crew member to leave the aircraft in the event of an emergency evacuation to deliver the pilot-in-command's notification to the senior member of the RFF personnel.
- (14) If an incident involves a chemical substance which can be identified (by the UN proper shipping name or number, or by any other means), it may be possible, in some circumstances, to obtain helpful information from the various national chemical databanks. These databanks normally maintain 24-hour telephone accessibility and so can be reached by a phone-patch procedure. Examples of such databanks are:

United States — CHEMTREC

www.chemtrec.com

Canada — CANUTEC

www.tc.gc.ca/eng/canutec/menu.htm

2.2 Dangerous Goods in the Underfloor Cargo Compartments

Dangerous goods may be carried as cargo in the underfloor cargo compartments. Spillages or leakages are unlikely to be detected during flight unless they cause noticeable fumes in the passenger cabin or on the flight deck. In the event of leakage, the air in the passenger cabin and on the flight deck may have become flammable, irritating or toxic. Non-essential electrics should be turned off and smoking should be prohibited. Also, the crew should use full face masks, (100 per cent oxygen) or smoke hoods. Wherever possible, the passengers should be provided with wet towels or cloths for use over the nose and mouth.

Smoke or fire in an underfloor cargo compartment may not have originated from any

dangerous goods loaded in that compartment. Such goods, however, may be affected by any fire. Standard aircraft emergency procedures should always be followed to deal with the smoke or fire.

In some aircraft there is access from inside the aircraft to underfloor Class D cargo compartments. In general, even if access is possible, an entry should not be made since this will allow air to enter the compartment, which may worsen the situation.

If an incident has arisen in an underfloor cargo compartment, the passengers and crew should be evacuated from the aircraft before any attempt is made to open the cargo compartment doors. The cargo compartment doors should be opened with the emergency services in attendance.



**FLIGHT OPERATIONS MANUAL
VOLUME A
Supplement No OF 04-17**

RD-GD-001

p. 10 from 106

INTENTIONALLY LEFT BLANK

3 EXAMPLES OF DANGEROUS GOODS INCIDENTS CHECKLIST

3.1 Checklist for Dangerous Goods Incidents

- Follow the appropriate aircraft emergency procedures for fire or smoke removal.
- Consider landing as soon as possible.
- Consider turning off non-essential electrical power.
- Determine source of smoke/fumes/fire.
- For dangerous goods incidents in the passenger cabin, see cabin crew checklist and coordinate cockpit/cabin crew actions.
- Determine emergency response drill code.
- Use guidance from aircraft emergency response drills chart to help deal with incident.
- If the situation permits, notify ATC of the dangerous goods being carried.

AFTER LANDING

- Disembark passengers and crew before opening any cargo compartment doors.
- Inform ground personnel/emergency services of nature of item and where stowed.
- Make appropriate entry in maintenance log.

3.2 Amplified Checklist for Dangerous Goods Incident

- (1) ***Follow the appropriate aircraft emergency procedures for fire or smoke removal***
- (2) ***Consider landing as soon as possible***

Because of the difficulties and possibly disastrous consequences of any dangerous goods incident, consideration should be given to landing as soon as possible. The decision to land at the nearest suitable aerodrome should be made early rather than late, when an incident may have developed to a very critical point, severely restricting operational flexibility.

- (3) ***Consider turning off non-essential electrical power***

As the incident may be caused by electrical problems or as electrical systems may be affected by any incident, and particularly as firefighting activities, etc., may damage electric systems, turn off all non-essential electrical items. Retain power only to those instruments, systems and controls necessary for the continued safety of the aircraft. Do not restore power until it is positively safe to do so.

- (4) ***Determine source of smoke/fumes/fire***

The source of any smoke / fumes / fire may be difficult to determine. Effective firefighting or containment procedures can best be accomplished when the source of the incident is identified.

- (5) ***For dangerous goods incidents in the passenger cabin, see cabin crew checklist and coordinate cockpit/cabin crew actions***

Incidents in the passenger cabin should be dealt with by the cabin crew using the appropriate checklist and procedures. It is essential that the cabin crew and the flight crew coordinate their actions and that each be kept fully informed of the other's actions and intentions.

(6) Determine emergency response drill code

When the item has been identified, the corresponding entry on the pilot in command's dangerous goods notification form should be found. The applicable emergency response drill code may be given on the notification form, or if not given, can be found by noting the proper shipping name or the UN number on the notification form and using the alphabetical or numerical list of dangerous goods. If the item causing the incident is not listed on the notification form, an attempt should be made to determine the name or the nature of the substance. The alphabetical list can then be used to determine the emergency response drill code.

Note. The alphabetical and numerical lists referred to are those in Section 4 of this document.

(7) Use guidance from aircraft emergency response drills chart to help deal with incident

The drill code assigned to an item of dangerous goods consists of a number from 1 to 11, plus a single letter. Referring to the chart of emergency response drills, each drill number corresponds to a line of information concerning the risk posed by that substance and guidance on the preferable action that should be taken. The drill letter is shown separately on the drill chart; it indicates other possible hazards of the substance. In some cases, the guidance given by the drill number may be further refined by the information given by the drill letter.

(8) If the situation permits, notify ATC of the dangerous goods being carried

If an in-flight emergency occurs and the situation permits, the pilot-in-command should inform the appropriate air traffic services unit of the dangerous goods on board the aircraft. Wherever possible this information should include the proper shipping name and/or UN number, the class/division and for Class 1 the compatibility group, any identified subsidiary risk(s), the quantity and the location on board the aircraft. When it is not considered possible to include all the information, those parts thought most relevant in the circumstances should be given.

AFTER LANDING

(1) Disembark passenger and crew before opening any cargo compartment doors

Even if it has not been necessary to complete an emergency evacuation after landing, passengers and crew should disembark before any attempt is made to open the cargo compartment doors and before any further action is taken to deal with a dangerous goods incident. The cargo compartment doors should be opened with the emergency services in attendance.

(2) Inform ground personnel/emergency services of nature of item and where stowed

Upon arrival, take the necessary steps to identify to the ground staff where the item is stowed. Pass on by the quickest available means all information about the item including, when appropriate, a copy of the notification to pilot-in-command.

(3) Make appropriate entry in maintenance log

An entry should be made in the maintenance log that a check needs to be carried out to ensure that any leakage or spillage of dangerous goods has not damaged the aircraft structure or systems and that some aircraft equipment (e.g. fire extinguishers, emergency response kit, etc.) may need replenishing or replacing.

3.3 Cabin Crew Checklist for Dangerous Goods Incidents in the Passenger Cabin During Flight

3.3.1. Battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke

| Step | Cabin Crew Action |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p><i>Note: It may not be possible to identify the item (source of fire) immediately. In this case, apply Step 2 first, and then attempt to identify it.</i></p> <p>Caution: In order to avoid injury from a flash fire, it is not recommended to open the affected baggage when there is any indication of smoke or flames.</p> |
| 2. | <p>APPLY FIRE-FIGHTING PROCEDURE</p> <p>a) Obtain and use the appropriate fire extinguisher. b) Retrieve and use protective equipment, as applicable to the situation. c) Move passengers away from the area, if possible. d) Notify pilot-in-command / other cabin crew members.</p> <p><i>Note: Actions should occur simultaneously in a multi-crew operation.</i></p> |
| 3. | <p>REMOVE POWER</p> <p>a) Disconnect the device from the power supply, if safe to do so. b) Turn off in-seat power, if applicable. c) Verify that power to the remaining electrical outlets remains off, if applicable.</p> <p>Caution: Do not attempt to remove the battery from the device.</p> |
| 4. | <p>DOUSE THE DEVICE WITH WATER (OR OTHER NON-FLAMMABLE LIQUID)</p> <p><i>Note: Liquid may turn to steam when applied to the hot battery.</i></p> |
| 5. | <p>LEAVE THE DEVICE IN ITS PLACE AND MONITOR FOR ANY REIGNITION</p> <p>a) If smoke or flames reappear, repeat Steps 2 and 4.</p> <p>Caution:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Do not attempt to pick up or move the device. - Do not cover or enclose the device. - Do not use ice or dry ice to cool the device. |

| | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6. | <p>WHEN THE DEVICE HAS COOLED</p> <p>(e.g. approximately 10 to 15 minutes)</p> <p>a) Obtain a suitable empty container.</p> <p>b) Fill the container with enough water (or other non-flammable liquid) to submerge the device.</p> <p>c) Using protective equipment, place the device in the container and completely submerge in water (or other non-flammable liquid).</p> <p>d) Stow and secure (if possible) the container to prevent spillage.</p> |
| 7. | <p>MONITOR THE DEVICE AND THE SURROUNDING AREA FOR THE REMAINDER OF THE FLIGHT</p> |
| 8. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>a) Apply operator's post-incident procedures.</p> |

3.3.2. Overhead Bin Battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke

| Step | Cabin Crew Action |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>APPLY FIRE-FIGHTING PROCEDURE</p> <p>a) Obtain and use the appropriate fire extinguisher.</p> <p>b) Retrieve and use protective equipment, as applicable to the situation.</p> <p>c) Move passengers away from the area, if possible.</p> <p>d) Notify pilot-in-command / other cabin crew members.</p> <p><i>Note: Acthns should occur simultaneously in a multi-crew operation.</i></p> |
| 2. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p>If the device is visible and accessible, or, if the device is contained in baggage and flames are visible:</p> <p>a) Re-apply Step 1 to extinguish the flames, if applicable.</p> <p>b) Apply Steps 3 to 5.</p> <p>If smoke is coming from the overhead bin, but the device is not visible or accessible:</p> <p>c) Remove other baggage from the overhead bin to access the affected baggage/item.</p> <p>d) Identify the item.</p> <p>e) Apply Steps 3 to 5.</p> |

| | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Caution:</p> <p>In order to avoid injury from a flash fire, it is not recommended to open the affected baggage when there is any indication of smoke or flames.</p> |
| 3. | <p>DOUSE THE DEVICE (BAGGAGE) WITH WATER (OR OTHER NON-FLAMMABLE LIQUID)</p> <p>Note: <i>Liquid may turn to steam when applied to the hot battery.</i></p> |
| 4. | <p>WHEN THE DEVICE HAS COOLED</p> <p>a) Obtain a suitable empty container. b) Fill the container with enough water (or other non-flammable liquid) to submerge the device. c) Using protective equipment, place the device in the container and completely submerge in water (or other non-flammable liquid). d) Stow and secure (if possible) the container to prevent spillage.</p> |
| 5. | <p>MONITOR THE DEVICE AND THE SURROUNDING AREA FOR THE REMAINDER OF THE FLIGHT</p> |
| 6. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>a) Apply operator's post-incident procedures. b)</p> |

3.3.3. Overheated Battery/Electrical Smell Involving a Portable Electronic Device (PED) — no Visible Fire or Smoke

| Step | Cabin Crew Action |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | DENTIFY THE ITEM |
| 2. | INSTRUCT THE PASSENGER TO TURN OFF THE DEVICE IMMEDIATELY |
| 3. | <p>REMOVE POWER</p> <p>a) Disconnect the device from the power supply, if safe to do so. b) Turn off in-seat power, if applicable. c) Verify that power to the remaining electrical outlets remains off, if applicable. d) Verify that the device remains off for the remainder of the flight.</p> <p>Caution: Do not attempt to remove the battery from the device.</p> |

| | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. | <p>INSTRUCT THE PASSENGER TO KEEP THE DEVICE VISIBLE AND MONITOR CLOSELY</p> <p>Caution:</p> <p>Unstable batteries may ignite even after the device is turned off.</p> |
| 5. | <p>IF SMOKE OR FLAMES APPEAR</p> <p>a) Apply BATTERY / PED FIRE / SMOKE checklist (see 3.3.1).</p> |
| 6. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>a) Apply operator's post-incident procedures.</p> |

3.3.4. PED Inadvertently Rushed or Damaged in Electrically Adjustable Seat

| <i>Step</i> | <i>Cabin Crew Action</i> |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | NOTIFY THE PILOT IN COMMAND/OTHER CABIN CREW MEMBERS |
| 2. | <p>OBTAIN INFORMATION FROM PASSENGER, BY ASKING HIM/HER</p> <p>a) To identify the item. b) Where he/she suspects that the item may have dropped or slipped into. c) If the seat was moved since misplacing the item.</p> |
| 3. | RETRIEVE AND USE PROTECTIVE EQUIPMENT, IF AVAILABLE |
| 4. | <p>RETRIEVE THE ITEM</p> <p>Caution:</p> <p>Do not move the seat electrically or mechanically when attempting to retrieve the item.</p> |

| | |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | <p>IF SMOKE OR FLAMES APPEAR</p> <p>a) Apply BATTERY / PED FIRE / SMOKE checklist (see 3.3.1).</p> |
| 6. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>a) Apply operator's post-incident procedures. b)</p> |

3.3.5. Fire Involving Dangerous Goods

| Step | Cabin Crew Action |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p><i>Note: It may not be possible to identify the item (source of fire) immediately. In this case, apply Step 2 first, and then attempt to identify it.</i></p> <p>Caution:</p> <p>In order to avoid injury from a flash fire, it is not recommended to open the affected baggage when there is any indication of smoke or flames.</p> |
| 2. | <p>APPLY FIRE-FIGHTING PROCEDURE</p> <p>a) Obtain and use the appropriate fire extinguisher / check use of water. b) Retrieve and use protective equipment, as applicable to the situation. c) Move passengers away from the area, if possible. d) Notify pilot-in-command / other cabin crew members.</p> <p><i>Note: Actions should occur simultaneously in a multi-crew operation.</i></p> |
| 3. | <p>MONITOR FOR ANY REIGNITION</p> <p>a) If smoke/flames reappear, repeat Step 2.</p> |
| 4. | <p>ONCE THE FIRE HAS BEEN EXTINGUISHED</p> <p>a) Apply SPILLAGE OR LEAKAGE OF DANGEROUS GOODS checklist, if required (see 3.3.6).</p> |

| | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>a) Apply operator's post-incident procedures.</p> |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3.3.6. Spillage or leakage of dangerous goods

| <i>Step</i> | <i>Cabin Crew Action</i> |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | NOTIFY THE PILOT-IN-COMMAND / OTHER CABIN CREW MEMBERS |
| 2. | IDENTIFY THE ITEM |
| 3. | COLLECT EMERGENCY RESPONSE KIT OR OTHER USEFUL ITEMS |
| 4. | DON RUBBER GLOVES AND SMOKE HOOD |
| 5. | MOVE PASSENGERS AWAY FROM AREA AND DISTRIBUTE WET TOWELS OR CLOTHS |
| 6. | PLACE DANGEROUS GOODS ITEM IN POLYETHYLENE BAGS |
| 7. | STOW POLYETHYLENE BAGS |
| 8. | TREAT AFFECTED SEAT CUSHIONS / COVERS IN THE SAME MANNER AS DANGEROUS GOODS ITEM |
| 9. | COVER SPILLAGE ON CARPET / FLOOR |
| 10. | REGULARLY INSPECT ITEMS STOWED AWAY / CONTAMINATED FURNISHINGS |
| 11. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>a) Apply operator's post-incident procedures.</p> |

3.4 Amplified Cabin Crew Checklist for Dangerous Goods Incidents in the Passenger Cabin During Flight

3.4.1 Battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke

| Step | Cabin Crew Action |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p>It may not be possible to identify the item (source of fire) right away, especially if the fire has started in a seat pocket or the device is not readily accessible. In this case, fire-fighting procedures should be applied as a first step. If the item is contained in baggage, the crew's actions would be similar to the actions for a device that is visible or readily accessible.</p> <p>Caution:</p> <p>In order to avoid injury from a flash fire, it is not recommended to open the affected baggage when there is any indication of smoke or flames. However, in certain situations cabin crew members may assess and deem it necessary to slightly open baggage to allow entry of the extinguishing agent and non-flammable liquid. This should be done with extreme caution and only after donning appropriate protective equipment available on the aircraft.</p> |
| 2. | <p>APPLY FIRE-FIGHTING PROCEDURE</p> <p>Any occurrence concerning a fire in the cabin should be notified immediately to the pilot-in-command who should be kept informed of all actions taken and of the effect. It is essential that the cabin crew and the flight crew coordinate their actions and that each are kept fully informed of the other's actions and intentions.</p> <p>Appropriate fire-fighting and emergency procedures must be used to deal with any fire. In a multi-cabin crew operation, the actions detailed in the fire-fighting procedure should be conducted simultaneously. On aircraft operated with only one cabin crew member, the aid of a passenger should be sought in dealing with the situation.</p> <p>Halon, Halon replacement or water extinguisher should be used to extinguish the fire and prevent its spread to additional flammable materials. It is important to wear available protective equipment (e.g. protective breathing equipment, fire gloves) when fighting a fire.</p> <p>If fire develops, cabin crew should take prompt action to move passengers away from the area involved and, if necessary, provide wet towels or cloths and give instructions for passengers to breathe through them. Minimizing the spreading of smoke and fumes into the flight deck is critical for the continued safe operation of the aircraft, therefore it is essential to keep the flight deck door closed at all times.</p> <p>Crew communication and coordination is of utmost importance. The use of the interphone is the primary means of communication unless the interphone system fails.</p> |

REMOVE POWER

It is important to instruct the passenger to disconnect the device from the power supply, if it is deemed safe to do so. A battery has a higher likelihood of catching fire due to overheating during or immediately following a charging cycle, although the effects may be delayed for some period of time. By removing the external power supply from the device, it will be assured that additional energy is not being fed to the battery to promote a fire.

3. Turn off the in-seat power to the remaining electrical outlets until it can be assured that a malfunctioning aircraft system does not contribute to additional failures of the passengers' portable electronic devices.

Visually check that power to the remaining electrical outlets remains off until the aircraft's system can be determined to be free of faults, if the device was previously plugged in.

The removal of power may occur simultaneously to other cabin crew actions (e.g. obtaining water to douse the device). Depending on the aircraft type, in-seat power may have to be turned off by the flight crew members.

Caution:

Do not attempt to remove the battery from the device.

DOUSE THE DEVICE WITH WATER (OR OTHER NON-FLAMMABLE LIQUID)

4. Water (or other non-flammable liquid) must be used to cool a battery that has ignited to prevent the spread of heat to other cells in the battery. If water is not available, any non-flammable liquid may be used to cool the device.

Note: Liquid may turn to steam when applied to the hot battery.

| | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | <p>LEAVE THE DEVICE IN ITS PLACE AND MONITOR FOR ANY REIGNITION</p> <p>A battery involved in a fire can reignite and emit flames multiple times as heat is transferred to other cells in the battery. Therefore, the device must be monitored regularly to identify if there is any indication that a fire risk may still exist. If there is any smoke or indication of fire, the device must be doused with more water (or other non-flammable liquid).</p> <p>Caution:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Do not attempt to pick up or move the device; batteries may explode or burst into flames without warning. The device must not be moved if displaying any of the following: flames/flaring, smoke, unusual sounds (such as crackling), debris, or shards of material separating from the device.b) Do not cover or enclose the device as it could cause it to overheat.c) Do not use ice or dry ice to cool the device. Ice or other materials insulate the device, increasing the likelihood that additional battery cells will reach thermal runaway. |
| 6. | <p>WHEN THE DEVICE HAS COOLED (E.G. APPROXIMATELY 10-15 MINUTES)</p> <p>The device can be moved with caution following a certain period, once it has cooled down and if there is no evidence of smoke, heat, or if there is a reduction in the crackling or hissing sound usually associated with a lithium battery fire (e.g. after approximately 10-15 minutes). The waiting period may vary based on the device and its size. The different circumstances (e.g. types of devices, phase of flight, etc.) should be addressed in the operator's training programme.</p> <p>A suitable empty container, such as a pot, jug, galley unit or toilet waste bin, must be filled with enough water or non-flammable liquid to completely submerge the device. It is important to wear available protective equipment (e.g. protective breathing equipment, fire gloves), when moving any device involved in a fire. Once the device is completely submerged, the container used must be stowed and, if possible, secured to prevent spillage.</p> |
| 7. | <p>MONITOR THE DEVICE AND THE SURROUNDING AREA FOR THE REMAINDER OF THE FLIGHT</p> <p>Monitor the device and the surrounding area for the remainder of the flight to verify that the device does not pose further risk.</p> |

| | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>Upon arrival, apply the operator's post-incident procedures. These may include identifying to ground personnel where the item is stowed and providing all information about the item.</p> <p>Complete the required documentation, as per operator procedures, so that the operator is notified of the event, proper maintenance action is undertaken and the emergency response kit or any aircraft equipment used is replenished or replaced, if applicable.</p> |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3.4.2 Overhead Bin battery/Portable Electronic Device (PED) Fire/Smoke

| Step | <i>Cabin Crew Action</i> |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>APPLY FIRE-FIGHTING PROCEDURE</p> <p>Any occurrence concerning a fire in the cabin should be notified immediately to the pilot-in-command who should be kept informed of all actions taken and of the effect. It is essential that the cabin crew and the flight crew coordinate their actions and that each are kept fully informed of the other's actions and intentions.</p> <p>Appropriate fire-fighting and emergency procedures must be used to deal with an overhead bin fire. In a multi-cabin crew operation, the actions detailed in the firefighting procedure should be conducted simultaneously. On aircraft operated with only one cabin crew member, the aid of a passenger should be sought in dealing with the situation.</p> <p>Halon, Halon replacement or water extinguisher should be used to extinguish the fire and prevent its spread to additional flammable materials. It is important to wear available protective equipment (e.g. protective breathing equipment, fire gloves) when fighting a fire.</p> <p>If fire develops, cabin crew should take prompt action to move passengers away from the area involved and, if necessary, provide wet towels or cloths and give instructions for passengers to breathe through them.</p> <p>Minimizing the spreading of smoke and fumes into the flight deck is critical for the continued safe operation of the aircraft, therefore it is essential to keep the flight deck door closed at all times. Crew communication and coordination is of utmost importance. The use of the interphone is the primary means of communication unless the interphone system fails.</p> |
| 2. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p>It may not be possible to identify the item right away, especially if the fire has started in the overhead bin and the device is not readily accessible.</p> <p>If the device is visible and accessible or if the device is contained in baggage and</p> |

| | |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>flames are visible, the fire-fighting procedures should be applied as a first step.</p> <p>If smoke is coming from the overhead bin, but the device is not visible or accessible, or there is no indication of fire, the fire-fighting procedures should be applied as a first step. Afterwards, all baggage should be removed from the overhead bin with caution until the item can be identified. Once the item is identified, apply Steps 3 to 5.</p> <p>Caution:</p> <p>In order to avoid injury from a flash fire, it is not recommended to open the affected baggage when there is any indication of smoke or flames. However, in certain situations cabin crew members may assess and deem it necessary to slightly open baggage to allow entry of the extinguishing agent and non-flammable liquid. This should be done with extreme caution and only after donning appropriate protective equipment available on the aircraft.</p> |
| <p>3.</p> | <p>DOUSE THE DEVICE (BAGGAGE) WITH WATER (OR OTHER NON-FLAMMABLE LIQUID)</p> <p>Water (or other non-flammable liquid) must be used to cool a battery that has ignited to prevent the spread of heat to other cells in the battery. If water is not available, any non-flammable liquid may be used to cool the device.</p> <p><i>Note: Liquid may turn to steam when applied to the hot battery.</i></p> |
| <p>4.</p> | <p>WHEN THE DEVICE HAS COOLED</p> <p>The device should be moved from the overhead bin to prevent a hidden fire from potentially developing. The device can be moved with caution following a certain period, once it has cooled down and if there is no evidence of smoke, heat, or if, there is a reduction in the crackling or hissing sound usually associated with a lithium battery fire. The waiting period may vary based on the device and its size.</p> <p>The different circumstances (e.g. types of devices, phase of flight, etc.) should be addressed in the operator's training programme.</p> <p>A suitable empty container, such as a pot, jug, galley unit or toilet waste bin, must be filled with enough water or non-flammable liquid to completely submerge the device. It is important to wear available protective equipment (e.g. protective breathing equipment, fire gloves), when moving any device involved in a fire. Once the device is completely submerged, the container used must be stowed and, if possible, secured to prevent spillage.</p> |
| <p>5.</p> | <p>MONITOR THE DEVICE AND THE SURROUNDING AREA FOR THE REMAINDER OF THE FLIGHT</p> <p>Monitor the device and the surrounding area for the remainder of the flight to verify that the device does not pose further risk.</p> |

AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION

6. Upon arrival, apply the operator's post-incident procedures. These may include identifying to ground personnel where the item is stowed and providing all information about the item.
- Complete the required documentation, as per operator procedures, so that the operator is notified of the event, proper maintenance action is undertaken and the emergency response kit or any aircraft equipment used is replenished or replaced, if applicable.

3.4.3 Overheated Battery/Electrical Smell Involving a Portable Electronic Device (PED) — no Visible Fire or Smoke

| Step | Cabin Crew Action |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p>Identify the source of overheat or electrical smell. Ask the passenger concerned to identify the item.</p> |
| 2. | <p>INSTRUCT THE PASSENGER TO TURN OFF THE DEVICE IMMEDIATELY</p> <p>It is important to instruct the passenger to turn off the device immediately.</p> |
| 3. | <p>REMOVE POWER</p> <p><i>It is important to instruct the passenger or crew member to disconnect the device from the power supply, if it is deemed safe to do so. A battery has a higher likelihood of catching fire due to overheating during or immediately following a charging cycle, although the effects may be delayed for some period of time. By removing the external power supply from the device, it will be assured that additional energy is not being fed to the battery to promote a fire.</i></p> <p><i>Turn off the in-seat power to the remaining electrical outlets until it can be assured that a malfunctioning aircraft system does not contribute to additional failures of the passengers' portable electronic devices.</i></p> <p><i>Visually check that power to the remaining electrical outlets remains off until the aircraft's system can be determined to be free of faults, if the device was previously plugged in.</i></p> <p><i>The removal of power may occur simultaneously to other cabin crew actions (e.g. obtaining water to douse the device). Depending on the aircraft type, in-seat power may have to be turned off by the flight crew members.</i></p> <p><i>It is important to verify that the device remains turned off for the duration of the flight.</i></p> <p>Caution:</p> <p><i>Do not attempt to remove the battery from the device.</i></p> |

| | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. | <p>INSTRUCT THE PASSENGER TO KEEP THE DEVICE VISIBLE AND MONITOR CLOSELY</p> <p>The device must remain visible (not stowed such as in baggage or seat pocket or on a person (pocket)) and should be monitored closely. Unstable batteries may ignite even after the device is turned off. Verify that the device is stowed for landing.</p> |
| 5. | <p>IF SMOKE OR FLAMES APPEAR</p> <p>If smoke or flames appear, apply the BATTERY / PORTABLE ELECTRONIC DEVICE (PED) FIRE / SMOKE checklist (see 3.4.1).</p> |
| 6. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>Upon arrival, apply the operator's post-incident procedures. These may include identifying to ground personnel where the item is stowed and providing all information about the item.</p> <p>Complete the required documentation, as per operator procedures, so that the operator is notified of the event, proper maintenance action is undertaken and the emergency response kit or any aircraft equipment used is replenished or replaced, if applicable.</p> |

3.4.4 PED Inadvertently Crushed or Damaged in Electrically Adjustable Seat

Due to the design of some electrically adjustable passenger seats, a PED can slip under a seat covering and/or cushion, behind an armrest or down the side of a seat. Inadvertent crushing of the device poses a risk of fire.

| <i>Step</i> | <i>Cabin Crew Action</i> |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>NOTIFY THE PILOT-IN-COMMAND / OTHER CABIN CREW MEMBERS</p> <p>Any occurrence concerning a risk of fire in the cabin should be notified immediately to the pilot-in-command who should be kept informed of all actions taken and of the effect. It is essential that the cabin crew and the flight crew coordinate their actions and that each are kept fully informed of the other's actions and intentions.</p> |

| | |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. | <p>OBTAIN INFORMATION FROM PASSENGER</p> <p>Ask the passenger concerned to identify the item, and where he/she suspects it may have dropped or slipped into, and if he/she has moved the seat since misplacing the item.</p> |
| 3. | <p>RETRIEVE AND USE PROTECTIVE EQUIPMENT, IF AVAILABLE</p> <p>If available, cabin crew members should don fire gloves before trying to retrieve the item.</p> |
| 4. | <p>RETRIEVE THE ITEM</p> <p>To prevent crushing of the PED and reduce the potential fire risk to the device and the surrounding area, cabin crew members and/or passengers must not use the electrical or mechanical seat functions in an attempt to retrieve the item. Move the passenger and, if applicable, the passenger seated next to the affected seat from the area, to facilitate the search. Do not move the seat. If the cabin crew member is unable to retrieve the item, it may be necessary to move the passenger to another seat.</p> |
| 5. | <p>IF SMOKE OR FLAMES APPEAR</p> <p>If smoke or flames appear, apply the BATTERY / PORTABLE ELECTRONIC DEVICE (PED) FIRE / SMOKE checklist (see 3.4.1).</p> |
| 6. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>Upon arrival, apply the operator's post-incident procedures. These may include identifying to ground personnel where the item is located and providing all information about the item.</p> <p>Complete the required documentation, as per operator procedures, so that the operator is notified of the event, proper maintenance action is undertaken and any aircraft equipment used is replenished or replaced, if applicable.</p> |

3.4.5 Fire Involving Dangerous Goods

| Step | Cabin Crew Action |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p>Ask the passenger concerned to identify the item. The passenger may be able to give some guidance on the hazard(s) involved and how these could be dealt with. If the passenger can identify the item, refer to Section 4 of this document for the appropriate emergency response drill.</p> <p>It may not be possible to identify the item right away, especially if the source of the fire is unknown or the item is not readily accessible. In this case, fire-fighting procedures should be applied as a first step. Once it is possible to do so, identify the item after the fire is under control. If the item is contained in baggage, the crew's actions would be similar to the actions for an item that is visible or readily accessible.</p> <p>Caution:</p> <p>In order to avoid injury from a flash fire, it is not recommended to open the affected baggage when there is any indication of smoke or flames. However, in certain situations cabin crew members may assess and deem it necessary to slightly open baggage to allow entry of the extinguishing agent and non-flammable liquid. This should be done with extreme caution and only after donning appropriate protective equipment available on the aircraft.</p> |

APPLY THE FIRE-FIGHTING PROCEDURE

Any occurrence concerning a fire in the cabin should be notified immediately to the pilot-in-command who should be kept informed of all actions taken and of the effect. It is essential that the cabin crew and the flight crew coordinate their actions and that each are kept fully informed of the other's actions and intentions.

Appropriate fire-fighting and emergency procedures must be used to deal with any fire. In a multi-cabin crew operation, the actions detailed in the fire-fighting procedure should be conducted simultaneously. On aircraft operated with only one cabin crew member, the aid of a passenger should be sought in dealing with the situation.

2. In general, water should not be used on a spillage or when fumes are present since it may spread the spillage or increase the rate of fuming. Consideration should also be given to the possible presence of electrical components when using water extinguishers.

If fire develops, cabin crew should take prompt action to move passengers away from the area involved and, if necessary, provide wet towels or cloths and give instructions for passengers to breathe through them.

Minimizing the spreading of smoke and fumes into the flight deck is critical for the continued safe operation of the aircraft, therefore it is essential to keep the flight deck door closed at all times. Crew communication and coordination is of utmost importance. The use of the interphone is the primary means of communication unless the interphone system fails.

MONITOR FOR ANY REIGNITION

3. Monitor the area regularly to identify if there is any indication that a fire risk may still exist. If there is any smoke or indication of fire, continue to apply the fire-fighting procedure.

ONCE THE FIRE HAS BEEN EXTINGUISHED

4. In the event of a fire involving dangerous goods, the SPILLAGE OR LEAKAGE INVOLVING DANGEROUS GOODS checklist (see 3.4.6) may need to be applied once the fire has been extinguished.

| | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>Upon arrival, apply the operator's post-incident procedures. These may include identifying to ground personnel where the item is stowed and providing all information about the item.</p> <p>Complete the required documentation, as per operator procedures, so that the operator is notified of the event, proper maintenance action is undertaken and the emergency response kit or any aircraft equipment used is replenished or replaced, if applicable.</p> |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3.4.6 Spillage or Leakage of Dangerous Goods

| <i>Step</i> | <i>Cabin Crew Action</i> |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <p>NOTIFY THE PILOT-IN-COMMAND / OTHER CABIN CREW MEMBERS</p> <p>Any incident concerning dangerous goods should be notified immediately to the pilot-in-command who should be kept informed of all actions taken and of their effect. It is essential that the cabin crew and the flight crew coordinate their actions and that each are kept fully informed of the other's actions and intentions.</p> <p>Minimizing the spreading of smoke and fumes into the flight deck is critical for the continued safe operation of the aircraft, therefore it is essential to keep the flight deck door closed at all times. Crew communication and coordination is of utmost importance. The use of the interphone is the primary means of communication unless the interphone system fails.</p> |
| 2. | <p>IDENTIFY THE ITEM</p> <p>Ask the passenger concerned to identify the item and indicate its potential hazards. The passenger may be able to give some guidance on the hazard(s) involved and how these could be dealt with. If the passenger can identify the item, refer to Section 4 of this document for the appropriate emergency response drill.</p> <p>On aircraft with only one cabin crew member, consult with the pilot-in-command as to whether the aid of a passenger should be sought in dealing with the incident.</p> |

COLLECT EMERGENCY RESPONSE KIT OR OTHER USEFUL ITEMS

Collect emergency response kit, if provided, or collect for use in dealing with the spillage or leakage:

- 3.
- a supply of paper towels or newspapers or other absorbent paper or absorbent fabric (e.g. seat cushion covers, head rest protectors);
 - oven gloves or fire-resistant gloves, if available;
 - at least two large polyethylene waste bin bags; and
 - at least three smaller polyethylene bags, such as those used for duty-free or bar sales or, if none available, airsickness bags.

DON RUBBER GLOVES AND SMOKE HOOD

- 4.
- The hands should always be protected before touching suspicious packages or items. Fire-resistant gloves or oven gloves covered by polyethylene bags are likely to give suitable protection.

Gas-tight breathing equipment should always be worn when attending to an incident involving smoke, fumes or fire.

MOVE PASSENGERS AWAY FROM AREA AND DISTRIBUTE WET TOWELS OR CLOTHS

- 5.
- The use of therapeutic oxygen bottles or the passenger drop-out oxygen system to assist passengers in a smoke- or fume-filled passenger cabin should not be considered since considerable quantities of fumes or smoke would be inhaled through the valves or holes in the masks. A more effective aid to passengers in a smoke- or fume-filled environment would be the use of a wet towel or cloth held over the mouth and nose. A wet towel or cloth aids in filtering and is more effective at doing this than a dry towel or cloth. Cabin crew should take prompt action if smoke or fumes develop and move passengers away from the area involved and, if possible, provide wet towels or cloths and give instructions to breathe through them.

PLACE DANGEROUS GOODS ITEM IN POLYETHYLENE BAGS

Note: In the case of a spill of known or suspected dangerous goods in powder form:

- leave everything undisturbed;
- do not use fire agent or water;
- cover area with polyethylene or other plastic bags and blankets;
- keep area isolated until after landing.

With emergency response kit

If it is absolutely certain that the item will not create a problem, the decision may be made not to move it. In most circumstances, however, it will be better to move the item and this should be done as suggested below. Place the item in a polyethylene bag as follows:

- prepare two bags by rolling up the sides and placing them on the floor;
- place the item inside the first bag with the closure of the item, or the point from which it is leaking from its container, at the top;
- take off the rubber gloves while avoiding skin contact with any contamination on them;
- 6. - place the rubber gloves in the second bag;
- close the first bag while squeezing out the excess air;
- twist the open end of the first bag and use a bag tie to tie it sufficiently tight to be secure but not so tight that pressure equalization cannot take place;
- place the first bag (containing the item) in the second bag, which already contains the rubber gloves and secure the open end in the same manner as that used for the first bag.

With no emergency response kit

Pick up the item and place it in a polyethylene bag. Ensure the receptacle containing the dangerous goods is kept upright or the area of leakage is at the top. Using paper towels, newspaper, etc., mop up the spillage, after having ascertained there will be no reaction between what is to be used to mop up and the dangerous goods. Place the soiled towels, etc., in another polyethylene bag. Place the gloves and bags used to protect the hands either in a separate small polyethylene bag or with the soiled towels. If extra bags are not available, place the towels, gloves, etc., in the same bag as the item. Expel excess air from the bags and close tightly so as to be secure but not so tight that pressure equalization cannot take place.

STOW POLYETHYLENE BAGS

If there is a catering or bar box on board, empty any contents and place the box on the floor, with the door upward. Place the bag(s) containing the item and any soiled towels, etc., in the box and close the door. Take the box or, if there is no box, the

bag(s) to a position as far away as possible from the flight deck and passengers. If a galley or toilet is fitted, consider taking the box or bag(s) there, unless it is close to the flight deck. Use a rear galley or toilet wherever possible, but do not place the box or bag(s) against the pressure bulkhead or fuselage wall. If a galley is used, the box or bag(s) can be stowed in an empty waste bin container. If a toilet is used, the box can be placed on the floor or the bag(s) stowed in an empty waste container. The toilet door should be locked from the outside. In a pressurized aircraft, if a toilet is used, any fumes will be vented away from passengers. However, if the aircraft is unpressurized there may not be positive pressure in a toilet to prevent fumes from entering the passenger cabin.

Ensure when moving a box that the opening is kept upward or when moving a bag that either the receptacle containing the dangerous goods is kept upright or the area of leakage is kept at the top.

Wherever the box or bag(s) have been located, wedge them firmly in place to prevent them from moving and to keep the item upright. Ensure that the position of the box or bags will not impede disembarkation from the aircraft.

7.

TREAT AFFECTED SEAT CUSHIONS / COVERS IN THE SAME MANNER AS DANGEROUS GOODS ITEM

8.

Seat cushions, seat backs or other furnishings which have been contaminated by a spillage should be removed from their fixtures and placed in a large bin bag or other polyethylene bag, together with any bags used initially to cover them. They should be stowed away in the same manner as the dangerous goods item causing the incident.

COVER SPILLAGE ON CARPET/FLOOR

Cover any spillage on the carpet or furnishings with a waste bag or other polyethylene bags, if available. If not, use airsickness bags opened out so that the plastic side covers the spillage or use the plastic covered emergency information cards.

9.

Carpet which has been contaminated by a spillage and which is still causing fumes despite being covered, should be rolled up, if possible, and placed in a large bin bag or other polyethylene bag. It should be placed in a waste bin and stowed, when possible, either in the rear toilet or rear galley. If the carpet cannot be removed it should remain covered by a large bin bag or polyethylene bags, etc., and additional bags should be used to reduce the fumes.

| | |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10. | <p>REGULARLY INSPECT ITEMS STOWED AWAY / CONTAMINATED FURNISHINGS</p> <p>Any dangerous goods, contaminated furnishings or equipment which have been removed and stowed away or covered for safety should be subject to regular inspection.</p> |
| 11. | <p>AFTER LANDING AT THE NEXT DESTINATION</p> <p>Upon arrival, apply the operator's post-incident procedures. These may include identifying to ground personnel where the item is stowed and providing all information about the item.</p> <p>Complete the required documentation, as per operator procedures, so that the operator is notified of the event, proper maintenance action is undertaken and the emergency response kit or any aircraft equipment used is replenished or replaced, if applicable.</p> |



**FLIGHT OPERATIONS MANUAL
VOLUME A
Supplement No OF 04-17**

RD-GD-001

p. 34 from 106

INTENTIONALLY LEFT BLANK

4 CHART OF DRILLS AND LIST OF DANGEROUS GOODS WITH DTILL REFERENCE NUMBERS

4.1 Aircraft Emergency Response Drills

The aircraft emergency response drills as shown in Table 4-1 are for the guidance of crew members when an incident occurs in flight which is, or might be, related to a particular package, or packages, containing dangerous goods.

When such a package has been identified, the corresponding entry on the pilot-in-command's dangerous goods notification form should be found. The applicable drill code may be given on the notification form, or if not given it can be found by noting the proper shipping name or the UN number on the notification form and by using the alphabetical or numerical list of dangerous goods given in Tables 4-2 and 4-3, respectively.

The drill code assigned to an item of dangerous goods consists of a number from 1 to 11 plus one or two letters. Referring to the chart of emergency response drills, each drill number corresponds to a line of information concerning the risk posed by that substance and guidance on the preferable action that should be taken. The drill letter is shown separately on the drill chart; it indicates other possible hazards of the substance. In some cases, the guidance given by the drill number may be further refined by the information given by the drill letter(s).

4.2 Alphabetical List of Dangerous Goods with Drill Codes

The list of proper shipping names used for dangerous goods, arranged in alphabetical order, is shown in Table 4-2. For each entry, a drill code is shown and this should be used to find the appropriate drill on the chart of Aircraft Emergency Response Drills. The United Nations identification number is also listed to permit confirmation that the correct entry has been selected.

In a few cases, besides the proper shipping name, the UN number, packing group and/or the subsidiary risk must also be used to identify the correct drill code. Where this is necessary, the possible UN numbers, packing groups and/or subsidiary risks are given below the proper shipping name and the relevant drill code can be selected. These additional details are shown on the pilot-in-command's notification form. In determining the alphabetical order of the proper shipping names, numbers and the terms n.o.s., alpha-, beta-, meta-, omega-, sec-, tert-, a-, b-, m-, N-, n-, O-, o- and p- have been ignored. Where names comprise more than one word, they have been alphabetized as if they were a single word.

4.3 Numerical List of Dangerous Goods with Drill Codes

The list of proper shipping names used for dangerous goods, arranged in numerical order of the associated UN identification number, is shown in Table 4-3. For each entry, a drill code is shown and this should be used to find the appropriate drill on the chart of Aircraft Emergency Response Drills.

In a few cases, besides the UN number, the class or division, the packing group or the subsidiary risk must also be used to identify the correct drill code. Where this is necessary, the possible classes or divisions, packing groups or subsidiary risks are given below the UN number and the relevant drill code can be selected. These additional details are shown on the pilot-in-command's notification form.

Where alternative proper shipping names can be used with the same UN number, these are all shown separated by oblique lines.

Those dangerous goods which have not yet been allocated a UN identification number are listed first.

Table 4-1. Aircraft Emergency Response Drills

1. COMPLETE APPROPRIATE AIRCRAFT EMERGENCY PROCEDURES.
2. CONSIDER LANDING AS SOON AS PRACTICABLE.
3. USE DRILL FROM THE CHART BELOW.

| Drill No | INHERENT RISK | RISK TO AIRCRAFT | RISK TO OCCUPANTS | SPILL OR LEAK PROCEDURE | FIREFIGHTING PROCEDURE | ADDITIONAL CONSIDERATIONS |
|----------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Explosion may cause structural failure | Fire and/or explosion | As indicated by the drill letters) | Use 100% oxygen; no smoking | All agents according to availability; use standard fire procedure | Possible abrupt loss of pressurization |
| 2 | Gas, non-flammable, pressure may create hazard in fire | Minimal | As indicated by the drill letter(s) | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation for "A", "I" or "P" drill letter | All agents according to availability; use standard fire procedure | Possible abrupt loss of pressurization |
| 3 | Flammable liquid or solid | Fire and/or explosion | Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter(s) | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; no smoking; minimum electrics | All agents according to availability; no water on "W" drill letter | Possible abrupt loss of pressurization |
| 4 | Spontaneously combustible or pyrophoric when exposed to air | Fire and/or explosion | Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letters) | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation | All agents according to availability; no water on "W" drill letter | Possible abrupt loss of pressurization; minimum electrics if "F" or "H" drill letter |
| 5 | Oxidizer, may ignite other materials, may explode in heat of a fire | Fire and/or explosion, possible corrosion damage | Eye, nose and throat irritation; skin damage on contact | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation | All agents according to availability; no water on "W" drill letter | Possible abrupt loss of pressurization |
| 6 | Toxic*, may be fatal if inhaled, ingested, or absorbed by skin | Contamination with toxic* liquid or solid | Acute toxicity, effects may be delayed | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; do not touch without gloves | All agents according to availability; no water on "W" drill letter | Possible abrupt loss of pressurization; minimum electrics if "F" or "H" drill letter |
| 7 | Radiation from broken/unshielded packages | Contamination with spilled radioactive material | Exposure to radiation, and personnel contamination | Do not move packages; avoid contact | All agents according to availability | Call for a qualified person to meet the aircraft |
| 8 | Corrosive, fumes disabling if inhaled or in contact with skin | Possible corrosion damage | Eye, nose and throat irritation; skin damage on contact | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; do not touch without gloves | All agents according to availability; no water on "W" drill letter | Possible abrupt loss of pressurization; minimum electrics if "F" or "H" drill letter |

| | | | | | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 9 | No general inherent risk | As indicated by the drill letter | As indicated by the drill letter | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation if "A" drill letter | All agents according to availability—use water if available on "Z" drill letter; no water on "W" drill letter | If "Z" drill letter, consider landing immediately; otherwise, none |
| 10 | Gas, flammable, high fire risk if any ignition source present | Fire and/or explosion | Smoke, fumes and heat, and as indicated by the drill letter | Use 100% oxygen; establish and maintain maximum ventilation; no smoking; minimum electrics | All agents according to availability | Possible abrupt loss of pressurization |
| 11 | Infectious substances may affect humans or animals if inhaled, ingested or absorbed through the mucous membrane or an open wound | Contamination with Infectious substances | Delayed infection to humans or animals | Do not touch. Minimum re-circulation and ventilation in affected area | All agents according to availability. No water on "Y" drill letter | Call for a qualified person to meet the aircraft |

| DRILL LETTER | ADDITIONAL RISK | DRILL LETTER | ADDITIONAL RISK |
|--------------|-------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A | ANAESTHETIC | M | MAGNETIC |
| C | CORROSIVE | N | NOXIOUS |
| E | EXPLOSIVE | P | TOXIC* (POISON) |
| F | FLAMMABLE | S | SPONTANEOUSLY COMBUSTIBLE OR PYROPHORIC |
| H | HIGHLY IGNITABLE | W | IF WET GIVES OFF TOXIC* OR FLAMMABLE GAS |
| I | IRRITANT/TEAR PRODUCING | X | OXIDIZER |
| L | OTHER RISK LOW OR NONE | Y | DEPENDING ON THE TYPE OF INFECTIOUS SUBSTANCE, THE APPROPRIATE NATIONAL AUTHORITY MAY BE REQUIRED TO QUARANTINE INDIVIDUALS, ANIMALS, CARGO AND THE AIRCRAFT |
| | | Z | AIRCRAFT CARGO FIRE SUPPRESSION SYSTEM MAY NOT EXTINGUISH OR CONTAIN THE FIRE; CONSIDER LANDING IMMEDIATELY |

* Toxic has the same meaning as poison.

Table 4-2. Alphabetical List of Dangerous Goods with Drill Codes

| <i>UN No</i> | <i>Drill Code</i> | <i>Proper shipping name</i> | <i>UN No</i> | <i>Drill Code</i> | <i>Proper shipping name</i> |
|--------------|-------------------|----------------------------------------------------|--------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1088 | 3H | Acetal | 1950 | | Aerosols |
| 1089 | 3H | Acetaldehyde | | 10L | Division 2.1 without subsidiary risk |
| 1841 | 9L | Acetaldehyde ammonia | | 10C | Division 2.1 with subsidiary risk 8 |
| 2332 | 3L | Acetaldehyde oxime | | 10CP | Division 2.1 with subsidiary risks 6.1 and 8 |
| 2789 | 8F | Acetic acid, glacial | | 2L | Division 2.2 without subsidiary risk |
| 2789 | 8F | Acetic acid solution | | 2X | Division 2.2 with subsidiary risk 5.1 |
| 2790 | 8L | Acetic acid solution | | 2C | Division 2.2 with subsidiary risk 8 |
| 1715 | 8F | Acetic anhydride | | 2CP | Division 2.2 with subsidiary risks 6.1 and 8 |
| 1090 | 3H | Acetone | | 2P | Division 2.3 without subsidiary risk or Division 2.2 with subsidiary risk 6.1 (including tear gas devices) |
| 1541 | 6L | Acetone cyanohydrin, stabilized | | 10P | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 or Division 2.1 with subsidiary risk 6.1 (including tear gas devices) |
| 1091 | 3L | Acetone oils | 0331 | 1L | Agent, blasting, type B |
| 1648 | 3L | Acetonitrile | 0332 | 1L | Agent, blasting, type E |
| 1716 | 8L | Acetyl bromide | 1002 | 2L | Air, compressed |
| 1717 | 3C | Acetyl chloride | 3165 | 3CP | Aircraft hydraulic power unit fuel tank |
| 1001 | 10L | Acetylene, dissolved | 1003 | 2X | Air, refrigerated liquid |
| 3374 | 10L | Acetylene, solvent free | 3274 | 3C | Alcoholates solution, n.o.s.* |
| 1898 | 8L | Acetyl iodide | 3065 | 3L | Alcoholic beverages |
| 2621 | 3L | Acetyl methyl carbinol | 1987 | 3L | Alcohols, n.o.s.* |
| 2713 | 6L | Acridine | 1986 | | Alcohols, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 2607 | 3L | Acrolein dimer, stabilized | | 3HP | Packing Group I or II |
| 1092 | 6H | Acrolein, stabilized | | 3P | Packing Group III |
| 2074 | 6L | Acrylamide, solid | 1989 | | Aldehydes, n.o.s.* |
| 3426 | 6L | Acrylamide solution | | 3H | Packing Group I or II |
| 2218 | 8F | Acrylic acid, stabilized | | 3L | Packing Group III |
| 1093 | 3P | Acrylonitrile, stabilized | 1988 | | Aldehydes, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 1133 | 3L | Adhesives | | 3HP | Packing Group I or II |
| 2205 | 6L | Adiponitrile | | 3P | Packing Group III |
| 3511 | 2L | Adsorbed gas, n.o.s.* | 2839 | 6L | Aldol |
| 3510 | 10L | Adsorbed gas, flammable, n.o.s.* | 3206 | 4C | Alkali metal alcoholates, self-heating, corrosive, n.o.s.* |
| 3513 | 2X | Adsorbed gas, oxidizing, n.o.s.* | 1421 | 4W | Alkali metal alloy, liquid, n.o.s. |
| 3512 | 2P | Adsorbed gas, toxic, n.o.s.* | 1389 | 4W | Alkali metal amalgam, liquid |
| 3516 | 2CP | Adsorbed gas, toxic, corrosive, n.o.s.* | 3401 | 4W | Alkali metal amalgam, solid |
| 3514 | 10P | Adsorbed gas, toxic, flammable, n.o.s.* | 1390 | 4W | Alkali metal amides |
| 3517 | 10C | Adsorbed gas, toxic, flammable, corrosive, n.o.s.* | 1391 | 4W | Alkali metal dispersion |
| 3515 | 2PX | Adsorbed gas, toxic, oxidizing, n.o.s.* | 3482 | 4W | Alkali metal dispersion, flammable |
| 3518 | 2PX | Adsorbed gas, toxic, oxidizing, corrosive, n.o.s.* | 3205 | 4L | Alkaline earth metal alcoholates, n.o.s.* |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------|
| 1393 | 4W | Alkaline earth metal alloy, n.o.s. | 1309 | 3L | Aluminium powder, coated |
| 1392 | 4W | Alkaline earth metal amalgam, liquid | 1396 | 4W | Aluminium powder, uncoated |
| 3402 | 4W | Alkaline earth metal amalgam, solid | 3170 | 4W | Aluminium remelting by-products |
| 1391 | 4W | Alkaline earth metal dispersion | 2715 | 3L | Aluminium resinate |
| 3482 | 4W | Alkaline earth metal dispersion, flammable | 1398 | 4W | Aluminium silicon powder, uncoated |
| 3140 | 6L | Alkaloid salts, liquid, n.o.s.* | 3170 | 4W | Aluminium smelting by-products |
| 1544 | 6L | Alkaloid salts, solid, n.o.s.'1' | 2733 | 3C | Amines, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 3140 | 6L | Alkaloids, liquid, n.o.s.* | 2735 | 8L | Amines, liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 1544 | 6L | Alkaloids, solid, n.o.s.* | 2734 | 8F | Amines, liquid, corrosive, flammable, n.o.s.* |
| 3145 | 8L | Alkylphenols, liquid, n.o.s. | 3259 | 8L | Amines, solid, corrosive, n.o.s.* |
| 2430 | 8L | Alkylphenols, solid, n.o.s. | 2673 | 6L | 2-Amino-4-chlorophenol |
| 2584 | 8L | Alkylsulphonic acids, liquid | 2946 | 6L | 2-Amino-5-diethylaminopentane |
| 2586 | 8L | Alkylsulphonic acids, liquid | 3317 | 3E | 2-Amino-4,6-dinitrophenol, wetted |
| 2583 | 8L | Alkylsulphonic acids, solid | 3055 | 8L | 2-(2-Aminoethoxy)ethanol |
| 2585 | 8L | Alkylsulphonic acids, solid | 2815 | 8L | N-Aminoethylpiperazine |
| 2571 | 8L | Alkylsulphuric acids | 2512 | 6L | Aminophenols |
| 2333 | 3P | Allyl acetate | 2671 | 6L | Aminopyridines |
| 1098 | 6F | Allyl alcohol | 1005 | 2CP | Ammonia, anhydrous |
| 2334 | 6H | Allylamine | 2073 | 2L | Ammonia solution |
| 1099 | 3P | Allyl bromide | 2672 | 8L | Ammonia solution |
| 1100 | 3P | Allyl chloride | 3318 | 2CP | Ammonia solution |
| 1722 | 6CF | Allyl chloroformate | 1546 | 6L | Ammonium arsenate |
| 2335 | 3P | Allyl ethyl ether | 1439 | 5L | Ammonium dichromate |
| 2336 | 3P | Allyl formate | 1843 | 6L | Ammonium dinitro-o-cresolate, solid |
| 2219 | 3L | Allyl glycidyl ether | 3424 | 6L | Ammonium dinitro-o-cresolate solution |
| 1723 | 3C | Allyl iodide | 2505 | 6L | Ammonium fluoride |
| 1545 | 6F | Allyl isothiocyanate, stabilized | 2854 | 6L | Ammonium fluorosilicate |
| 1724 | 8F | Allyltrichlorosilane, stabilized | 1727 | 8L | Ammonium hydrogendifluoride, solid |
| 2870 | 4W | Aluminium borohydride | 2817 | 8P | Ammonium hydrogendifluoride solution |
| 2870 | 4W | Aluminium borohydride in devices | 2506 | 8L | Ammonium hydrogen sulphate |
| 1725 | 8L | Aluminium bromide, anhydrous | 2859 | 6L | Ammonium metavanadate |
| 2580 | 8L | Aluminium bromide solution | 0222 | 1L | Ammonium nitrate |
| 1394 | 4W | Aluminium carbide | 1942 | 5L | Ammonium nitrate |
| 1726 | 8L | Aluminium chloride, anhydrous | 2067 | 5L | Ammonium nitrate based fertilizer |
| 2581 | 8L | Aluminium chloride solution | 2071 | 9L | Ammonium nitrate based fertilizer |
| 1395 | 4PW | Aluminium ferrosilicon powder | 3375 | 5L | Ammonium nitrate emulsion |
| 2463 | 4W | Aluminium hydride | 3375 | 5L | Ammonium nitrate gel |
| 1438 | 5L | Aluminium nitrate | 2426 | 5L | Ammonium nitrate, liquid |
| 1397 | 4PW | Aluminium phosphide | | | |
| 3048 | 6W | Aluminium phosphide pesticide | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------|
| 3375 | 5L | Ammonium nitrate suspension | 1109 | 3L | Amyl formates |
| 0402 | 1L | Ammonium perchlorate | 1111 | 3L | Amyl mercaptan |
| 1442 | 5L | Ammonium perchlorate | 1110 | 3L | n-Amyl methyl ketone |
| 1444 | 5L | Ammonium persulphate | 1112 | 3L | Amyl nitrate |
| 0004 | 1L | Ammonium picrate | 1113 | 3H | Amyl nitrite |
| 1310 | 3E | Ammonium picrate, wetted | 1728 | 8L | Amyltrichlorosilane |
| 2818 | 8P | Ammonium polysulphide solution | 1547 | 6L | Aniline |
| 2861 | 6L | Ammonium polyvanadate | 1548 | 6L | Aniline hydrochloride |
| 2683 | 8FP | Ammonium sulphide solution | 2431 | 6L | Anisidines |
| 0171 | 1L | Ammunition, illuminating | 2222 | 3L | Anisole |
| 0254 | 1L | Ammunition, illuminating | 1729 | 8L | Anisoyl chloride |
| 0297 | 1L | Ammunition, illuminating | 3141 | 6L | Antimony compound, inorganic, liquid, n.o.s.* |
| 0009 | 1L | Ammunition, incendiary | 1549 | 6L | Antimony compound, inorganic, solid, n.o.s.* |
| 0010 | 1L | Ammunition, incendiary | 1550 | 6L | Antimony lactate |
| 0247 | 1L | Ammunition, incendiary | 1730 | 8L | Antimony pentachloride, liquid |
| 0300 | 1L | Ammunition, incendiary | 1731 | 8L | Antimony pentachloride solution |
| 0243 | 1L | Ammunition, incendiary, white phosphorus | 1732 | 8P | Antimony pentafluoride |
| 0244 | 1L | Ammunition, incendiary, white phosphorus | 1551 | 6L | Antimony potassium tartrate |
| 0362 | 1L | Ammunition, practice | 2871 | 6L | Antimony powder |
| 0488 | 1L | Ammunition, practice | 1733 | 8L | Antimony trichloride |
| 0363 | 1L | Ammunition, proof | 1006 | 2L | Argon, compressed |
| 0015 | 1L | Ammunition, smoke | 1951 | 2L | Argon, refrigerated liquid |
| 0016 | 1L | Ammunition, smoke | 1558 | 6L | Arsenic |
| 0303 | 1L | Ammunition, smoke | 1553 | 6L | Arsenic acid, liquid |
| 0245 | 1L | Ammunition, smoke, white phosphorus | 1554 | 6L | Arsenic acid, solid |
| 0246 | 1L | Ammunition, smoke, white phosphorus | 1562 | 6L | Arsenical dust |
| 0018 | 1CP | Ammunition, tear-producing | 2760 | 3P | Arsenical pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 0019 | 1CP | Ammunition, tear-producing | 2994 | 6L | Arsenical pesticide, liquid, toxic* |
| 0301 | 1CP | Ammunition, tear-producing | 2993 | 6F | Arsenical pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 2017 | 6C | Ammunition, tear-producing, non-explosive | 2759 | 6L | Arsenical pesticide, solid, toxic* |
| 0020 | IP | Ammunition, toxic* | 1555 | 6L | Arsenic bromide |
| 0021 | IP | Ammunition, toxic* | 1556 | 6L | Arsenic compound, liquid, n.o.s.* |
| 2016 | 6L | Ammunition, toxic, non-explosive | 1557 | 6L | Arsenic compound, solid, n.o.s.* |
| 1104 | 3L | Amyl acetates | 1559 | 6L | Arsenic pentoxide |
| 2819 | 8L | Amyl acid phosphate | 1560 | 6L | Arsenic trichloride |
| 1106 | 3C | Amylamine | 1561 | 6L | Arsenic trioxide |
| 2620 | 3L | Amyl butyrates | 2188 | 10P | Arsine |
| 1107 | 3L | Amyl chloride | 3522 | 10P | Arsine, adsorbed |
| 1108 | 3H | n-Amylene | 0486 | 1L | Articles, EEI |
| | | | 0349 | 3L | Articles, explosive, n.o.s.* |

| | | | | | |
|------|------|--------------------------------------------|-------|-----|------------------------------------------------------|
| 0350 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 3405 | 5P | Barium chlorate solution |
| 0351 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 1564 | 6L | Barium compound, n.o.s.* |
| 0352 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 1565 | 6L | Barium cyanide |
| 0353 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 2741 | 5P | Barium hypochlorite |
| 0354 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 1446 | 5P | Barium nitrate |
| 0355 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 1884 | 6L | Barium oxide |
| 0356 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 1447 | 5P | Barium perchlorate, solid |
| 0462 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 3406 | 5P | Barium perchlorate solution |
| 0463 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 1448 | 5P | Barium permanganate |
| 0464 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 1449 | 5P | Barium peroxide |
| 0465 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 3292 | 4W | Batteries, containing sodium |
| 0466 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 3028 | 8L | Batteries, dry, containing potassium hydroxide solid |
| 0467 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 3496 | 9L | Batteries, nickel-metal hydride |
| 0468 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 2794 | 8L | Batteries, wet, filled with acid . |
| 0469 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 2795. | 8L | Batteries, wet, filled with alkali |
| 0470 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 2800 | 8L | Batteries, wet, non-spillable |
| 0471 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 2796 | 8L | Battery fluid, acid |
| 0472 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 2797 | 8L | Battery fluid, alkali |
| 0486 | 1L | Articles, explosive, extremely insensitive | 3171 | 9L | Battery-powered equipment |
| 3164 | 2L | Articles, pressurized, hydraulic | 3171 | 9L | Battery-powered vehicle |
| 3164 | 2L | Articles, pressurized, pneumatic | 1990 | 9N | Benzaldehyde |
| 0380 | IS | Articles, pyrophoric | 1114 | 3H | Benzene |
| 0428 | 1L | Articles, pyrotechnic | 2225 | 8L | Benzenesulphonyl chloride |
| 0429 | 1L | Articles, pyrotechnic | 1885 | 6L | Benzidine |
| 0430 | 1L | Articles, pyrotechnic | 2224 | 6L | Benzonitrile |
| 0431 | 1L | Articles, pyrotechnic | 2587 | 6L | Benzoquinone |
| 0432 | 3L | Articles, pyrotechnic | 2226 | 8L | Benzotrichloride |
| 2584 | 8L | Aiylsulphonic acids, liquid | 2338 | 3L | Benzotrifluoride |
| 2586 | 8L | Aiylsulphonic acids, liquid | 1736 | 8W | Benzoyl chloride |
| 2583 | 8L | Aiylsulphonic acids, solid | 1737 | 6C | Benzyl bromide |
| 2585 | 8L | Aiylsulphonic acids, solid | 1738 | 6C | Benzyl chloride |
| 2212 | 9L | Asbestos, amphibole* | 1739 | 8L | Benzyl chloroformate |
| 2590 | 9L | Asbestos, chrysotile | 2619 | 8F | Benzyl dimethylamine |
| 3334 | 9A | Aviation regulated liquid, n.o.s.* | 1886 | 6L | Benzylidene chloride |
| 3335 | 9A | Aviation regulated solid, n.o.s.* | 2653 | 6L | Benzyl iodide |
| 3242 | 3L | Azodicarbonamide | 1566 | 6L | Beryllium compound, n.o.s.* |
| 1400 | 4W | Barium | 2464 | 5P | Beryllium nitrate |
| 1854 | 4W | Barium alloys, pyrophoric | 1567 | 6F | Beryllium powder |
| 0224 | IP | Barium azide | 1327 | 3L | Bhusa |
| 1571 | 3EP' | Barium azide, wetted | 2251 | 3L | Bicyclo [2.2.1] hepta-2-5-diene, stabilized |
| 2719 | 5P | Barium bromate | | | |
| 1445 | 5P | Barium chlorate, solid | 3373 | 11L | Biological substance, Category B |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------|
| 3291 | 11L | Biomedical waste, n.o.s. | 2901 | 2PX | Bromine chloride |
| 2782 | 3P | Bipyridilium pesticide, liquid, flammable, toxic* | 1745 | 5CP | Bromine pentafluoride |
| 3016 | 6L | Bipyridilium pesticide, liquid, toxic* | 1744 | 8P | Bromine solution |
| 3015 | 6F | Bipyridilium pesticide, liquid, toxic, flammable* | 1746 | 5CP | Bromine trifluoride |
| 2781 | 6L | Bipyridilium pesticide, solid, toxic* | 3425 | 8L | Bromoacetic acid, solid |
| 2837 | 8L | Bisulphates, aqueous solution | 1938 | 8L | Bromoacetic acid solution |
| 2693 | 8L | Bisulphites, aqueous solution, n.o.s.* | 1569 | 6F | Bromoacetone |
| 0027 | 1L | Black powder | 2513 | 8L | Bromoacetyl bromide |
| 0028 | 1L | Black powder, compressed | 2514 | 3L | Bromobenzene |
| 0028 | 1L | Black powder in pellets | 1694 | 6i | Bromobenzyl cyanides, liquid |
| 0033 | 1L | Bombs | 3449 | 6L | Bromobenzyl cyanides, solid |
| 0034 | 1L | Bombs | 1126 | 3L | 1-Bromobutane |
| 0035 | 1L | Bombs | 2339 | 3L | 2-Bromobutane |
| 0291 | 1L | Bombs | 1887 | 6L | Bromochloromethane |
| 0037 | 1L | Bombs, photo-flash | 2688 | 6L | 1-Bromo-3-chloropropane |
| 0038 | 1L | Bombs, photo-flash | 2340 | 3L | 2-Bromoethyl ethyl ether |
| 0039 | 1L | Bombs, photo-flash | 2515 | 6L | Bromoform |
| 0299 | 1L | Bombs, photo-flash | 2341 | 3L | 1-Bromo-3-methylbutane |
| 2028 | 8L | Bombs, smoke, non-explosive | 2342 | 3L | Bromomethylpropanes |
| 0399 | 1L | Bombs with flammable liquid | 3241 | 3L | 2-Bromo-2-nitropropane-1,3-diol |
| 0400 | 1L | Bombs with flammable liquid | 2343 | 3L | 2-Bromopentane |
| 0042 | 1L | Boosters | 2344 | 3L | Bromopropanes |
| 0283 | 1L | Boosters | 2345 | 3L | 3-Bromopropyne |
| 0225 | 1L | Boosters.with detonator | 2419 | 10L | Bromotrifluoroethylene |
| 0268 | 1L | Boosters with detonator | 1009 | 2L | Bromotrifluoromethane |
| 1312 | 3L | Bomeol | 1570 | 6L | Brucine |
| 2692 | 8L | Boron tribromide | 0043 | 1L | Bursters |
| 1741 | 2CP | Boron trichloride | 1010 | 10L | Butadienes and hydrocarbon mixture, stabilized |
| 1008 | 2CP | Boron trifhioride | 1010 | 10L | Butadienes, stabilized |
| 1742 | 8L | Boron trifluoride acetic acid complex, liquid | 1011 | 10L | Butane |
| 3419 | 8L | Boron'trifluoride acetic acid complex, solid | 2346 | 3L | Butanedione |
| 3519 | 2CP | Boron trifluoride, adsorbed | 1120 | 3L | Butanols |
| 2604 | 8F | Boron trifluoride diethyl etherate | 1123 | 3L | Butyl acetates |
| 2851 | 8L | Boron trifluoride dihydrate | 1718 | 8L | Butyl acid phosphate |
| 2965 | 4FW | Boron trifluoride dimethyl etherate | 2348 | 3L | Butyl acrylates, stabilized |
| 1743 | 8L | Boron trifluoride propionic acid complex, liquid | 1125 | 3C | n-Butylamine |
| 3420 | 8L | Boron trifluoride propionic acid complex, solid | 2738 | 6L | N-Butylaniline |
| 1450 | 5L | Bromates, inorganic, n.o.s.* | 2709 | 3L | Butylbenzenes |
| 3213 | 5L | Bromates, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 2743 | 6CF | n-Butyl chloroformate |
| 1744 | 8P | Bromine | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------|
| 2747 | 6L | tert-Butylcyclohexyl chloroformate | 1575 | 6L | Calcium cyanide |
| 1012 | 10L | Butylene | 1923 | 4L | Calcium dithionite |
| 3022 | 3H | 1,2-Butylene oxide, stabilized | 1404 | 4W | Calcium hydride |
| 1128 | 3L | n-Butyl formate | 1923 | 4L | Calcium hydrosulphite |
| 3255 | 4C | tert-Butyl hypochlorite | 1748 | 5L | Calcium hypochlorite, dry |
| 2690 | 6L | N,n-Butylimidazole | 3485 | 5C | Calcium hypochlorite, dry, corrosive |
| 2485 | 6F | n-Butyl isocyanate | 2880 | 5L | Calcium hypochlorite, hydrated |
| 2484 | 6F | tert-Butyl isocyanate | 3487 | 5C | Calcium hypochlorite, hydrated, corrosive |
| 2347 | 3L | Butyl mercaptan | 2880 | 5L | Calcium hypochlorite, hydrated mixture |
| 2227 | 3L | n-Butyl methacrylate, stabilized | 3487 | 5C | Calcium hypochlorite, hydrated mixture, corrosive |
| 2350 | 3L | Butyl methyl ether | 1748 | 5L | Calcium hypochlorite mixture, dry |
| 2351 | 3L | Butyl nitrites | 2208 | 5L | Calcium hypochlorite mixture, dry |
| 1914 | 3L | Butyl propionates | 3485 | 5C | Calcium hypochlorite mixture, dry, corrosive |
| 2667 | 6L | Butyltoluenes | 3486 | 5C | Calcium hypochlorite mixture, dry, corrosive |
| 1747 | 8F | Butyltrichlorosilane | 2844 | 4W | Calcium manganese silicon |
| 2956 | 3E | 5-tert-Butyl-2,4,6-trinitro-m-xylene | 1454 | 5L | Calcium nitrate |
| 2352 | 3L | Butyl vinyl ether, stabilized | 1910 | 8L | Calcium oxide |
| 2716 | 6L | 1,4-Butynediol | 1455 | 5L | Calcium perchlorate |
| 1129 | 3L | Butyraldehyde | 1456 | 5L | Calcium permanganate |
| 2840 | 3L | Butyraldoxime | 1457 | 5L | Calcium peroxide |
| 2820 | 8L | Butyric acid | 1360 | 4PW | Calcium phosphide |
| 2739 | 8L | Butyric anhydride | 1855 | 4W | Calcium, pyrophoric |
| 2411 | 3P | Buryronitrile | 1313 | 3L | Calcium resinate |
| 2353 | 3C | Butyryl chloride | 1314 | 3L | Calcium resinate, fused |
| 1572 | 6L | Cacodylic acid | 1405 | 4W | Calcium silicide |
| 2570 | 6L | Cadmium compound* | 2717 | 3L | Camphor |
| 1407 | 4W | Caesium | 1130 | 3L | Camphor oil |
| 2682 | 8L | Caesium hydroxide | 3508 | 9L | Capacitor, asymmetric |
| 2681 | 8L | Caesium hydroxide solution | 3499 | 9L | Capacitor, electric double layer |
| 1451 | 5L | Caesium nitrate | 2829 | 8L | Caproic acid |
| 1401 | 4W | Calcium | 2758 | 3P | Carbamate pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 1855 | 4W | Calcium alloys, pyrophoric | 2992 | 6L | Carbamate pesticide, liquid, toxic* |
| 1573 | 6L | Calcium arsenate | 2991 | 6F | Carbamate pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 1574 | 6L | Calcium arsenate and calcium arsenite mixture, solid | | | |
| 1402 | 4W | Calcium carbide | 2757 | 6L | Carbamate pesticide, solid, toxic* |
| 1452 | 5L | Calcium chlorate | 1361 | 4L | Carbon |
| 2429 | 5L | Calcium chlorate, aqueous solution | 1362 | 4L | Carbon, activated |
| 1453 | 5L | Calcium chlorite | 1013 | 2L | Carbon dioxide |
| 1403 | 4W | Calcium cyanamide | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------|------|----|-------------------------------------------|
| 2187 | 2L | Carbon dioxide, refrigerated liquid | 0327 | 1L | Cartridges, small arms, blank |
| 1845 | 9L | Carbon dioxide, solid | 0338 | 1L | Cartridges, small arms, blank |
| 1131 | 3HP | Carbon disulphide | 0055 | 3L | Cases, cartridge, empty, with primer |
| 1016 | 10P | Carbon monoxide, compressed | 0379 | 1L | Cases, cartridge, empty, with primer |
| 2516 | 6L | Carbon tetrabromide | 0446 | 1L | Cases, combustible, empty, without primer |
| 1846 | 6L | Carbon tetrachloride | 0447 | 1L | Cases, combustible, empty, without primer |
| 2417 | 2CP | Carbonyl fluoride | 2969 | 9L | Castor beans |
| 2204 | 10P | Carbonyl sulphide | 2969 | 9L | Castor flake |
| 0049 | 1L | Cartridges, flash | 2969 | 9L | Castor meal |
| 0050 | 1L | Cartridges, flash | 2969 | 9L | Castor pomace |
| 0014 | 3L | Cartridges for tools, blank | 1719 | 8L | Caustic alkali liquid, n.o.s.* |
| 0005 | 1L | Cartridges for weapons | 3292 | 4W | Cells, containing sodium |
| 0006 | 1L | Cartridges for weapons | 2000 | 3L | Celluloid |
| 0007 | 1L | Cartridges for weapons | 2002 | 4L | Celluloid, scrap |
| 0321 | 1L | Cartridges for weapons | 1333 | 3L | Cerium |
| 0348 | 1L | Cartridges for weapons | 3078 | 4W | Cerium |
| 0412 | 1L | Cartridges for weapons | 0457 | 1L | Charges, bursting, plastics bonded |
| 0014 | 3L | Cartridges for weapons, blank | 0458 | 1L | Charges, bursting, plastics bonded |
| 0326 | 1L | Cartridges for weapons, blank | 0459 | 1L | Charges, bursting, plastics bonded |
| 0327 | 1L | Cartridges for weapons, blank | 0460 | 3L | Charges, bursting, plastics bonded |
| 0338 | 1L | Cartridges for weapons, blank | 0048 | 1L | Charges, demolition |
| 0413 | 1L | Cartridges for weapons, blank | 0056 | 1L | Charges, depth |
| 0012 | 3L | Cartridges for weapons, inert projectile | 0442 | 1L | Charges, explosive, commercial |
| 0328 | 1L | Cartridges for weapons, inert projectile | 0443 | 1L | Charges, explosive, commercial |
| 0339 | 1L | Cartridges for weapons, inert projectile | 0444 | 1L | Charges, explosive, commercial |
| 0417 | 1L | Cartridges for weapons, inert projectile | 0445 | 3L | Charges, explosive, commercial |
| 0277 | 1L | Cartridges, oil well | 0271 | 1L | Charges, propelling |
| 0278 | 1L | Cartridges, oil well | 0272 | 1L | Charges, propelling |
| 0275 | 1L | Cartridges, power device | 0415 | 1L | Charges, propelling |
| 0276 | 1L | Cartridges, power device | 0491 | 1L | Charges, propelling |
| 0323 | 3L | Cartridges, power device | 0242 | 1L | Charges, propelling, for cannon |
| 0381 | 1L | Cartridges, power device | 0279 | 1L | Charges, propelling, for cannon |
| 0054 | 1L | Cartridges, signal | 0414 | 1L | Charges, propelling, for cannon |
| 0312 | 1L | Cartridges, signal | 0059 | 1L | Charges, shaped |
| 0405 | 3L | Cartridges, signal | 0439 | 1L | Charges, shaped |
| 0012 | 3L | Cartridges, small arms | 0440 | 1L | Charges, shaped |
| 0339 | 1L | Cartridges, small arms | 0441 | 3L | Charges, shaped |
| 0417 | 1L | Cartridges, small arms | 0237 | 1L | Charges, shaped, flexible, linear |
| 0014 | 3L | Cartridges, small arms, blank | 0288 | 1L | Charges, shaped, flexible, linear |
| | | | 0060 | 1L | Charges, supplementary, explosive |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------|
| 3316 | 9L | Chemical kit | 1127 | 3L | Chlorobutanes |
| 3315 | 6L | Chemical sample, toxic | 3437 | 6L | Chlorocresols, solid |
| 3500 | 2L | Chemical under pressure, n.o.s.* | 2669 | 6L | Chlorocresols solution |
| 3503 | 2C | Chemical under pressure, corrosive, n.o.s.* | 1974 | 2L | Chlorodifluorobromomethane |
| 3501 | 10L | Chemical under pressure, flammable, n.o.s.* | 2517 | 10L | 1-Chloro-1,1-difluoroethane - |
| 3505 | 10C | Chemical under pressure, flammable, corrosive, n.o.s.* | 1018 | 2L | Chlorodifluoromethane |
| 3504 | 10P | Chemical under pressure, flammable, toxic, n.o.s.* | 1973 | 2L | Chlorodifluoromethane and chloropentafluoroethane mixture |
| 3502 | 2P | Chemical under pressure, toxic, n.o.s.* | 1577 | 6L | Chlorodinitrobenzenes, liquid |
| 2075 | 6L | Chloral, anhydrous, stabilized | 3441 | 6L | Chlorodinitrobenzenes, solid |
| 1458 | 5L | Chlorate and borate mixture | 2232 | 6L | 2-Chloroethanal |
| 1459 | 5L | Chlorate and magnesium chloride mixture, solid | 1888 | 6A | Chloroform |
| 3407 | 5L | Chlorate and magnesium chloride mixture solution | 3277 | 6C | Chloroformates, toxic, corrosive, n.o.s.* |
| 1461 | 5L | Chlorates, inorganic, n.o.s.* | 2742 | 6CF | Chloroformates, toxic, corrosive, flammable, n.o.s.* |
| 3210 | 5L | Chlorates, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 2745 | 6C | Chloromethyl chloroformate |
| 2626 | 5L | Chloric acid, aqueous solution | 2354 | 3P | Chloromethyl ethyl ether |
| 1017 | 2PX | Chlorine | 2236 | 6L | 3-Chloro-4-methylphenyl isocyanate, liquid |
| 3520 | 2PX | Chlorine, adsorbed | 3428 | 6L | 3-Chloro-4-methylphenyl isocyanate, solid |
| 2548 | 2PX | Chlorine pentafluoride | 2237 | 6L | Chloronitroanilines |
| 1749 | 2PX | Chlorine trifluoride | 3409 | 6L | Chloronitrobenzenes, liquid |
| 1462 | 5L | Chlorites, inorganic, n.o.s.* | 1578 | 6L | Chloronitrobenzenes, solid |
| 1908 | 8L | Chlorite solution | 2433 | 6L | Chloronitrotoluenes, liquid |
| 3250 | 6C | Chloroacetic acid, molten | 3457 | 6L | Chloronitrotoluenes, solid |
| 1751 | 6C | Chloroacetic acid, solid | 1020 | 2L | Chloropentafluoroethane |
| 1750 | 6C | Chloroacetic acid solution | 2904 | 8L | Chlorophenolates, liquid |
| 1695 | 6Fi | Chloroacetone, stabilized | 2905 | 8L | Chlorophenolates, solid |
| 2668 | 6F | Chloroacetonitrile | 2021 | 6L | Chlorophenols, liquid |
| 3416 | 6i | Chloroacetophenone, liquid | 2020 | 6L | Chlorophenols, solid |
| 1697 | 6i | Chloroacetophenone, solid | 1753 | 8L | Chlorophenyltrichlorosilane |
| 1752 | 6Ci | Chloroacetyl chloride | 1580 | 6L | Chloropicrin |
| 2019 | 6L | Chloroanilines, liquid | 1581 | 2P | Chloropicrin and methyl bromide mixture |
| 2018 | 6L | Chloroanilines, solid | 1582 | 2P | Chloropicrin and methyl chloride mixture |
| 2233 | 6L | Chloroanisidines | 1583 | 6L | Chloropicrin mixture, n.o.s.* |
| 1134 | 3L | Chlorobenzene | 2507 | 8L | Chloroplatinic acid, solid |
| 2234 | 3L | Chlorobenzotrifluorides | 1991 | 3HP | Chloroprene, stabilized |
| 2235 | 6L | Chlorobenzyl chlorides, liquid | 1278 | 3H | 1-Chloropropane |
| 3427 | 6L | Chlorobenzyl chlorides, solid | 2356 | 3H | 2-Chloropropane |
| | | | 2849 | 6L | 3-Chloropropanol-1 |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------|
| 2456 | 3H | 2-Chloropropene | 3156 | 2X | Compressed gas, oxidizing, n.o.s.* |
| 2511 | 8L | 2-Chloropropionic acid | 1955 | 2P | Compressed gas, toxic, n.o.s.* |
| 2822 | 6L | 2-Chloropyridine | 3304 | 2CP | Compressed gas, toxic, corrosive, n.o.s.* |
| 2987 | 8L | Chlorosilanes, corrosive, n.o.s. | 1953 | 10P | Compressed gas, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 2986 | 8F | Chlorosilanes, corrosive, flammable, n.o.s. | 3305 | 10C | Compressed gas, toxic, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 2985 | 3C | Chlorosilanes, flammable, corrosive, n.o.s. | 3303 | 2X | Compressed gas, toxic, oxidizing, n.o.s.* |
| 3361 | 6C | Chlorosilanes, toxic, corrosive, n.o.s.* | 3306 | 2CX | Compressed gas, toxic, oxidizing, corrosive, n.o.s.* |
| 3362 | 6CF | Chlorosilanes, toxic, corrosive, flammable, n.o.s.* | 8000 | 9L | Consumer commodity |
| 2988 | 4FW | Chlorosilanes, water-reactive, flammable, corrosive, n.o.s. | 0248 | 1L | Contrivances, water-activated* |
| 1754 | 8W | Chlorosulphonic acid | 0249 | 1L | Contrivances, water-activated* |
| 1021 | 2L | 1-Chloro-1,2,2,2-tetrafluoroethane | 1585 | 6L | Copper acetoarsenite |
| 2238 | 3L | Chlorotoluenes | 1586 | 6L | Copper arsenite |
| 1579 | 6L | 4-Chloro-o-toluidine hydrochloride, solid | 2776 | 3P | Copper based pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 3410 | 6L | 4-Chloro-o-toluidine hydrochloride solution | 3010 | 6L | Copper based pesticide, liquid, toxic* |
| 3429 | 6L | Chlorotoluidines, liquid | 3009 | 6F | Copper based pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 2239 | 6L | Chlorotoluidines, solid | 2775 | 6L | Copper based pesticide, solid, toxic* |
| 1983 | 2L | 1-Chloro-2,2,2-trifluoroethane | 2721 | 5L | Copper chlorate |
| 1022 | 2L | Chlorotrifluoromethane | 2802 | 8L | Copper chloride |
| 2599 | 2L | Chlorotrifluoromethane and trifluoromethane azeotropic mixture | 1587 | 6L | Copper cyanide |
| 1755 | 8L | Chromic acid solution | 1363 | 4L | Copra |
| 1756 | 8L | Chromic fluoride, solid | 0065 | 1L | Cord, detonating |
| 1757 | 8L | Chromic fluoride solution | 0102 | 1L | Cord, detonating |
| 2720 | 5L | Chromium nitrate | 0289 | 1L | Cord, detonating |
| 1758 | 8W | Chromium oxychloride | 0290 | 1L | Cord, detonating |
| 1463 | 5CP | Chromium trioxide, anhydrous | 0104 | 1L | Cord, detonating, mild effect |
| 2240 | 8L | Chromosulphuric acid | 0066 | 1L | Cord, igniter |
| 3291 | 11L | Clinical waste, unspecified, n.o.s. | 1760 | 8L | Corrosive liquid, n.o.s.* |
| 1023 | 10P | Coal gas, compressed | 3264 | 8L | Corrosive liquid, acidic, inorganic, n.o.s.* |
| 1136 | 3L | Coal tar distillates, flammable. | 3265 | 8L | Corrosive liquid, acidic, organic, n.o.s.* |
| 1139 | 3L | Coating solution | 3266 | 8L | Corrosive liquid, basic, inorganic, n.o.s.* |
| 2001 | 3L | Cobalt naphthenates, powder | 3267 | 8L | Corrosive liquid, basic, organic, n.o.s.* |
| 1318 | 3L | Cobalt resinate, precipitated | 2920 | 8F | Corrosive liquid, flammable, n.o.s.* |
| 0382 | 1L | Components, explosive train, n.o.s.* | 3093 | 8X | Corrosive liquid, "oxidizing, n.o.s.* |
| 0383 | 1L | Components, explosive train, n.o.s.* | 3301 | 8L | Corrosive liquid, self-heating, n.o.s.* |
| 0384 | 3L | Components, explosive train, n.o.s.* | 2922 | 8P | Corrosive liquid, toxic, n.o.s.* |
| 0461 | 1L | Components, explosive train, n.o.s.* | 3094 | 8W | Corrosive liquid, water-reactive, n.o.s.* |
| 1956 | 2L | Compressed gas, n.o.s.* | 1759 | 8L | Corrosive solid, n.o.s.* |
| 1954 | 10L | Compressed gas, flammable, n.o.s.* | 3260 | 8L | Corrosive solid, acidic, inorganic, n.o.s.* |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 3261 | 8L | Corrosive solid, acidic, organic, n.o.s.* | 2242 | 3L | Cycloheptene |
| 3262 | 8L | Corrosive solid, basic, inorganic, n.o.s.* | 1145 | 3H | Cyclohexane |
| 3263 | 8L | Corrosive solid, basic, organic, n.o.s.* | 1915 | 3L | Cyclohexanone |
| 2921 | 8S | Corrosive solid, flammable, n.o.s.* | 2256 | 3H | Cyclohexene |
| 3084 | 8X | Corrosive solid, oxidizing, n.o.s.* | 1762 | 8L | Cyclohexenyltrichlorosilane |
| 3095 | 8S | Corrosive solid, self-heating, n.o.s.* | 2243 | 3L | Cyclohexyl acetate |
| 2923 | 8P | Corrosive solid, toxic, n.o.s.* | 2357 | 8F | Cyclohexylamine |
| 3096 | 8W | Corrosive solid, water-reactive, n.o.s.* | 2488 | 6F | Cyclohexyl isocyanate |
| 1364 | 4L | Cotton waste, oily | 3054 | 3L | Cyclohexyl mercaptan |
| 1365 | 4L | Cotton, wet | 1763 | 8L | Cyclohexyltrichlorosilane |
| 3024 | 3P | Coumarin derivative pesticide, liquid, flammable, toxic* | 0391 | 1L | Cyclonite and cyclotetramethyleneterranirramine mixture, desensitized |
| 3026 | 6L | Coumarin derivative pesticide, liquid, toxic* | 0391 | 1L | Cyclonite and cyclotetrameuylenetetranirramine mixture, wetted |
| 3025 | 6F | Coumarin derivative pesticide, liquid, toxic, flammable* | 0483 | 1L | Cyclonite, desensitized |
| 3027 | 6L | Coumarin derivative pesticide, solid, toxic* | 0072 | 1L | Cyclonite, wetted |
| 2076 | 6C | Cresols, liquid | 2940 | 4L | Cyclooctadiene phosphines |
| 3455 | 6C | Cresols, solid | 2520 | 3L | Cyclooctadienes |
| 2022 | 6C | Cresylic acid | 2358 | 3L | Cyclooctaterraene |
| 1143 | 6Fi | Crotonaldehyde | 1146 | 3H | Cyclopentane |
| 1143 | 6Fi | Crotonaldehyde, stabilized | 2244 | 3L | Cyclopentanol |
| 3472 | 8L | Crotonic acid, liquid | 2245 | 3L | Cyclopentanone |
| 2823 | 8L | Crotonic acid, solid | 2246 | 3H | Cyclopentene |
| 1144 | 3H | Crotonylene | 1027 | 10A | Cyclopropane |
| 1761 | 8P | Cupriethylenediamine solution | 0484 | 1L | Cyclotetramethylene- tetranirramine, desensitized |
| 0070 | 3L | Cutters, cable, explosive | 0226 | 1L | Cyclotetramethylenetetranirramine, wetted |
| 1588 | 6L | Cyanides, inorganic, solid, n.o.s.* | 0391 | 1L | Cyclotrimemylenetrimteamine and cyclotetramethylenetetranirramine mixture, desensitized |
| 1935 | 6L | Cyanide solution, n.o.s.* | 0391 | 1L | Cyclotrimethylenetinitramine and cyclotetramethylenetetranirramine mixture, wetted |
| 1026 | 10P | Cyanogen | 0483 | 1L | Ctyclocotrimemylenetrinirramine, desensitized |
| 1889 | 6C | Cyanogen bromide | 0072 | 1L | Cyclotrime&ylenetrimrramine, wetted |
| 1589 | 2CP | Cyanogen chloride, stabilized | 2046 | 3L | Cymenes |
| 2670 | 8L | Cyanuric chloride | 3363 | 9L | Dangerous goods in apparatus |
| 2601 | 10L | Cyclobutane | 3363 | 9L | Dangerous goods in machinery |
| 2744 | 6CF | Cyclobutyl chloroformate | 1868 | 3P | Decaborane |
| 2518 | 6L | 1,5,9-Cyclododecatriene | 1147 | 3L | Decahydronaphthalene |
| 2241 | 3L | Cycloheptane | 2247 | 3L | n-Decane |
| 2603 | 3P | Cycloheptatriene | 0132 | 1L | Deflagrating metal salts of aromatic nitro-derivatives, n.o.s. |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------------|
| 3379 | 3E | Desensitized explosive, liquid, n.o.s.* | 2602 | 2L | Dichlorodifluoromethane and difluoroethane azeotropic mixture |
| 3380 | 3E | Desensitized explosive, solid, n.o.s.* | 2249 | 6F | Dichlorodimethyl ether, symmetrical |
| 0360 | 1L | Detonator assemblies, non-electric | 2362 | 3L | 1,1 -Dichloroethane |
| 0361 | 1L | Detonator assemblies, non-electric | 1150 | 3L | 1,2-Dichloroethylene |
| 0500 | 3L | Detonator assemblies, non-electric | 1029 | 2L | Dichlorofluoromethane |
| 0030 | 1L | Detonators, electric | 2465 | 5L | Dichloroisocyanuric acid, dry |
| 0255 | 1L | Detonators, electric | 2465 | 5L | Dichloroisocyanuric acid salts |
| 0456 | 3L | Detonators, electric | 2490 | 6L | Dichloroisopropyl ether |
| 0073 | 1L | Detonators for ammunition | 1593 | 6L | Dichloromethane |
| 0364 | 1L | Detonators for ammunition | 2650 | 6L | 1,1 -Dichloro-1 -nitroethane |
| 0365 | 1L | Detonators for ammunition | 1152 | 3L | Dichloropentanes |
| 0366 | 3L | Detonators for ammunition | 2250 | 6L | Dichlorophenyl isocyanates |
| 0029 | 1L | Detonators, non-electric | 1766 | 8L | Dichlorophenyltrichlorosilane |
| 0267 | 1L | Detonators, non-electric | 1279 | 3L | 1,2-Dichloropropane |
| 0455 | 3L | Detonators, non-electric | 2750 | 6L | 1,3-Dichloropropanol-2 |
| 1957 | 10L | Deuterium, compressed | 2047 | 3L | Dichloropropenes |
| 3150 | 10L | Devices, small, hydrocarbon gas powered | 2189 | 10P | Dichlorosilane |
| 1148 | 3L | Diacetone alcohol | 1958 | 2L | 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane |
| 2359 | 3CP | Diallylamine | 2565 | 8L | Dicyclohexylamine |
| 2360 | 3P | Diallyl ether | 2687 | 3L | Dicyclohexylammonium nitrite |
| 2651 | 6L | Diaminodiphenylmethane | 2048 | 3L | Dicyclopentadiene |
| 2841 | 3P | Di-n-amylamine | 2372 | 3L | 1,2-Di-(dimethylamino) ethane |
| 0074 | 1L | Diazodinitrophenol, wetted | 1465 | 5L | Didymium nitrate |
| 2434 | 8L | Dibenzylchlorosilane | 1202 | 3L | Diesel fuel |
| 1911 | 10P | Diborane | 2373 | 3H | Diethoxymethane |
| 2648 | 6L | 1,2-Dibromobutan-3-one | 2374 | 3L | 3,3-Diethoxypropene |
| 2872 | 6L | Dibromochloropropanes | 1154 | 3CH | Diethylamine |
| 1941 | 9L | Dibromodifluoromethane | 2686 | 8F | 2-Diethylaminoethanol |
| 2664 | 6L | Dibromomethane | 2684 | 3C | 3-Diethylaminopropylamine |
| 2248 | 8F | Di-n-butylamine | 2432 | 6L | N,N-Diethylaniline |
| 2873 | 6L | Dibutylaminoethanol | 2049 | 3L | Diethylbenzene |
| 1149 | 3L | Dibutyl ethers | 2366 | 3L | Diethyl carbonate |
| 1764 | 8i | Dichloroacetic acid | 1767 | 8F | Diethyldichlorosilane |
| 2649 | 6i | 1,3-Dichloroacetone | 0075 | 1L | Diethyleneglycol dinitrate, desensitized |
| 1765 | 8i | Dichloroacetyl chloride | 2079 | 8L | Diethylenetriamine |
| 1590 | 6L | Dichloroanilines, liquid | 1155 | 3AH | Diethyl ether |
| 3442 | 6L | Dichloroanilines, solid | 2685 | 8F | N-Diethylethylenediamine |
| 1591 | 6L | o-Dichlorobenzene | 1156 | 3L | Diethyl ketone |
| 1916 | 6F | 2,2-Dichlorodiethyl ether | 1594 | 6L | Diethyl sulphate |
| 1028 | 2L | Dichlorodifluoromethane | 2375 | 3L | Diethyl sulphide |
| | | | 2751 | 8L | Diethylthiophosphoryl chloride |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------|
| 1030 | 10L | 1,1 -Difluoroethane | 0489 | 1L | DINGU |
| 1959 | 10L | 1,1 -Difluoroethy lene | 1596 | 6L | Dinitroanilines |
| 3252 | 10L | Difhioromethane | 1597 | 6L | Dinitrobenzenes, liquid |
| 1768 | 8L | Difluorophosphoric acid, anhydrous | 3443 | 6L | Dinitrobenzenes, solid |
| 2376 | 3H | 2,3-Dihydropyran | 1598 | 6L | Dinitro-o-cresol |
| 2361 | 3C | Diisobutylamine | 1067 | 2PX | Dinitrogen tetroxide |
| 2050 | 3L | Diisobutylene, isomeric compounds | 0489 | 1L | Dinitroglycoluril |
| 1157 | 3L | Diisobutyl ketone | 0076 | IP | Dinitrophenol |
| 1902 | 8L | Diisooctyl acid phosphate | 0077 | IP | Dinitrophenolates |
| 1158 | 3CH | Diisopropylamine | 1321 | 3EP | Dinitrophenolates, wetted |
| 1159 | 3H | Diisopropyl ether | 1599 | 6L | Dinitrophenol solution |
| 2521 | 6F | Diketene, stabilized | 1320 | 3EP | Dinitrophenol, wetted |
| 2252 | 3L | 1,2-Dimethoxyethane | 0078 | 1L | Dinitroresorcinol |
| 2377 | 3L | 1,1 -Dimethoxy ethane | 1322 | 3E | Dinitroresorcinol, wetted |
| 1032 | 10L | Dimethylamine, anhydrous | 0406 | 1L | Dinitrosobenzene |
| 1160 | 3C | Dimethylamine, aqueous solution | 2038 | 6L | Dinitrotoluenes, liquid |
| 2378 | 3P | 2-Dimethylaminoacetonitrile | 1600 | 6L | Dinitrotoluenes, molten |
| 2051 | 8F | 2-Dimethylaminoethanol | 3454 | 6L | Dinitrotoluenes, solid |
| 3302 | 6L | 2-Dimethylaminoethyl acrylate | 1165 | 3L | Dioxane |
| 2522 | 6L | 2-Dimethylaminoethyl methacrylate | 1166 | 3L | Dioxolane |
| 2253 | 6L | N,N-Dimethylaniline | 2052 | 3L | Dipentene |
| 2457 | 3H | 2,3-Dimethylbutane | 1698 | 6i | Diphenylamine chloroarsine |
| 2379 | 3C | 1,3-Dimethylbutylamine | 1699 | 6i | Diphenylchloroarsine, liquid |
| 2262 | 8L | Dimethylcarbamoyl chloride | 3450 | 6L | Diphenylchloroarsine, solid |
| 1161 | 3L | Dimethyl carbonate | 1769 | 8L | Diphenyldichlorosilane |
| 2263 | 3L | Dimethylcyclohexanes | 1770 | 8L | Diphenylmethyl bromide |
| 2264 | 8F | N,N-Dimethylcyclohexylamine | 0079 | 1L | Dipicrylamine |
| 1162 | 3C | Dimethyldichlorosilane | 0401 | 1L | Dipicryl sulphide |
| 2380 | 3L | Dimethyldiethoxysilane | 2852 | 3E | Dipicryl sulphide, wetted |
| 2707 | 3L | Dimethyldioxanes | 2383 | 3C | Dipropylamine |
| 2381 | 3P | Dimethyl disulphide | 2384 | 3H | Di-n-propyl ether |
| 1033 | 10L | Dimethyl ether | 2710 | 3L | Dipropyl ketone |
| 2265 | 3L | N,N-Dimethylformamide | 1903 | 8L | Disinfectant, liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 2382 | 6F | Dimethylhydrazine, symmetrical | 3142 | 6L | Disinfectant, liquid, toxic, n.o.s.* |
| 1163 | 6CH | Dmethylhydrazine, unsymmetrical | 1601 | 6L | Disinfectant, solid, toxic, n.o.s.* |
| 2044 | 10L | 2,2-Dimethylpropane | 3253 | 8L | Disodium trioxosilicate |
| 2266 | 3C | Dimethyl-N-propylamine | 1167 | 3AH | Divinyl ether, stabilized |
| 1595 | 6C | Dimethyl sulphate | 1771 | 8L | Dodecyltrichlorosilane |
| 1164 | 3H | Dimethyl sulphide | 1845 | 9L | Dry ice |
| 2267 | 6C | Dimethyl thiophosphoryl chloride | 2801 | 8L | Dye intermediate, liquid, corrosive, n.o.s.* |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------|
| 1602 | 6L | Dye intermediate, liquid, toxic, n.o.s.* | 2271 | 3L | Ethyl amyl ketone |
| 3147 | 8L | Dye intermediate, solid, corrosive, n.o.s. | 2272 | 6L | N-Ethylaniline |
| 3143 | 6L | Dye intermediate, solid, toxic, n.o.s.* | 2273 | 6L | 2-Ethylaniline |
| 2801 | 8L | Dye, liquid, corrosive, n.o.s.* | 1175 | 3L | Ethylbenzene |
| 1602 | 6L | Dye, liquid, toxic, n.o.s.* | 2274 | 6L | N-Ethyl-N-benzylaniline |
| 3147 | 8L | Dye, solid, corrosive, n.o.s.* | 2753 | 6L | N-Ethylbenzyltoluidines, liquid |
| 3143 | 6L | Dye, solid, toxic, n.o.s.* | 3460 | 6L | N-Ethylbenzyltoluidines, solid |
| 3257 | 9L | Elevated temperature liquid, n.o.s.* | 1176 | 3L | Ethyl borate |
| 3256 | 3L | Elevated temperature liquid, flammable, n.o.s.* | 1891 | 6L | Ethyl bromide |
| 3258 | 9L | Elevated temperature solid, n.o.s.* | 1603 | 6F | Ethyl bromoacetate |
| 3529 | 10L | Engine, fuel cell, flammable gas powered | 2275 | 3L | 2-Ethylbutanol |
| 3528 | 3L | Engine, fuel cell, flammable liquid powered | 1177 | 3L | 2-Ethylbutyl acetate |
| 3530 | 9L | Engine, internal combustion | 1179 | 3L | Ethyl butyl ether |
| 3529 | 10L | Engine, internal combustion, flammable gas powered | 1178 | 3L | 2-Ethylbutyraldehyde |
| 3528 | 3L | Engine, internal combustion, flammable liquid powered | 1180 | 3L | Ethyl butyrate |
| 3082 | 9L | Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s.* | 1037 | 10A | Ethyl chloride |
| 3077 | 9L | Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s.* | 1181 | 6F | Ethyl chloroacetate |
| 2558 | 6F | Epibromohydrin | 1182 | 6CF | Ethyl chloroformate |
| 2023 | 6F | Epichlorohydrin | 2935 | 3L | Ethyl 2-chloropropionate |
| 2752 | 3L | 1,2-Epoxy-3-ethoxypropane | 2826 | 8F | Ethyl chlorothioformate |
| 3272 | 3L | Esters, n.o.s.* | 1862 | 3L | Ethyl crotonate |
| 1035 | 10L | Ethane | 1892 | 6i | Ethyldichloroarsine |
| 1961 | 10L | Ethane, refrigerated liquid | 1183 | 4HW | Ethyldichlorosilane |
| 1170 | 3L | Ethanol | 1962 | 10A | Ethylene |
| 2491 | 8L | Ethanolamine | 3138 | 10L | Ethylene, acetylene and propylene mixture, refrigerated liquid |
| 2491 | 8L | Ethanolamine solution | 1135 | 6F | Ethylene chlorohydrin |
| 3475 | 3L | Ethanol and gasoline mixture | 1604 | 8F | Ethylenediamine |
| 3475 | 3L | Ethanol and motor spirit mixture | 1605 | 6L | Ethylene dibromide |
| 3475 | 3L | Ethanol and petrol mixture | 1184 | 3P | Ethylene dichloride |
| 1170 | 3L | Ethanol solution | 1153 | 3L | Ethylene glycol diethyl ether |
| 3271 | 3L | Ethers, n.o.s.* | 1171 | 3L | Ethylene glycol monoethyl ether |
| 1173 | 3L | Ethyl acetate | 1172 | 3L | Ethylene glycol monoethyl ether acetate |
| 2452 | 10L | Ethylacetylene, stabilized | 1188 | 3L | Ethylene glycol monomethyl ether |
| 1917 | 3i | Ethyl acrylate, stabilized | 1189 | 3L | Ethylene glycol monomethyl ether acetate |
| 1170 | 3L | Ethyl alcohol | 1185 | 6FH | Ethyleneimine, stabilized |
| 1170 | 3L | Ethyl alcohol solution | 1040 | 10P | Ethylene oxide |
| 1036 | 10L | Ethylamine | 1041 | 10L | Ethylene oxide and carbon dioxide mixture |
| 2270 | 3CH | Ethylamine, aqueous solution | 1952 | 2L | Ethylene oxide and carbon dioxide mixture |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------|
| 3300 | 10P | Ethylene oxide and carbon dioxide mixture | 1197 | 3L | Extracts, flavouring, liquid |
| 3297 | 2L | Ethylene oxide and chlorotetrafluoroethane mixture | 1373 | 4L | Fabrics, animal, n.o.s. |
| 3070 | 2L | Ethylene oxide and dichlorodifluoromethane mixture | 1353 | 3L | Fabrics impregnated with weakly nitrated nitrocellulose, n.o.s. |
| 3298 | 2L | Ethylene oxide and pentafluoroethane mixture | 1373 | 4L | Fabrics, synthetic, n.o.s. |
| 2983 | 3P | Ethylene oxide and propylene oxide mixture | 1373 | 4L | Fabrics, vegetable, n.o.s. |
| 3299 | 2L | Ethylene oxide and tetrafluoroethane mixture | 1606 | 6L | Ferric arsenate |
| 1040 | 10P | Ethylene oxide with nitrogen | 1607 | 6L | Ferric arsenite |
| 1038 | 10A | Ethylene, refrigerated liquid | 1773 | 8L | Ferric chloride, anhydrous |
| 1155 | 3AH | Ethyl ether | 2582 | 8L | Ferric chloride solution |
| 2453 | 10L | Ethyl fluoride | 1466 | 5L | Ferric nitrate |
| 1190 | 3H | Ethyl formate | 1323 | 3L | Ferrocium |
| 2276 | 3C | 2-Ethylhexylamine | 1408 | 4PW | Ferrosilicon |
| 2748 | 6C | 2-Ethylhexyl chloroformate | 1608 | 6L | Ferrous arsenate |
| 2385 | 3L | Ethyl isobutyrate | 2793 | 4L | Ferrous metal borings |
| 2481 | 6F | Ethyl isocyanate | 2793 | 4L | Ferrous metal cuttings |
| 1192 | 3L | Ethyl lactate | 2793 | 4L | Ferrous metal shavings |
| 2363 | 3N | Ethyl mercaptan | 2793 | 4L | Ferrous metal turnings |
| 2277 | 3L | Ethyl methacrylate, stabilized | 1043 | 2L | Fertilizer ammoniating solution |
| 1039 | 10L | Ethyl methyl ether | 1372 | 4L | Fibres,- animal |
| 1193 | 3L | Ethyl methyl ketone | 1373 | 4L | Fibres, animal, n.o.s. |
| 1194 | 3P | Ethyl nitrite solution | 1353 | 3L | Fibres impregnated with weakly nitrated nitrocellulose, n.o.s. |
| 2524 | 3L | Ethyl orthoformate | 1373 | 4L | Fibres, synthetic, n.o.s. |
| 2525 | 6L | Ethyl oxalate | 1372 | 4L | Fibres, vegetable |
| 2435 | 8L | Ethylphenyldichlorosilane | 1373 | 4L | Fibres, vegetable, n.o.s. |
| 2386 | 3C | 1 -Ethylpiperidine | 3360 | 3L | Fibres, vegetable, dry |
| 1195 | 3L | Ethyl propionate | 1324 | 3L | Films, nitrocellulose base |
| 2615 | 3H | Ethyl propyl ether | 1774 | 8L | Fire extinguisher charges |
| 2754 | 6L | N-Ethyltoluidines | 1044 | 2L | Fire extinguishers |
| 1196 | 3C | Ethyltrichlorosilane | 2623 | 3L | Firelighters, solid |
| 0081 | 1L | Explosive, blasting, type A | 0333 | 1L | Fireworks |
| 0082 | 1L | Explosive, blasting, type B | 0334 | 1L | Fireworks |
| 0331 | 1L | Explosive, blasting, type B | 0335 | 1L | Fireworks |
| 0083 | 1L | Explosive, blasting, type C | 0336 | 1L | Fireworks |
| 0084 | 1L | Explosive, blasting, type D | 0337 | 3L | Fireworks |
| 0241 | 1L | Explosive, blasting, type E | 3316 | 9L | First aid kit |
| 0332 | 1L | Explosive, blasting, type E | 2216 | 9L | Fish meal, stabilized |
| 1169 | 3L | Extracts, aromatic, liquid | 1374 | 4L | Fish meal, unstabilized |
| | | | 2216 | 9L | Fish scrap, stabilized |
| | | | 1374 | 4L | Fish scrap, unstabilized |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------|
| 1993 | | Flammable liquid, n.o.s.* | 1198 | 3Ci | Formaldehyde solution, flammable |
| | 3H | Packing Group I or II | 1779 | 8F | Formic acid |
| | 3L | Packing Group III | 3412 | 8L | Formic acid |
| 2924 | | Flammable liquid, corrosive, n.o.s.* | 0099 | 1L | Fracturing devices, explosive |
| | 3CH | Packing Group I or II | 1863 | 3L | Fuel, aviation, turbine engine |
| | 3C | Packing Group III | 3473 | 3L | Fuel cell cartridges |
| 1992 | | Flammable liquid, toxic, n.o.s.* | 3476 | 4W | Fuel cell cartridges |
| | 3HP | Packing Group I or II | 3477 | 8L | Fuel cell cartridges |
| | 3P | Packing Group in | 3478 | 10L | Fuel cell cartridges |
| 3286 | 3CP | Flammable liquid, toxic, corrosive, n.o.s.* | 3479 | 10L | Fuel cell cartridges |
| 3180 | 3C | Flammable solid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 3473 | 3L | Fuel cell cartridges contained in equipment |
| 2925 | 3C | Flammable solid, corrosive, organic, n.o.s.* | 3476 | 4W | Fuel cell cartridges contained in equipment |
| 3178 | 3L | Flammable solid, inorganic, n.o.s.* | 3477 | 8L | Fuel cell cartridges contained in equipment |
| 1325 | 3L | Flammable solid, organic, n.o.s.* | 3478 | 10L | Fuel cell cartridges contained in equipment |
| 3176 | 3L | Flammable solid, organic, molten, n.o.s.* | 3479 | 10L | Fuel cell cartridges contained in equipment |
| 3097 | 3X | Flammable solid, oxidizing, n.o.s.* | 3473 | 3L | Fuel cell cartridges packed with equipment |
| 3179 | 3P | Flammable solid, toxic, inorganic, n.o.s.* | 3476 | 4W | Fuel cell cartridges packed with equipment |
| 2926 | 3P | Flammable solid, toxic, organic, n.o.s.* | 3477 | 8L | Fuel cell cartridges packed with equipment |
| 0093 | 1L | Flares, aerial | 3478 | 10L | Fuel cell cartridges packed with equipment |
| 0403 | 1L | Flares, aerial | 3479 | 10L | Fuel cell cartridges packed with equipment |
| 0404 | 3L | Flares, aerial | 1780 | 8L | Fumaryl chloride |
| 0420 | 1L | Flares, aerial | 3359 | 9L | Fumigated cargo transport unit |
| 0421 | 1L | Flares, aerial | 1199 | 6F | Furaldehydes |
| 0092 | 1L | Flares, surface | 2389 | 3H | Furan |
| 0418 | 1L | Flares, surface | 2874 | 6L | Furfuryl alcohol |
| 0419 | 1L | Flares, surface | 2526 | 3C | Furfurylamine |
| 0094 | 1L | Flash powder | 0102 | 1L | Fuse, detonating |
| 0305 | 1L | Flash powder | 0290 | 1L | Fuse, detonating |
| 1045 | 2PX | ' Fluorine, compressed | 0104 | 1L | Fuse, detonating, mild effect |
| 2642 | 6L | Fluoroacetic acid | 0103 | 1L | Fuse, igniter |
| 2941 | 6L | Fluoroanilines | 1201 | 3L | Fusel oil |
| 2387 | 3L | Fluorobenzene | 0101 | 1L | Fuse, non-detonating |
| 1775 | 8L | Fluoroboric acid | 0105 | 3L | Fuse, safety |
| 1776 | 8L | Fluorophosphoric acid, anhydrous | 0106 | 1L | Fuzes, detonating |
| 2856 | 6L | Fluorosilicates, n.o.s.* | 0107 | 1L | Fuzes, detonating |
| 1778 | 8L | Fluorosilicic acid | 0257 | 1L | Fuzes, detonating |
| 1777 | 8W | Fluorosulphonic acid | 0367 | 3L | Fuzes, detonating |
| 2388 | 3L | Fluorotoluenes | 0408 | 1L | Fuzes, detonating |
| 2209 | 8i | Formaldehyde solution | 0409 | 1L | Fuzes, detonating |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0410 | 1L | Fuzes, detonating | 0372 | 1L | Grenades, practice |
| 0316 | 1L | Fuzes, igniting | 0452 | 1L | Grenades, practice |
| 0317 | 1L | Fuzes, igniting | 1467 | 5L | Guanidine nitrate |
| 0368 | 3L | Fuzes, igniting - | 0113 | 1L | Guanyl nitrosaminoguanylidene hydrazine, wetted |
| 2803 | 8L | Gallium | 0114 | 1L | Guanyl nitrosaminoguanyltetrazene, wetted |
| 2037 | | Gas cartridges | 0027 | 1L | Gunpowder |
| | 10L | Division 2.1 without subsidiary risk | 0028 | 1L | Gunpowder, compressed |
| | 2L | Division 2.2 without subsidiary risk | 0028 | 1L | Gunpowder in pellets |
| | 2X | Division 2.2 with subsidiary risk 5.1 | 2545 | 4L | Hafnium powder, dry |
| | 2P | Division 2.3 without subsidiary risk | 1326 | 3L | Hafnium powder, wetted |
| | 10P | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 | 3151 | 9L | Halogenated monomethyldiphenylmethanes, liquid |
| | 10C | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 and 8 | 3152 | 9L | Halogenated monomethyldiphenylmethanes, solid |
| | 2PX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 | 1327 | 3L | Hay |
| | 2CX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 and 8 | 1202 | 3L | Heating oil, light |
| | 2CP | Division 2.3 with subsidiary risk 8 | - | 9L | Heat producing articles, battery operated equipment, such as underwater torches or soldering - equipment, which, if accidentally activated, will generate extreme heat and can cause fire |
| 1202 | 3L | Gas oil | 1046 | 2L | Helium, compressed |
| 1203 | 3H | Gasoline | 1963 | 2L | Helium, refrigerated liquid |
| 3158 | 2L | Gas, refrigerated liquid, n.o.s.* | 3296 | 2L | Heptafmrop propane |
| 3312 | 10L | Gas, refrigerated liquid, flammable, n.o.s.* | 3056 | 3L | n-Heptaldehyde |
| 3311 | 2X | Gas, refrigerated liquid, oxidizing, n.o.s.* | 1206 | 3H | Heptanes |
| 3167 | 10L | Gas sample, non-pressurized, flammable, n.o.s. | 2278 | 3L | n-Heptene |
| 3169 | 2P | Gas sample, non-pressurized, toxic, n.o.s. | 2661 | 6L | Hexachloroacetone |
| 3168 | 10P | Gas sample, non-pressurized, toxic, flammable, n.o.s. | 2729 | 6L | Hexachlorobenzene |
| 3245 | 9L | Genetically modified micro-organisms | 2279 | 6L | Hexachlorobutadiene |
| 3245 | 9L | Genetically modified organisms | 2646 | 6L | Hexachlorocyclopentadiene |
| 2192 | 10P | Germane | 2875 | 6L | Hexachlorophene |
| 3523 | 10P | Germane, adsorbed | 1781 | 8L | Hexadecyltrichlorosilane |
| 2689 | 6L | Glycerol alpha-monochlorohydrin | 2458 | 3H | Hexadiene |
| 2622 | 3P | Glycidaldehyde | 1611 | 6L | Hexaethyl tetraphosphate |
| 0284 | 1L | Grenades | 1612 | 2P | Hexaethyl tetraphosphate and compressed gas mixture |
| 0285 | 1L | Grenades | 2420 | 2CP | Hexafluoroacetone |
| 0292 | 1L | Grenades | 2552 | 6L | Hexafluoroacetone hydrate, liquid |
| 0293 | 1L | Grenades | 3436 | 6L | Hexafluoroacetone hydrate, solid |
| 0110 | 3L | Grenades, practice | 2193 | 2L | Hexafluoroethane |
| 0318 | 1L | Grenades, practice | 1782 | 8L | Hexafluorophosphoric acid |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------------------------------|-------|-----|-------------------------------------------------------------------|
| 1858 | 2L | Hexafluoropropylene | 1786 | 8P | Hydrofluoric acid and sulphuric acid mixture |
| 1207 | 3L | Hexaldehyde | 2034 | 10L | Hydrogen and methane mixture, compressed |
| 2280 | 8L | Hexamethylenediamine, solid | 1048 | 2CP | Hydrogen bromide, anhydrous |
| 1783 | 8L | Hexamethylenediamine solution | 1050 | 2CP | Hydrogen chloride, anhydrous |
| 2281 | 6L | Hexamethylene diisocyanate | 2186 | 2CP | Hydrogen chloride, refrigerated liquid |
| 2493 | 3C | Hexamethyleneimine | 1049 | 10L | Hydrogen, compressed |
| 1328 | 3L | Hexamethylenetetramine | 1613 | 6L | Hydrogen cyanide, aqueous solution |
| 1208 | 3H | Hexanes | 3294 | 6F | Hydrogen cyanide, solution in alcohol |
| 0079 | 1L | Hexanitrodiphenylamine | 1051 | 6H | Hydrogen cyanide, stabilized |
| 0392 | 1L | Hexanitrostilbene | 1614 | 6L | Hydrogen cyanide, stabilized |
| 2282 | 3L | Hexanols | 1740 | 8L | Hydrogendifluorides, solid, n.o.s. |
| 2370 | 3H | 1-Hexene | 3471 | 8L | Hydrogendifluorides, solution, n.o.s. |
| 0391 | 1L | Hexogen and cyclotetramethylenetetranitramine mixture, desensitized | 1052 | 8P | Hydrogen fluoride, anhydrous |
| 0391 | 1L | Hexogen and cyclotetramethylenetetranirramine mixture, wetted | 3468 | 10L | Hydrogen in a metal hydride storage system |
| 0483 | 1L | Hexogen, desensitized | 3468 | 10L | Hydrogen in a metal hydride storage system contained in equipment |
| 0072 | 1L | Hexogen, wetted | 3468 | 10L | Hydrogen in a metal hydride storage system packed with equipment |
| 0118 | 1L | Hexolite | 2197 | 2CP | Hydrogen iodide, anhydrous |
| 0118 | 1L | Hexotol | 3149 | 5C | Hydrogen peroxide and peroxyacetic acid mixture stabilized |
| 0393 | 1L | Hexotonal | 2014 | 5C | Hydrogen peroxide, aqueous solution |
| 0079 | 1L | Hexyl | 2984 | 5L | Hydrogen peroxide, aqueous solution |
| 1784 | 8L | Hexyltrichlorosilane | 2015 | 5C | Hydrogen peroxide, aqueous solution, stabilized |
| 0484 | 1L | HMX, desensitized | 2015 | 5C | Hydrogen peroxide, stabilized |
| 0226 | 1L | HMX, wetted | 1966 | 10L | Hydrogen, refrigerated liquid |
| 2029 | 8FP | Hydrazine, anhydrous | 3526 | 10P | Hydrogen selenide, adsorbed |
| 2030 | 8P | Hydrazine, aqueous solution | 2202 | 10P | Hydrogen selenide, anhydrous |
| 3293 | 6L | Hydrazine, aqueous solution | 1053. | 10P | Hydrogen sulphide |
| 3484 | 8FP | Hydrazine aqueous solution, flammable | 0508 | 1L | 1 -Hydroxybenzotriazole, anhydrous |
| 1787 | 8L | Hydriodic acid | 3474 | 3E | 1 -Hydroxybenzotriazole monohydrate |
| 1788 | 8L | Hydrobromic acid | 2865 | 8L | Hydroxylamine sulphate |
| 1964 | 10L | Hydrocarbon gas mixture, compressed, n.o.s.* | 3212 | 5L | Hypochlorites, inorganic, n.o.s.* |
| 1965 | 10L | Hydrocarbon gas mixture, liquefied, n.o.s.* | 1791 | 8L | Hypochlorite solution |
| 3150 | 10L | Hydrocarbon gas refills for small | 0121 | 1L | Igniters |
| 3295 | | Hydrocarbons, liquid, n.o.s. | 0314 | 1L | Igniters |
| | 3H | Packing Group I or II | 0315 | 1L | Igniters |
| | 3L | Packing Group HI | 0325 | 1L | Igniters |
| 1789 | 8L | Hydrochloric acid | 0454 | 3L | Igniters |
| 1613 | 6L | Hydrocyanic acid, aqueous solution | 2269 | 8L | 3,3-Iminodipropylamine |
| 1790 | 8P | Hydrofluoric acid | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------|
| 2900 | 11Y | Infectious substance, affecting animals | 3080 | 6F | Isocyanates, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 2814 | 11Y | Infectious substance, affecting humans | 2285 | 6F | Isocyanatobenzotri fluorides |
| 1968 | 2L | Insecticide gas, n.o.s.* | 2287 | 3H | Isoheptene |
| 3354 | 10L | Insecticide gas, flammable, n.o.s.* | 2288 | 3H | Isohexene |
| 1967 | 2P | Insecticide gas, toxic, n.o.s.* | 1216 | 3H | Isooctene |
| 3355 | 10P | Insecticide gas, toxic, flammable, n.o.s.* | 2371 | 3H | Isopentenes |
| 3495 | 8P | Iodine | 2289 | 8L | Isophoronediamine |
| 3498 | 8L | Iodine monochloride, liquid | 2290 | 6L | Isophorone diisocyanate |
| 1792 | 8L | Iodine monochloride, solid | 1218 | 3H | Isoprene, stabilized |
| 2495 | 5CP | Iodine pentafluoride | 1219 | 3L | Isopropanol |
| 2390 | 3L | 2-Iodobutane | 2403 | 3L | Isopropenyl acetate |
| 2391 | 3L | Iodomethylpropanes | 2303 | 3L | Isopropenylbenzene |
| 2392 | 3L | Iodopropanes | 1220 | 3L | Isopropyl acetate |
| 1376 | 4L | Iron oxide, spent | 1793 | 8L | Isopropyl acid phosphate |
| 1994 | 6H | Iron pentacarbonyl | 1219 | 3L | Isopropyl alcohol |
| 1376 | 4L | Iron sponge, spent | 1221 | 3CH | Isopropylamine |
| 1969 | 10L | Isobutane | 1918 | 3L | Isopropylbenzene |
| 1212 | 3L | Isobutanol | 2405 | 3L | Isopropyl butyrate |
| 1213 | 3L | Isobutyl acetate | 2947 | 3L | Isopropyl chloroacetate |
| 2527 | 3L | Isobutyl acrylate, stabilized | 2407 | 6CF | Isopropyl chloroformate |
| 1212 | 3L | Isobutyl alcohol | 2934 | 3L | Isopropyl 2-chloropropionate |
| 2045 | 3H | Isobutyl aldehyde | 2406 | 3L | Isopropyl isobutyrate |
| 1214 | 3CH | Isobutylamine | 2483 | 6H | Isopropyl isocyanate |
| 1055 | 10L | Isobutylene | 1222 | 3L | Isopropyl nitrate |
| 2393 | 3L | Isobutyl formate | 2409 | 3L | Isopropyl propionate |
| 2528 | 3L | Isobutyl isobutyrate | 2907 | 3L | Isosorbide dinitrate mixture |
| 2486 | 6F | Isobutyl isocyanate | 3251 | 3L | Isosorbide-5-mononitrate |
| 2283 | 3L | Isobutyl methacrylate, stabilized | 0124 | 1L | Jet perforating guns, charged |
| 2394 | 3L | Isobutyl propionate | 0494 | 1L | Jet perforating guns, charged |
| 2045 | 3H | Isobutyraldehyde | 1223 | 3L | Kerosene |
| 2529 | 3C | Isobutyric acid | 1224 | 3L | Ketones, liquid, n.o.s.* |
| 2284 | 3P | Isobutyronitrile | 3497 | 4L | Krillmeal |
| 2395 | 3C | Isobutyryl chloride | 1056 | 2L | Krypton, compressed |
| 2478 | 3P | Isocyanates, flammable, toxic, n.o.s.* | 1970 | 2L | Krypton, refrigerated liquid |
| 2478 | 3P | Isocyanate solution, flammable, toxic, n.o.s.* | 1616 | 6L | Lead acetate |
| 2206 | 6L | Isocyanate solution, toxic, n.o.s.* | 1617 | 6L | Lead arsenates |
| 3080 | 6F | Isocyanate solution, toxic, flammable, n.o.s.* | 1618 | 6L | Lead arsenites |
| 2206 | 6L | Isocyanates, toxic, n.o.s.* | 0129 | 1L | Lead azide, wetted |
| | | | 2291 | 6L | Lead compound, soluble, n.o.s.* |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------------|
| 1620 | 6L | Lead cyanide | 2806 | 4W | Lithium nitride |
| 1872 | 5L | Lead dioxide | 1472 | 5L | Lithium peroxide |
| 1469 | 5P | Lead nitrate | 1417 | 4W | Lithium silicon |
| 1470 | 5P | Lead perchlorate, solid | 1621 | 6L | London Purple |
| 3408 | 5P | Lead perchlorate solution | 3529 | 10L | Machinery, fuel cell, flammable gas powered |
| 2989 | 3L | Lead phosphite, dibasic | 3528 | 3L | Machinery, fuel cell, flammable liquid powered |
| 0130 | 1L | Lead styphnate, wetted | 3530 | 9L | Machinery, internal combustion |
| 1794 | 8L | Lead sulphate | 3529 | 10L | Machinery, internal combustion flammable gas powered |
| 0130 | 1L | Lead trinitroresorcinat, wetted | 3528 | 3L | Machinery, internal combustion flammable liquid powered |
| 3072 | 9L | Life-saving appliances, not self-inflating | 1869 | 3L | Magnesium |
| 2990 | 9L | Life-saving appliances, self-inflating | 1869 | 3L | Magnesium alloys |
| 1057 | 10L | Lighter refills | 1418 | 4SW | Magnesium alloys powder |
| 1057 | 10L | Lighters | 1419 | 4PW | Magnesium aluminium phosphide |
| 0131 | 3L | Lighters, fuse | 1622 | 6L | Magnesium arsenate |
| 3163 | 2L | Liquefied gas, n.o.s.* | 1473 | 5L | Magnesium bromate |
| 1058 | 2L | Liquefied gases | 2723 | 5L | Magnesium chlorate |
| 3161 | 10L | Liquefied gas, flammable, n.o.s.* | 2004 | 4W | Magnesium diamide |
| 3157 | 2X | Liquefied gas, oxidizing, n.o.s.* | 2853 | 6L | Magnesium fluorosilicate |
| 3162 | 2P | Liquefied gas, toxic, n.o.s.* | 2950 | 4W | Magnesium granules, coated |
| 3308 | 2CP | Liquefied gas, toxic, corrosive, n.o.s.* | 2010 | 4W | Magnesium hydride |
| 3160 | 10P | Liquefied gas, toxic, flammable, n.o.s.* | 1474 | 5L | Magnesium nitrate |
| 3309 | 10C | Liquefied gas, toxic, flammable, corrosive, n.o.s.* | 1475 | 5L | Magnesium perchlorate |
| 3307 | 2X | Liquefied gas, toxic, oxidizing, n.o.s.* | 1476 | 5L | Magnesium peroxide |
| 3310 | 2CX | Liquefied gas, toxic, oxidizing, corrosive, n.o.s.* | 2011 | 4PW | Magnesium phosphide |
| 1415 | 4W | Lithium | 1418 | 4SW | Magnesium powder |
| 1410 | 4W | Lithium aluminium hydride | 2624 | 4W | Magnesium silicide |
| 1411 | 4HW | Lithium aluminium hydride, ethereal | 2807 | 9M | Magnetized material |
| 1413 | 4W | Lithium borohydride | 2215 | 8L | Maleic anhydride |
| 2830 | 4W | Lithium ferrosilicon | 2215 | 8L | Maleic anhydride, molten |
| 1414 | 4W | Lithium hydride | 2647 | 6L | Malononitrile |
| 2805 | 4W | Lithium hydride, fused solid | 2210 | 4SW | Maneb |
| 2680 | 8L | Lithium hydroxide | 2210 | 4SW | Maneb preparation |
| 2679 | 8L | Lithium hydroxide solution | 2968 | 4W | Maneb preparation, stabilized |
| 1471 | 5L | Lithium hypochlorite, dry | 2968 | 4W | Maneb stabilized |
| 1471 | 5L | Lithium hypochlorite mixture | 2724 | 5L | Manganese nitrate |
| 3480 | 9F | Lithium ion batteries | 1330 | 3L | Manganese resinate |
| 3481 | 9F | Lithium ion batteries contained in equipment | 0133 | 1L | Marmitol hexanitrate, wetted |
| 3481 | 9F | Lithium ion batteries packed with equipment | 2254 | 3L | Matches, fusee |
| 3090 | 9FZ | Lithium metal batteries | 1944 | 3L | Matches, safety |
| 3091 | 9FZ | Lithium metal batteries contained in equipment | 1331 | 3L | Matches, 'strike anywhere' |
| 3091 | 9FZ | Lithium metal batteries packed with equipment | 1945 | 3L | Matches, wax 'vesta' |
| 2722 | 5L | Lithium nitrate | 3291 | 11L | Medical waste, n.o.s. |

| | | | | | |
|------|----|------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------|
| 3248 | 3P | Medicine, liquid, flammable, toxic, n.o.s. | 1646 | 6L | Mercury thiocyanate |
| 1851 | 6L | Medicine, liquid, toxic, n.o.s. | 1229 | 3L | Mesityl oxide |
| 3249 | 6L | Medicine, solid, toxic, n.o.s. | 3281 | 6L | Metal carbonyls, liquid, n.o.s.* |
| 3336 | | Mercaptan mixture, liquid, flammable, n.o.s.* | 3466 | 6L | Metal carbonyls, solid, n.o.s.* |
| | 3H | Packing Group I or II | 2881 | 4L | Metal catalyst, dry* |
| | 3L | Packing Group III | 1378 | 4L | Metal catalyst, wetted* |
| 1228 | 3P | Mercaptan mixture, liquid, flammable, toxic, n.o.s.* | 1332 | 3L | Metaldehyde |
| 3071 | 6F | Mercaptan mixture, liquid, toxic, flammable, n.o.s.* | 3182 | 3L | Metal hydrides, flammable, n.o.s.* |
| 3336 | | Mercaptans, liquid, flammable, n.o.s.* | 1409 | 4W | Metal hydrides, water-reactive, n.o.s.* |
| | 3H | Packing Group I or II | 3208 | 4W | Metallic substance, water-reactive, n.o.s. |
| | 3L | Packing Group III | 3209 | 4SW | Metallic substance, water-reactive, self-heating, n.o.s.* |
| 1228 | 3P | Mercaptans, liquid, flammable, toxic, n.o.s.* | 3089 | 3L | Metal powder, flammable, n.o.s. |
| 3071 | 6F | Mercaptans, liquid, toxic, flammable, n.o.s.* | 3189 | 4L | Metal powder, self-heating, n.o.s.* |
| 0448 | 1L | 5-MercaptotetrazoI-I-acetic acid | 3181 | 3L | Metal salts of organic compounds, flammable, n.o.s.* |
| 1623 | 6L | Mercuric arsenate | 2396 | 3P | Methacrylaldehyde, stabilized |
| 1624 | 6L | Mercuric chloride | 2531 | 8L | Methacrylic acid, stabilized |
| 1625 | 6L | Mercuric nitrate | 3079 | 6F | Methacrylonitrile, stabilized |
| 1626 | 6L | Mercuric potassium cyanide | 2614 | 3L | Methallyl alcohol |
| 1627 | 6L | Mercurous nitrate | 1971 | 10L | Methane, compressed |
| 2809 | 8P | Mercury | 1972 | 10L | Methane, refrigerated liquid |
| 1629 | 6L | Mercury acetate | 3246 | 6C | Methanesulphonyl chloride |
| 1630 | 6L | Mercury ammonium chloride | 1230 | 3L | Methanol |
| 2778 | 3P | Mercury based pesticide, liquid, flammable, toxic* | 2605 | 6F | Methoxymethyl isocyanate |
| 3012 | 6L | Mercury based pesticide, liquid, toxic* | 2293 | 3L | 4-Methoxy-4-methylpentan-2-one |
| 3011 | 6F | Mercury based pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3092 | 3L | 1 -Methoxy-2-propanol |
| 2777 | 6L | Mercury based pesticide, solid, toxic* | 1231 | 3H | Methyl acetate |
| 1631 | 6L | Mercury benzoate | 1060 | 10L | Methylacetylene and propadiene mixture, stabilized |
| 1634 | 6L | Mercury bromides | 1919 | 3Hi | Methyl acrylate, stabilized |
| 2024 | 6L | Mercury compound, liquid, n.o.s.* | 1234 | 3H | Methylal |
| 2025 | 6L | Mercury compound, solid, n.o.s.* | 2554 | 3H | Methylallyl chloride |
| 3506 | 8L | Mercury contained in manufactured articles | 1061 | 10L | Methylamine, anhydrous |
| 1636 | 6L | Mercury cyanide | 1235 | 3CH | Methylamine, aqueous solution |
| 0135 | 1L | Mercury fulminate, wetted | 1233 | 3L | Methylamyl acetate |
| 1637 | 6L | Mercury gluconate | 2294 | 6L | N-Methylaniline |
| 1638 | 6L | Mercury iodide | 2937 | 6L | alpha-Methylbenzyl alcohol, liquid |
| 1639 | 6L | Mercury nucleate | 3438 | 6L | alpha-Methylbenzyl alcohol, solid |
| 1640 | 6L | Mercury oleate | 1062 | 2P | Methyl bromide |
| 1641 | 6L | Mercury oxide | 1647 | 6L | Methyl bromide and ethylene dibromide mixture, liquid |
| 1642 | 6L | Mercury oxycyanide, desensitized | 2643 | 6i | Methyl bromoacetate |
| 1643 | 6L | Mercury potassium iodide | 3371 | 3L | 2-Methylbutanal |
| 1644 | 6L | Mercury salicylate | 2397 | 3L | 3-Methylbutan-2-one |
| 1645 | 6L | Mercury sulphate | 2459 | 3H | 2-Methyl-1-butene |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------|
| 2460 | 3H | 2-Methyl-2-butene | 2536 | 3H | Methyltetrahydromran |
| 2561 | 3H | 3 -Methyl-1 -butene | 2533 | 6L | Methyl trichloroacetate |
| 2945 | 3C | N-Methylbutylamine | 1250 | 3C | Methyltrichlorosilane |
| 2398 | 3L | Methyl tert-butyl ether | 2367 | 3L | alpha-Methylvaleraldehyde |
| 1237 | 3L | Methyl butyrate | 1251 | 6CH | Methyl vinyl ketone, stabilized |
| 1063 | 10L | Methyl chloride | 0136 | 1L | Mines |
| 1912 | 10L | Methyl chloride and methylene chloride mixture | 0137 | 1L | Mines |
| 2295 | 6F | Methyl chloroacetate | 0138 | 1L | Mines |
| 1238 | 6F | Methyl chloroformate | 0294 | 1L | Mines |
| 1239 | 6F | Methyl chloromethyl ether | 2508 | 8L | Molybdenum pentachloride |
| 2933 | 3L | Methyl 2-chloropropionate | 2054 | 8F | Morpholine |
| 2534 | 10P | Methylchlorosilane | 1649 | 6L | Motor fuel anti-knock mixture |
| 2296 | 3H | Methylcyclohexane | 3483 | 6F | Motor fuel anti-knock mixture, flammable |
| 2617 | 3L | Methylcyclohexanols | 1203 | 3H | Motor spirit |
| 2297 | 3L | Methylcyclohexanone | 2956 | 3E | Musk xylene |
| 2298 | 3H | Methylcyclopentane | 1334 | 3L | Naphthalene, crude |
| 2299 | 6L | Methyl dichloroacetate | 2304 | 3L | Naphthalene, molten |
| 1242 | 4HW | Methyldichlorosilane | 1334 | 3L | Naphthalene, refined |
| 1193 | 3L | Methyl ethyl ketone | 2077 | 6L | alpha-Naphthylamine |
| 2300 | 6L | 2-Methyl-5-ethylpyridine | 1650 | 6L | beta-Naphthylamine, solid |
| 2454 | 10L | Methyl fluoride | 3411 | 6L | beta-Naphthylamine solution |
| 1243 | 3H | Methyl formate | 1651 | 6L | Naphthylthiourea |
| 2301 | 3H | 2-Methylmran | 1652 | 6L | Naphthylurea |
| 3023 | 6F | 2-Methyl-2-heptanethiol | 1971 | 10L | Natural gas, compressed |
| 2302 | 3L | 5-Metbylhexan-2-one | 1972 | 10L | Natural gas, refrigerated liquid |
| 1244 | 6F | Methylhydrazine | 1065 | 2L | Neon, compressed |
| 2644 | 6L | Methyl iodide | 1913 | 2L | Neon, refrigerated liquid |
| 2053 | 3L | Methyl isobutyl carbinol | 1259 | 6H | Nickel carbonyl |
| 1245 | 3L | Methyl isobutyl ketone | 1653 | 6L | Nickel cyanide |
| 2480 | 6H | Methyl isocyanate | 2725 | 5L | Nickel nitrate |
| 1246 | 3L | Methyl isopropenyl ketone, stabilized | 2726 | 5L | Nickel nitrite |
| 2477 | 6F | Methyl isothiocyanate | 1654 | 6L | Nicotine |
| 2400 | 3L | Methyl isovalerate | 3144 | 6L | Nicotine compound, liquid, n.o.s.* |
| 1928 | 4HW | Methyl magnesium bromide in ethyl ether | 1655 | 6L | Nicotine compound, solid, n.o.s.* |
| 1064 | 10P | Methyl mercaptan | 1656 | 6L | Nicotine hydrochloride, liquid |
| 1247 | 3L | Methyl methacrylate monomer, stabilized | 3444 | 6L | Nicotine hydrochloride, solid |
| 2535 | 3C | 4-Methylmorpholine | 1656 | 6L | Nicotine hydrochloride solution |
| 2535 | 3C | N-Methylmorpholine | 3144 | 6L | Nicotine preparation, liquid, n.o.s.* |
| 2606 | 6F | Methyl orthosilicate | 1655 | 6L | Nicotine preparation, solid, n.o.s.* |
| 2461 | 3H | Methylpentadiene | 1657 | 6L | Nicotine salicylate |
| 2560 | 3L | 2-Methylpentan-2-ol | 3445 | 6L | Nicotine sulphate, solid |
| 2437 | 8L | Methylphenyldichlorosilane | 1658 | 6L | Nicotine sulphate solution |
| 2399 | 3C | 1 -Methylpiperidine | 1659 | 6L | Nicotine tartrate |
| 1248 | 3H | Methyl propionate | 1477 | 5L | Nitrates, inorganic, n.o.s. |
| 2612 | 3AH | Methyl propyl ether | 3218 | 5L | Nitrates, inorganic, aqueous solution, n.o.s. |
| 1249 | 3L | Methyl propyl-ketone | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------|
| 1796 | | Nitrating acid mixture | | 3H | Packing Group I or II |
| | 8X | Packing Group I | | 3L | Packing Group III |
| | 8L | Packing Group II | 0342 | 1L | Nitrocellulose, wetted |
| 1826 | | Nitrating acid mixture, spent | 2556 | 3L | Nitrocellulose with alcohol |
| | 8X | Packing Group I | 2555 | 3E | Nitrocellulose with water |
| | 8L | Packing Group II | 2307 | 6L | 3-Nitro-4-chlorobenzotrifluoride |
| 2031 | | Nitric acid | 3434 | 6L | Nitrocresols, liquid |
| | 8L | Other than red fuming, with more than 20% and less than 65% nitric acid | 2446 | 6L | Nitrocresols, solid |
| | 8L | Other than red fuming, with not more than 20% nitric acid | 2842 | 3L | Nitroethane |
| | 8X | Other than red fuming, with at least 65% but not more than 70% nitric acid | 1066 | 2L | Nitrogen, compressed |
| | 8X | Other than red fuming, with more than 70% nitric acid | 1067 | 2PX | Nitrogen dioxide |
| 2032 | 8PX | Nitric acid, red fuming | 1977 | 2L | Nitrogen, refrigerated liquid |
| 1975 | 2PX | Nitric oxide and dinitrogen tetroxide mixture | 2451 | 2X | Nitrogen trifluoride |
| 1975 | 2PX | Nitric oxide and nitrogen dioxide mixture | 2421 | 2PX | Nitrogen trioxide |
| 1660 | 2PX | Nitric oxide, compressed | 0143 | IP | Nitroglycerin, desensitized |
| 3273 | 3HP | Nitriles, flammable, toxic, n.o.s.* | 3357 | 3L | Nitroglycerin mixture, desensitized, liquid, n.o.s.* |
| 3276 | 6L | Nitriles, liquid, toxic, n.o.s.* | 3343 | 3E | Nitroglycerin mixture, desensitized, liquid flammable, n.o.s.* |
| 3439 | 6L | Nitriles, solid, toxic, n.o.s.* | 3319 | 3L | Nitroglycerin mixture, desensitized, solid, n.o.s.* |
| 3275 | 6F | Nitriles, toxic, flammable, n.o.s.* | 0144 | 1L | Nitroglycerin solution in alcohol |
| 2627 | 5L | Nitrites, inorganic, n.o.s.* | 1204 | 3L | Nitroglycerin solution in alcohol |
| 3219 | 5L | Nitrites, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 3064 | 3L | Nitroglycerin solution in alcohol |
| 1661 | 6L | Nitroanilines | 0282 | 1L | Nitroguanidine |
| 2730 | 6L | Nitroanisoles, liquid | 1336 | 3E | Nitroguanidine, wetted |
| 3458 | 6L | Nitroanisoles, solid | 1798 | 8L | Nitrohydrochloric acid |
| 1662 | 6L | Nitrobenzene | 0133 | 1L | Nitromannite, wetted |
| 2305 | 8L | Nitrobenzenesulphonic acid | 1261 | 3L | Nitromethane |
| 0385 | 1L | 5-Nitrobenzotriazol | 2538 | 3L | Nitronaphthalene |
| 2306 | 6L | Nitrobenzotrifluorides, liquid | 1663 | 6L | Nitrophenols |
| 3431 | 6L | Nitrobenzotrifluorides, solid | 3376 | 3E | 4-Nitrophenylhydrazine |
| 2732 | 6L | Nitrobromobenzene, liquid | 2608 | 3L | Nitropropanes |
| 3459 | 6L | Nitrobromobenzene, solid | 1369 | 4L | p-Nitrosodimethylaniline |
| 0340 | 1L | Nitrocellulose | 0146 | 1L | Nitrostarch |
| 0341 | 1L | Nitrocellulose | 1337 | 3E | Nitrostarch, wetted |
| 3270 | 3L | Nitrocellulose membrane filters | 1069 | 2CP | Nitrosyl chloride |
| 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture without plasticizer, without pigment | 2308 | 8L | Nitrosylsulphuric acid, liquid |
| 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture without plasticizer, with pigment | 3456 | 8L | Nitrosylsulphuric acid, solid |
| 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture with plasticizer, without pigment | 1664 | 6L | Nitrotoluenes, liquid |
| 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture with plasticizer, with pigment | 3446 | 6L | Nitrotoluenes, solid |
| 0343 | 1L | Nitrocellulose, plasticized | 2660 | 6L | Nitrotoluidines (mono) |
| 2059 | | Nitrocellulose solution, flammable | 0490 | 1L | Nitrotriazolone |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------|
| 0147 | 1L | Nitro urea | 3110 | 5L | Organic peroxide type F, solid* |
| 1070 | 2AX | Nitrous oxide | 3120 | 5S | Organic peroxide type F, solid, temperature controlled* |
| 2201 | 2AX | Nitrous oxide, refrigerated liquid | | | |
| 1665 | 6L | Nitroxylens, liquid | 3313 | 4L | Organic pigments, self-heating |
| 3447 | 6L | Nitroxylens, solid | 3280 | 6L | Organoarsenic compound, liquid, n.o.s.* |
| 1920 | 3L | Nonanes | 3465 | 6L | Organoarsenic compound, solid, n.o.s.* |
| 1799 | 8L | Nonyltrichlorosilane | 2762 | 3P | Organochlorine pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2251 | 3L | 2,5-Norbornadiene, stabilized | 2996 | 6L | Organochlorine pesticide, liquid, toxic* |
| 0490 | 1L | NTO | 2995 | 6F | Organochlorine pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 1800 | 8L | Octadecyltrichlorosilane | 2761 | 6L | Organochlorine pesticide, solid, toxic* |
| 2309 | 3L | Octadiene | 3282 | 6L | Organometallic compound, liquid, toxic, n.o.s.* |
| 2422 | 2L | Octafluorobut-2-ene | 3467 | 6L | Organometallic compound, solid, toxic, n.o.s.* |
| 1976 | 2L | Octafluorocyclobutane | 3392 | 4L | Organometallic substance, liquid, pyrophoric* |
| 2424 | 2L | Octafluoropropane | 3394 | 4W | Organometallic substance, liquid, pyrophoric, water reactive* |
| 1262 | 3H | Octanes | 3398 | 4W | Organometallic substance, liquid, water reactive* |
| 0484 | 1L | Octogen', desensitized | 3399 | 4FW | Organometallic substance, liquid, water reactive, flammable* |
| 0226 | 1L | Octogen, wetted | 3391 | 4L | Organometallic substance, solid, pyrophoric* |
| 0266 | 1L | Octol | 3393 | 4W | Organometallic substance, solid, pyrophoric, water reactive* |
| 0266 | 1L | Octolite | 3400 | 4L | Organometallic substance, solid, self-heating* |
| 0496 | 1L | Octonal | 3395 | 4W | Organometallic substance, solid, water reactive* |
| 1191 | 3L | Octyl aldehydes | 3396 | 4W | Organometallic substance, solid, water reactive, flammable* |
| 1801 | 8L | Octyltrichlorosilane | 3397 | 4W | Organometallic substance, solid, water reactive, self-heating* |
| 1071 | 10P | Oil gas, compressed | 3278 | 6L | Organophosphorus compound, liquid, toxic, n.o.s.* |
| 3103 | 5L | Organic peroxide type C, liquid* | 3464 | 6L | Organophosphorus compound, solid, toxic, n.o.s.* |
| 3113 | 5S | Organic peroxide type C, liquid, temperature controlled* | 3279 | 6F | Organophosphorus compound, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 3104 | 5L | Organic peroxide type C, solid* | 2784 | 3P | Organophosphorus pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 3114 | 5S | Organic peroxide type C, solid, temperature controlled* | 3018 | 6L | Organophosphorus pesticide, liquid, toxic* |
| 3105 | 5L | Organic peroxide type D, liquid* | 3017 | 6F | Organophosphorus pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 3115 | 5S | Organic peroxide type D, liquid, temperature controlled* | 2783 | 6L | Organophosphorus pesticide, solid, toxic* |
| 3106 | 5L | Organic peroxide type D, solid* | 2788 | 6L | Organotin compound, liquid, n.o.s.* |
| 3116 | 5S | Organic peroxide type D, solid, temperature controlled* | 3146 | 6L | Organotin compound, solid, n.o.s.* |
| 3107 | 5L | Organic peroxide type E, liquid* | 2787 | 3P | Organotin pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 3117 | 5S | Organic peroxide type E, liquid, temperature controlled* | 3020 | 6L | Organotin pesticide, liquid, toxic* |
| 3108 | 5L | Organic peroxide type E, solid* | 3019 | 6F | Organotin pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 3118 | 5S | Organic peroxide type E, solid, - temperature controlled* | 2786 | 6L | Organotin pesticide, solid, toxic* |
| 3109 | 5L | Organic peroxide type F, liquid* | 2471 | 6L | Osmium tetroxide |
| 3119 | 5S | Organic peroxide type F, liquid, temperature controlled* | 3139 | 5L | Oxidizing liquid, n.o.s.* |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------|
| 3098 | 5C | Oxidizing liquid, corrosive, n.o.s.* | 1265 | 3H | Pentanes |
| 3099 | 5P | Oxidizing liquid, toxic, n.o.s.* | 1105 | 3L | Pentanol |
| 1479 | 5L | Oxidizing solid, n.o.s.* | 1108 | 3H | 1-Pentene |
| 3085 | 5C | Oxidizing solid, corrosive, n.o.s.* | 2705 | 8L | 1-Pentol |
| 3137 | 5F | Oxidizing solid, flammable, n.o.s.* | 0151 | 1L | Pentolite |
| 3100 | 5S | Oxidizing solid, self-heating, n.o.s.* | 1481 | 5L | Perchlorates, inorganic, n.o.s. |
| 3087 | 5P | Oxidizing solid, toxic, n.o.s.* | 3211 | 5L | Perchlorates, inorganic, aqueous solution, n.o.s. |
| 3121 | 5W | Oxidizing solid, water-reactive, n.o.s.* | 1802 | 8X | Perchloric acid |
| 1072 | 2X | Oxygen, compressed | 1873 | 5C | Perchloric acid |
| 2190 | 2PX | Oxygen difluoride, compressed | 1670 | 6L | Perchloromethyl mercaptan |
| 3356 | 5L | Oxygen generator, chemical | 3083 | 2PX | Perchloryl fluoride |
| 1073 | 2X | Oxygen, refrigerated liquid | 3154 | 10L | Perfluoro (ethyl vinyl ether) |
| 3509 | 9L | Packagings, discarded, empty, uncleaned | 3153 | 10L | Perfluoro (methyl vinyl ether) |
| 1263 | 3L | Paint | 1266 | 3L | Perfumery products |
| 3066 | 8L | Paint | 1482 | 5L | Permanganates, inorganic, n.o.s.* |
| 3470 | 8F | Paint, corrosive, flammable | 3214 | 5L | Permanganates, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* |
| 3469 | | Paint, flammable, corrosive | 1483 | 5L | Peroxides, inorganic, n.o.s. |
| | 3CH | Packing Group I or II | 3215 | 5L | Persulphates, inorganic, n.o.s. |
| | 3CL | Packing Group III | 3216 | 5L | Persulphates, inorganic, aqueous solution, n.o.s. |
| 1263 | 3L | Paint related material | 3021 | 3P | Pesticide, liquid, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 3066 | 8L | Paint related material | 2902 | 6L | Pesticide, liquid, toxic, n.o.s.* |
| 3470 | 8F | Paint related material corrosive, flammable | 2903 | 6F | Pesticide, liquid, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 3469 | | Paint related material, flammable, corrosive | 2588 | 6L | Pesticide, solid, toxic, n.o.s.* |
| | 3CH | Packing Group I or II | 0411 | 1L | PETN |
| | 3CL | Packing Group III | 0150 | 1L | PETN, desensitized |
| 1379 | 4L | Paper, unsaturated oil treated | 3344 | 3E | PETN mixture desensitized, solid, n.o.s.* |
| 2213 | 3L | Paraformaldehyde | 0150 | 1L | PETN, wetted |
| 1264 | 3L | Paraldehyde | 1203 | 3H | Petrol |
| 1380 | 4P | Pentaborane | 1267 | 3L | Petroleum crude oil |
| 1669 | 6L | Pentachloroethane | 1268 | | Petroleum distillates, n.o.s. |
| 3155 | 6L | Pentachlorophenol | | 3H | Packing Group I or II |
| 0411 | 1L | Pentaerythrite tetranitrate | | 3L | Packing Group III |
| 0150 | 1L | Pentaerythrite tetranitrate, desensitized | 1075 | 10L | Petroleum gases, liquefied |
| 3344 | 3E | Pentaerythrite tetranitrate mixture desensitized, solid, n.o.s.* | 1268 | | Petroleum products, n.o.s. |
| 0150 | 1L | Pentaerythrite tetranitrate, wetted | | 3H | Packing Group I or II |
| 0411 | 1L | Pentaerythritol tetranitrate | | 3L | Packing Group III |
| 0150 | 1L | Pentaerythritol tetranitrate, desensitized | 1075 | 10L | Petroleum gases, liquefied |
| 3344 | 3E | Pentaerythritol tetranitrate mixture desensitized, solid, n.o.s.* | 1268 | | Petroleum products, n.o.s. |
| 0150 | 1L | Pentaerythritol tetranitrate, wetted | | 3H | Packing Group I or II |
| 3220 | 2L | Pentafluoroethane | | 3L | Packing Group III |
| 2286 | 3L | Pentamethylheptane | 3494 | 3P | Petroleum sour crude oil, flammable, toxic |
| 2310 | 3P | Pentane-2,4-dione | | | |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------|
| 2645 | 6i | Phenacyl bromide | 1341 | 3W | Phosphorus sesquisulphide |
| 2311 | 6L | Phenetidines | 1808 | 8W | Phosphorus tribromide |
| 2904 | 8L | Phenolates, liquid | 1809 | 6CW | Phosphorus trichloride |
| 2905 | 8L | Phenolates, solid | 2578 | 8L | Phosphorus trioxide |
| 2312 | 6L | Phenol, molten | 1343 | 3W | Phosphorus bisulphide |
| 1671 | 6L | Phenol, solid | 1381 | 4P | Phosphorus, white, dry |
| 2821 | 6L | Phenol solution | 1381 | 4P | Phosphorus, white, in solution |
| 1803 | 8L | Phenolsulphonic acid, liquid | 2447 | 4P | Phosphorus, white, molten |
| 3346 | 3P | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, liquid, flammable, toxic* | 1381 | 4P | Phosphorus, white, under water |
| 3348 | 6L | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, liquid, toxic* | 1381 | 4P | Phosphorus, yellow, dry |
| 3347 | 6F | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, liquid, toxic, flammable* | 1381 | 4P | Phosphorus, yellow, in solution |
| 3345 | 6L | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, solid, toxic* | 1381 | 4P | Phosphorus, yellow, under water |
| 2470 | 6L | Phenylacetonitrile, liquid | 2214 | 8L | Phthalic anhydride |
| 2577 | 8i | Phenylacetyl chloride | 2313 | 3L | Picolines |
| 1672 | 6i | Phenylcarbylamine chloride | 0153 | 1L | Picramide |
| 2746 | 6C | Phenyl chloroformate | 0154 | 1L | Picric acid |
| 1673 | 6L | Phenylenediamines | 1344 | 3E | Picric acid, wetted |
| 2572 | 6L | Phenylhydrazine | 3364 | 3E | Picric acid, wetted |
| 2487 | 6Fi | Phenyl isocyanate | 0282 | 1L | Picrite |
| 2337 | 6F | Phenyl mercaptan | 1336 | 3E | Picrite, wetted |
| 1674 | 6L | Phenylmercuric acetate | 0155 | 1L | Picryl chloride |
| 2026 | 6L | Phenylmercuric-compound, n.o.s.* | 3365 | 3E | Picryl chloride, wetted |
| 1894 | 6L | Phenylmercuric hydroxide | 2368 | 3L | alpha-Pinene |
| 1895 | 6L | Phenylmercuric nitrate | 1272 | 3L | Pine oil |
| 2798 | 8L | Phenylphosphorus dichloride | 2579 | 8L | Piperazine |
| 2799 | 8L | Phenylphosphorus thiodichloride | 2401 | 8F | Piperidine |
| 1804 | 8L | Phenyltrichlorosilane | 3314 | 9L | Plastics moulding compound |
| 1076 | 2CP | Phosgene | 2006 | 4L | Plastics, nitrocellulose-based, self-heating, n.o.s.* |
| 2940 | 4L | 9-Phosphabicyclononanes | 2733 | 3C | Polyamines, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 2199 | 10P | Phosphine | 2735 | 8L | Polyamines, liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 3525 | 10P | Phosphine, adsorbed | 2734 | 8F | Polyamines, liquid, corrosive, flammable, n.o.s.* |
| 3453 | 8L | Phosphoric acid, solid | 3259 | 8L | Polyamines, solid, corrosive, n.o.s.* |
| 1805 | 8L | Phosphoric acid, solution | 2315 | 9L | Polychlorinated biphenyls, liquid |
| 2834 | 8L | Phosphorous acid | 3432 | 9L | Polychlorinated biphenyls, solid |
| 1338 | 3L | Phosphorus, amorphous | 3269 | 3L | Polyester resin kit |
| 1339 | 3L | Phosphorus heptasulphide | 3527 | 3S | Polyester resin kit |
| 1939 | 8W | Phosphorus oxybromide | 3151 | 9L | Polyhalogenated biphenyls, liquid |
| 2576 | 8W | Phosphorus oxybromide, molten | 3152 | 9L | Polyhalogenated biphenyls, solid |
| 1810 | 6C | Phosphorus oxychloride | 3151 | 9L | Polyhalogenated terphenyls, liquid |
| 2691 | 8W | Phosphorus pentabromide | 3152 | 9L | Polyhalogenated terphenyls, solid |
| 1806 | 8W | Phosphorus pentachloride | 2211 | 9L | Polymeric beads, expandable |
| 2198 | 2CP | Phosphorus pentafluoride | 3532 | 3L | Polymerizing substance, liquid, stabilized, n.o.s.* |
| 3524 | 2CP | Phosphorus pentafluoride, adsorbed | | | |
| 1340 | 4FW | Phosphorus pentasulphide | 3534 | 3L | Polymerizing substance, liquid, temperature controlled, n.o.s.* |
| 1807 | 8W | Phosphorus pentoxide | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------|
| 3531 | 3L | Polymerizing substance, solid, stabilized, n.o.s.* | 0433 | 1L | Powder paste, wetted |
| 3533 | 3L | Polymerizing substance, solid, temperature controlled, n.o.s.* | 0160 | 1L | Powder, smokeless |
| 2257 | 4W | Potassium | 0161 | 1L | Powder, smokeless |
| 1677 | 6L | Potassium arsenate | 0509 | 1L | Powder, smokeless |
| 1678 | 6L | Potassium arsenite | 0044 | 3L | Primers, cap type |
| 1870 | 4W | Potassium borohydride | 0377 | 1L | Primers, cap type |
| 1484 | 5L | Potassium bromate | 0378 | 1L | Primers, cap type |
| 1485 | 5L | Potassium chlorate | 0319 | 1L | Primers, tubular |
| 2427 | 5L | Potassium chlorate, aqueous solution | 0320 | 1L | Primers, tubular |
| 1679 | 6L | Potassium cuprocyanide | 0376 | 3L | Primers, tubular |
| 1680 | 6L | Potassium cyanide, solid | 1210 | 3L | Printing ink |
| 3413 | 6L | Potassium cyanide solution | 1210 | 3L | Printing ink related material |
| 1929 | 4L | Potassium dithionite | 0167 | 1L | Projectiles |
| 1812 | 6L | Potassium fluoride, solid | 0168 | 1L | Projectiles |
| 3422 | 6L | Potassium fluoride solution | 0169 | 1L | Projectiles |
| 2628 | 6L | Potassium fluoroacetate | 0324 | 1L | Projectiles |
| 2655 | 6L | Potassium fluorosilicate | 0344 | 1L | Projectiles |
| 1811 | 8P | Potassium hydrogendifluoride, solid | 0345 | 3L | Projectiles |
| 3421 | 8P | Potassium hydrogendifluoride solution | 0346 | 1L | Projectiles |
| 2509 | 8L | Potassium hydrogen sulphate | 0347 | 1L | Projectiles |
| 1929 | 4L | Potassium hydrosulphite | 0424 | 1L | Projectiles |
| 1813 | 8L | Potassium hydroxide, solid | 0425 | 1L | Projectiles |
| 1814 | 8L | Potassium hydroxide solution | 0426 | 1L | Projectiles |
| 1420 | 4W | Potassium metal alloys, liquid | 0427 | 1L | Projectiles |
| 3403 | 4W | Potassium metal alloys, solid | 0434 | 1L | Projectiles |
| 2864 | 6L | Potassium metavanadate | 0435 | 1L | Projectiles |
| 2033 | 8L | Potassium monoxide | 2200 | 10L | Propadiene, stabilized |
| 1486 | 5L | Potassium nitrate | 1978 | 10L | Propane |
| 1487 | 5L | Potassium nitrate and sodium nitrite mixture | 2402 | 3H | Propanethiols |
| 1488 | 5L | Potassium nitrite | 1274 | 3L | n-Propanol |
| 1489 | 5L | Potassium perchlorate | 0495 | 1L | Propellant, liquid |
| 1490 | 5L | Potassium permanganate | 0497 | 1L | Propellant, liquid |
| 1491 | 5L | Potassium peroxide | 0498 | 1L | Propellant, solid |
| 1492 | 5L | Potassium persulphate | 0499 | 1L | Propellant, solid |
| 2012 | 4PW | Potassium phosphide | 0501 | 1L | Propellant, solid |
| 1422 | 4W | Potassium sodium alloys, liquid | 1275 | 3H | Propionaldehyde |
| 3404 | 4W | Potassium sodium alloys, solid | 1848 | 8L | Propionic acid |
| 1382 | 4L | Potassium sulphide | 3463 | 8F | Propionic acid |
| 1382 | 4L | Potassium sulphide, anhydrous | 2496 | 8L | Propionic anhydride |
| 1847 | 8L | Potassium sulphide, hydrated | 2404 | 3P | Propionitrile |
| 2466 | 5L | Potassium superoxide | 1815 | 3C | Propionyl chloride |
| 0159 | 1L | Powder cake, wetted | 1276 | 3L | n-Propyl acetate |
| 0433 | 1L | Powder cake, wetted | 1274 | 3L | Propyl alcohol, normal |
| 0159 | 1L | Powder paste, wetted | 1277 | 3CH | Propylamine |
| | | | 2364 | 3L | n-Propylbenzene |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------------------------|
| 2740 | 6CF | n-Propyl chloroformate | 3322 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-III) |
| 1077 | 10L | Propylene | 3325 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-III), fissile |
| 2611 | 6F | Propylene chlorohydrin | 2913 | 7L | Radioactive material, surface contaminated objects (SCO-I or SCO-II) |
| 2258 | 8F | 1,2-Propylenediamme | 3326 | 7L | Radioactive material, surface contaminated objects (SCO-I or SCO-II), fissile |
| 1921 | 3HP | Propyleneimine, stabilized | 2919 | 7L | Radioactive material, transported under special arrangement |
| 1280 | 3H | Propylene oxide | 3331 | 7L | Radioactive material, transported under special arrangement, fissile |
| 2850 | 3L | Propylene tetramer | 2915 | 7L | Radioactive material, Type A package |
| 1281 | 3H | Propyl formates | 3327 | 7L | Radioactive material, Type A package, fissile |
| 2482 | 6F | n-Propyl isocyanate | 3332 | 7L | Radioactive material, Type A package, special form |
| 1865 | 3L | n-Propyl nitrate | 3333 | 7L | Radioactive material, Type A package, special form, fissile |
| 1816 | 8F | Propyltrichlorosilane | 2917 | 7L | Radioactive material, Type B(M) package |
| 3350 | 3P | Pyrethroid pesticide, liquid flammable, toxic* | 3329 | 7L | Radioactive material, Type B(M) package, fissile |
| 3352 | 6L | Pyrethroid pesticide, liquid, toxic* | 2916 | 7L | Radioactive material, Type B(U) package |
| 3351 | 6F | Pyrethroid pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3328 | 7L | Radioactive material, Type B(U) package, fissile |
| 3349 | 6L | Pyrethroid pesticide, solid, toxic* | 3323 | 7L | Radioactive material, Type C package |
| 1282 | 3L | Pyridine | 3330 | 7L | Radioactive material, Type C package, fissile |
| 1383 | 4L | Pyrophoric alloy, n.o.s.* | 2978 | 7C | Radioactive material, uranium hexafluoride |
| 3194 | 4W | Pyrophoric liquid, inorganic, n.o.s.* | 2977 | 7C | Radioactive material, uranium hexafluoride, fissile |
| 2845 | 4W | Pyrophoric liquid, organic, n.o.s.* | 1856 | 4L | Rags, oily |
| 1383 | 4L | Pyrophoric metal, n.o.s.* | 0391 | 1L | RDX and cyclotetramethyleneterramtramine mixture, desensitized |
| 3200 | 4L | Pyrophoric solid, inorganic, n.o.s.* | 0391 | 1L | RDX and cyclotetramethylenetranitramine mixture, wetted |
| 2846 | 4L | Pyrophoric solid, organic, n.o.s.* | 0483 | 1L | RDX, desensitized |
| 1817 | 8W | Pyrosulphuryl chloride | 0072 | 1L | RDX, wetted |
| 1922 | 3C | Pyrrolidine | 2037 | | Receptacles, small, containing gas |
| 2656 | 6L | Quinoline | | 10L | Division 2.1 without subsidiary risk |
| 2909 | 7L | Radioactive material, excepted package — articles manufactured from natural uranium or depleted uranium or natural thorium | | 2L | Division 2.2 without subsidiary risk |
| 2908 | 7L | Radioactive material, excepted package — empty packaging | | 2X | Division 2.2 with subsidiary risk 5.1 |
| 2911 | 7L | Radioactive material, excepted package — instruments or articles | | 2P | Division 2.3 without subsidiary risk |
| 2910 | 7L | Radioactive material, excepted package — limited quantity of material | | 10P | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 |
| 2912 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-I) | | 10C | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 and 8 |
| 3321 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-II) | | 2PX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 |
| 3324 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-II), fissile | | 2CX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 and 8 |
| | | | | 2CP | Division 2.3 with subsidiary risk 8 |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------|
| 1078 | 2L | Refrigerant gas, n.o.s.* | 0281 | 1L | Rocket motors |
| 1028 | 2L | Refrigerant gas R 12 | 0510 | 1L | Rocket motors |
| 1974 | 2L | Refrigerant gas R12B1 | 0395 | 1L | Rocket motors, liquid fuelled |
| 1022 | 2L | Refrigerant gas R 13 | 0396 | 1L | Rocket motors, liquid fuelled |
| 1009 | 2L | Refrigerant gas R13B1 | 0250 | 1L | Rocket motors with hypergolic liquids |
| 1982 | 2A | Refrigerant gas R 14 | 0322 | 1L | Rocket motors with hypergolic liquids |
| 1029 | 2L | Refrigerant gas R 21 | 0180 | 1L | Rockets |
| 1018 | 2L | Refrigerant gas R 22 | 0181 | 1L | Rockets |
| 1984 | 2A | Refrigerant gas R 23 | 0182 | 1L | Rockets |
| 3252 | 10L | Refrigerant gas R 32 | 0183 | 1L | Rockets |
| 1063 | 10L | Refrigerant gas R 40 | 0295 | 1L | Rockets |
| 2454 | 10L | Refrigerant gas R 41 | 0436 | 1L | Rockets |
| 1958 | 2L | Refrigerant gas R 114 | 0437 | 1L | Rockets |
| 1020 | 2L | Refrigerant gas R 115 | 0438 | 1L | Rockets |
| 2193 | 2L | Refrigerant gas R 116 | 0502 | 1L | Rockets |
| 1021 | 2L | Refrigerant gas R 124 | 0238 | 1L | Rockets, line-throwing |
| 3220 | 2L | Refrigerant gas R 125 | 0240 | 1L | Rockets, line-throwing |
| 1983 | 2L | Refrigerant gas R 133a | 0453 | 1L | Rockets, line-throwing |
| 3159 | 2L | Refrigerant gas R 134a | 0397 | 1L | Rockets, liquid fuelled |
| 2517 | 10L | Refrigerant gas R 142b | 0398 | 1L | Rockets, liquid fuelled |
| 2035 | 10L | Refrigerant gas R 143 a | 1286 | 3L | Rosin oil |
| 1030 | 10L | Refrigerant gas R 152a | 1345 | 3L | Rubber scrap |
| 2453 | 10L | Refrigerant gas R 161 | 1345 | 3L | Rubber shoddy |
| 2424 | 2L | Refrigerant gas R 218 | 1287 | 3L | Rubber solution |
| 3296 | 2L | Refrigerant gas R 227 | 1423 | 4W | Rubidium |
| 3337 | 2L | Refrigerant gas R 404A | 2678 | 8L | Rubidium hydroxide |
| 3338 | 2L | Refrigerant gas R 407A | 2677 | 8L | Rubidium hydroxide solution |
| 3339 | 2L | Refrigerant gas R 407B | 3268 | 9L | Safety devices |
| 3340 | 2L | Refrigerant gas R 407C | 0503 | 1L | Safety devices, pyrotechnic |
| 2602 | 2L | Refrigerant gas R 500 | 0190 | 1L | Samples, explosive* |
| 1973 | 2L | Refrigerant gas R 502 | 1386 | 4L | Seed cake |
| 2599 | 2L | Refrigerant gas R 503 | 2217 | 4L | Seed cake |
| 1082 | 10P | Refrigerant gas R 1113 | 2630 | 6L | Selenates* |
| 1959 | 10L | Refrigerant gas R 1132a | 1905 | 8L | Selenic acid |
| 1858 | 2L | Refrigerant gas R 1216 | 2630 | 6L | Selenites* |
| 2422 | 2L | Refrigerant gas R 1318 | 3440 | 6L | Selenium compound, liquid, n.o.s.* |
| 1976 | 2L | Refrigerant gas R C318 | 3283 | 6L | Selenium compound, solid, n.o.s.* |
| 2857 | 2L | Refrigerating machines | 2657 | 6L | Selenium disulphide |
| 3358 | 10L | Refrigerating machines | 2194 | 2CP | Selenium hexafluoride |
| 3291 | 11L | Regulated medical waste, n.o.s. | 2879 | 8P | Selenium oxychloride |
| 0173 | 3L | Release devices, explosive | 3188 | 4C | Self-heating liquid, corrosive, inorganic, n.o.s.* |
| 1866 | 3L | Resin solution | 3185 | 4C | Self-heating liquid, corrosive, organic, n.o.s.* |
| 2876 | 6L | Resorcinol | 3186 | 4L | Self-heating liquid, inorganic, n.o.s.* |
| 0174 | 3L | Rivets, explosive | 3183 | 4L | Self-heating liquid, organic, n.o.s.* |
| 0186 | 1L | Rocket motors | 3187 | 4P | Self-heating liquid, toxic, inorganic, n.o.s.* |
| 0280 | 1L | Rocket motors | | | |

| | | | | | |
|------|----|------------------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------------|
| 3184 | 4P | Self-heating liquid, toxic, organic, n.o.s.* | 2203 | 10L | Silane |
| 3192 | 4G | Self-heating solid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 1346 | 3L | Silicon powder, amorphous |
| 3126 | 4C | Self-heating solid, corrosive, organic, n.o.s.* | 1818 | 8L | Silicon tetrachloride |
| 3190 | 4L | Self-heating solid, inorganic, n.o.s.* | 1859 | 2CP | Silicon tetrafluoride |
| 3088 | 4L | Self-heating solid, organic, n.o.s.* | 3521 | 2CP | Silicon tetrafluoride, adsorbed |
| 3127 | 4X | Self-heating solid, oxidizing, n.o.s.* | 1683 | 6L | Silver arsenite |
| 3191 | 4P | Self-heating solid, toxic, inorganic, n.o.s.* | 1684 | 6L | Silver cyanide |
| 3128 | 4P | Self-heating solid, toxic, organic, n.o.s.* | 1493 | 5L | Silver nitrate |
| 3221 | 3E | Self-reactive liquid type B* | 1347 | 3E | Silver picrate, wetted |
| 3231 | 3E | Self-reactive liquid type B, temperature controlled* | 1906 | 8L | Sludge acid |
| 3223 | 3L | Self-reactive liquid type C* | 1907 | 8L | Soda lime |
| 3233 | 3S | Self-reactive liquid type C, temperature controlled* | 1428 | 4W | Sodium |
| 3225 | 3L | Self-reactive liquid type D* | 2812 | 8L | Sodium aluminate, solid |
| 3235 | 3S | Self-reactive liquid type D, temperature controlled* | 1819 | 8L | Sodium aluminate solution |
| 3227 | 3L | Self-reactive liquid type E* | 2835 | 4W | Sodium aluminium hydride |
| 3237 | 3S | Self-reactive liquid type E, temperature controlled* | 2863 | 6L | Sodium ammonium vanadate |
| 3229 | 3L | Self-reactive liquid type F* | 2473 | 6L | Sodium arsenilate |
| 3239 | 3S | Self-reactive liquid type F, temperature controlled* | 1685 | 6L | Sodium arsenate |
| 3224 | 3L | Self-reactive solid type C* | 1686 | 6L | Sodium arsenite, aqueous solution |
| 3234 | 3S | Self-reactive solid type C, temperature controlled* | 2027 | 6L | Sodium arsenite, solid |
| 3226 | 3L | Self-reactive solid type D* | 1687 | 6L | Sodium azide |
| 3236 | 3S | Self-reactive solid type D, temperature controlled* | 1426 | 4W | Sodium borohydride |
| 3228 | 3L | Self-reactive solid type E* | 3320 | 8L | Sodium borohydride and sodium hydroxide solution |
| 3238 | 3S | Self-reactive solid type E, temperature controlled* | 1494 | 5L | Sodium bromate |
| 3230 | 3L | Self-reactive solid type F* | 1688 | 6L | Sodium cacodylate |
| 3240 | 3S | Self-reactive-solid type F, temperature controlled* | 3378 | 5L | Sodium carbonate peroxyhydrate |
| 1288 | 3L | Shale oil | 1495 | 5L | Sodium chlorate |
| 0191 | 1L | Signal devices, hand | 2428 | 5L | Sodium chlorate, aqueous solution |
| 0373 | 3L | Signal devices, hand | 1496 | 5L | Sodium chlorite |
| 0194 | 1L | Signals, distress | 2659 | 6L | Sodium chloroacetate |
| 0195 | 1L | Signals, distress | 2316 | 6L | Sodium cuprocyanide, solid |
| 0505 | 1L | Signals, distress | 2317 | 6L | Sodium cuprocyanide solution |
| 0506 | 3L | Signals, distress | 1689 | 6L | Sodium cyanide, solid |
| 0192 | 1L | Signals, railway track, explosive | 3414 | 6L | Sodium cyanide solution |
| 0193 | 3L | Signals, railway track, explosive | 0234 | 1L | Sodium dinitro-o-cresolate |
| 0492 | 1L | Signals, railway track, explosive | 1348 | 3EP | Sodium dinitro-o-cresolate, wetted |
| 0493 | 1L | Signals, railway track, explosive | 3369 | 3E | Sodium dinitro-o-cresolate, wetted |
| 0196 | 1L | Signals, smoke | 1384 | 4L | Sodium dithionite |
| 0197 | 1L | Signals, smoke | 1690 | 6L | Sodium fluoride, solid |
| 0313 | 1L | Signals, smoke | 3415 | 6L | Sodium fluoride solution |
| 0487 | 1L | Signals, smoke | 2629 | 6L | Sodium fluoroacetate |
| 0507 | 3L | Signals, smoke | 2674 | 6L | Sodium fluorosilicate |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------------------------|
| 1427 | 4W | Sodium hydride | 2013 | 4PW | Strontium phosphide |
| 2439 | 8L | Sodium hydrogendifluoride | 1692 | 6L | Strychnine |
| 2318 | 4L | Sodium hydrosulphide | 1692 | 6L | Strychnine salts |
| 2949 | 8L | Sodium hydrosulphide, hydrated | 0219 | 1L | Styphnic acid |
| 1384 | 4L | Sodium hydrosulphite | 0394 | 1L | Styphnic acid, wetted |
| 1823 | 8L | Sodium hydroxide, solid | 2055 | 3L | Styrene monomer, stabilized |
| 1824 | 8L | Sodium hydroxide solution | 0482 | 1L | Substances, EVI, n.o.s.* |
| 1431 | 4C | Sodium methylate | 0357 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1289 | 3C | Sodium methylate solution | 0358 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1825 | 8L | Sodium monoxide | 0359 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1498 | 5L | Sodium nitrate | 0473 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1499 | 5L | Sodium nitrate and potassium nitrate mixture | 0474 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1500 | 5P | Sodium nitrite | 0475 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 2567 | 6L | Sodium pentachlorophenate | 0476 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 3377 | 5L | Sodium perborate monohydrate | 0477 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1502 | 5L | Sodium perchlorate | 0478 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1503 | 5L | Sodium permanganate | 0479 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1504 | 5L | Sodium peroxide | 0480 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 3247 | 5L | Sodium peroxoborate, anhydrous | 0481 | 3L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1505 | 5L | Sodium persulphate | 0485 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 1432 | 4PW | Sodium phosphide | 0482 | 1L | Substances, explosive, very insensitive, n.o.s.* |
| 0235 | 1L | Sodium picramate | 2780 | 3P | Substituted nitrophenol pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 1349 | 3E | Sodium picramate, wetted | 3014 | 6L | Substituted nitrophenol pesticide, liquid, toxic* |
| 1385 | 4L | Sodium sulphide | 3013 | 6F | Substituted nitrophenol pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 1385 | 4L | Sodium sulphide, anhydrous | 2779 | 6L | Substituted nitrophenol pesticide, solid, toxic* |
| 1849 | 8L | Sodium sulphide, hydrated | 2967 | 8L | Sulphamic acid |
| 2547 | 5L | Sodium superoxide | 1350 | 3L | Sulphur |
| 3244 | 8L | Solids containing corrosive liquid, n.o.s.* | 1828 | 8W | Sulphur chlorides |
| 3175 | 3L | Solids containing flammable liquid, n.o.s.* | 1079 | 2CP | Sulphur dioxide |
| 3243 | 6L | Solids containing toxic liquid, n.o.s.* | 1080 | 2L | Sulphur hexafluoride |
| 0204 | 1L | Sounding devices, explosive | 1830 | 8L | Sulphuric acid |
| 0296 | 1L | Sounding devices, explosive | 2796 | 8L | Sulphuric acid |
| 0374 | 1L | Sounding devices, explosive | 1831 | 8P | Sulphuric acid, fuming |
| 0375 | 1L | Sounding devices, explosive | 1832 | 8L | Sulphuric acid, spent |
| 1827 | 8W | Stannic chloride, anhydrous | 2448 | 3L | Sulphur, molten |
| 2440 | 8L | Stannic chloride pentahydrate | 1833 | 8L | Sulphurous acid |
| 1433 | 4PW | Stannic phosphides | 2418 | 2CP | Sulphur tetrafluoride |
| 2676 | 10P | Stibine | 1829 | 8L | Sulphur trioxide, stabilized |
| 1327 | 3L | Straw | 1834 | 6C | Sulphuryl chloride |
| 1691 | 6L | Strontium arsenite | 2191 | 2P | Sulphuryl fluoride |
| 1506 | 5L | Strontium chlorate | 1999 | 3L | Tars, liquid |
| 1507 | 5L | Strontium nitrate | 1700 | 6F | Tear gas candles |
| 1508 | 5L | Strontium perchlorate | 1693 | 6i | Tear gas substance, liquid, n.o.s.* |
| 1509 | 5L | Strontium peroxide | 3448 | 6L | Tear gas substance, solid, n.o.s.* |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------|
| 3284 | 6L | Tellurium compound, n.o.s.* | 2414 | 3H | Thiophene |
| 2195 | 2CP | Tellurium hexafluoride | 2474 | 6L | Thiophosgene |
| 2319 | 3L | Terpene hydrocarbons, n.o.s. | 1837 | 8W | Thiophosphoryl chloride |
| 2541 | 3L | Terpinolene | 3341 | 4L | Thiourea dioxide |
| 2504 | 6L | Tetrabromoethane | 1293 | 3L | Tinctures, medicinal |
| 1702 | 6L | 1,1,2,2-Tetrachloroethane | — | 2L | Tire assemblies inflated, unserviceable, damaged or above maximum rated pressure |
| 1897 | 6L | Tetrachloroethylene | 3174 | 4L | Titanium disulphide |
| 1704 | 6L | Tetraethyl dithiopyrophosphate | 1871 | 3W | Titanium hydride |
| 2320 | 8L | Tetraethylenepentamine | 2546 | 4L | Titanium powder, dry |
| 1292 | 3L | Tetraethyl silicate | 1352 | 3L | Titanium powder, wetted |
| 3159 | 2L | 1,1,1,2-Tetrafluoroethane | 2878 | 3L | Titanium sponge granules |
| 1081 | 10L | Tetrafluoroethylene, stabilized | 2878 | 3L | Titanium sponge powders |
| 1982 | 2A | Tetrafluoromethane | 1838 | 6C | Titanium tetrachloride |
| 2498 | 3L | 1,2,3,6-Tetrahydrobenzaldehyde | 2869 | 8L | Titanium trichloride mixture |
| 2056 | 3H | Tetrahydrofuran | 2441 | 4C | Titanium trichloride mixture, pyrophoric |
| 2943 | 3L | Tetrahydrofurfurylamine | 2441 | 4C | Titanium trichloride, pyrophoric |
| 2698 | 8L | Tetrahydrophthalic anhydrides | 0209 | 1L | TNT |
| 2410 | 3L | 1,2,3,6-Tetrahydropyridine | 0388 | 1L | TNT and hexanitrostilbene mixture |
| 2412 | 3L | Tetrahydrothiophene | 0388 | 1L | TNT and trinitrobenzene mixture |
| 3423 | 8L | Tetramethylammonium hydroxide, solid | 0389 | 1L | TNT mixture containing trinitrobenzene and hexanitrostilbene |
| 1835 | 8L | Tetramethylammonium hydroxide solution | 1356 | 3E | TNT, wetted |
| 2749 | 3H | Tetramethylsilane | 3366 | 3E | TNT, wetted |
| 0207 | 1L | Tetranitroaniline | 1294 | 3L | Toluene |
| 1510 | 6X | Tetranitromethane | 2078 | 6L | Toluene diisocyanate |
| 2413 | 3L | Tetrapropyl orthotitanate | 1708 | 6L | Toluidines, liquid |
| 0114 | 1L | Tetrazene, wetted | 3451 | 6L | Toluidines, solid |
| 0407 | 1L | Tetrazol-1-acetic acid | 1709 | 6L | 2,4-Toluylenediamine, solid |
| 0504 | 1L | 1H-Tetrazole | 3418 | 6L | 2,4-Toluylenediamine solution |
| 0208 | 1L | Tetryl | 0329 | 1L | Torpedoes |
| 1857 | 4L | Textile waste, wet | 0330 | 1L | Torpedoes |
| 2573 | 5P | Thallium chlorate | 0451 | 1L | Torpedoes |
| 1707 | 6L | Thallium compound, n.o.s.* | 0449 | 1L | Torpedoes, liquid fuelled |
| 2727 | 6X | Thallium nitrate | 0450 | 1L | Torpedoes, liquid fuelled |
| 2785 | 6L | 4-Thiapentanal | 3381 | 6L | Toxic by inhalation liquid, n.o.s.* |
| 2436 | 3i | Thioacetic acid | 3382 | 6L | Toxic by inhalation liquid, n.o.s.* |
| 2772 | 3P | Thiocarbamate pesticide, liquid, flammable, toxic* | 3389 | 6C | Toxic by inhalation liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 3006 | 6L | Thiocarbamate pesticide, liquid, toxic* | 3390 | 6C | Toxic by inhalation liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 3005 | 6F | Thiocarbamate pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3383 | 6F | Toxic by inhalation liquid, flammable, n.o.s.* |
| 2771 | 6L | Thiocarbamate pesticide, solid, toxic* | 3384 | 6F | Toxic by inhalation liquid, flammable, n.o.s.* |
| 2966 | 6L | Thioglycol | 3488 | 6CF | Toxic by inhalation liquid, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 1940 | 8L | Thioglycolic acid | 3489 | 6CF | Toxic by inhalation liquid, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 2936 | 6L | Thiolactic acid | 3387 | 6X | Toxic by inhalation liquid, oxidizing, n.o.s.* |
| 1836 | 8W | Thionyl chloride | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------|
| 3388 | 6X | Toxic by inhalation liquid, oxidizing, n.o.s.* | 1296 | 3CH | Triethylamine |
| 3385 | 6W | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, n.o.s.* | 2259 | 8L | Triethylenetetramine |
| 3386 | 6W | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, n.o.s.* | 2323 | 3L | Triethyl phosphite |
| 3490 | 6FW | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, flammable, n.o.s.* | 2699 | 8N | Trifluoroacetic acid |
| 3491 | 6FW | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, flammable, n.o.s.* | 3057 | 2CP | Trifluoroacetyl chloride |
| 3289 | 6C | Toxic liquid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 1082 | 10P | Trifluorochloroethylene, stabilized |
| 2927 | 6C | Toxic liquid, corrosive, organic, n.o.s.* | 2035 | 10L | 1,1,1 -Trifluoroethane |
| 2929 | 6F | Toxic liquid, flammable, organic, - n.o.s.* | 1984 | 2A | Trifluoromethane |
| 3287 | 6L | Toxic liquid, inorganic, n.o.s.* | 3136 | 2A | Trifluoromethane, refrigerated liquid |
| 2810 | 6L | Toxic liquid, organic, n.o.s.* | 2942 | 6L | 2-Trifluoromethylaniline |
| 3122 | 6X | Toxic liquid, oxidizing, n.o.s.* | 2948 | 6L | 3 -Trifluoromethylaniline |
| 3123 | 6W | Toxic liquid, water-reactive, n.o.s.* | 2324 | 3L | Triisobutylene |
| 3290 | 6C | Toxic solid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 2616 | 3L | Triisopropyl borate |
| 2928 | 6C | Toxic solid, corrosive, organic, n.o.s.* | 2438 | 6FW | Trimethylacetyl chloride |
| 2930 | 6F | Toxic solid, flammable, organic, n.o.s.* | 1083 | 10L | Trimethylamine, anhydrous |
| 3288 | 6L | Toxic solid, inorganic, n.o.s.* | 1297 | | Trimethylamine, aqueous solution |
| 2811 | 6L | Toxic solid, organic, n.o.s.* | | 3CH | Packing Group I or II |
| 3086 | 6X | Toxic solid, oxidizing, n.o.s.* | | 3C | Packing Group HI |
| 3124 | 6S | Toxic solid, self-heating, n.o.s.* | 2325 | 3L | 1,3,5-Trimethylbenzene |
| 3125 | 6W | Toxic solid, water-reactive, n.o.s.* | 2416 | 3L | Trimethyl borate |
| 3172 | 6L | Toxins, extracted from living sources, liquid, n.o.s.* | 1298 | 3CH | Trimethylchlorosilane |
| 3462 | 6L | Toxins, extracted from living sources, solid, n.o.s.* | 2326 | 8L | Trimethylcyclohexylamine |
| 0212 | 1L | Tracers for ammunition | 2327 | 8L | Trimethylhexamethylenediamines |
| 0306 | 1L | Tracers for ammunition | 2328 | 6L | Trimethylhexamethylene diisocyanate |
| 2610 | 3C | Triallylamine | 2329 | 3L | Trimethyl phosphite |
| 2609 | 6L | Triallyl borate | 0153 | 1L | Trinitroaniline |
| 2764 | 3P | Triazine pesticide, liquid, flammable, toxic* | 0213 | 1L | Trinitroanisole |
| 2998 | 6L | Triazine pesticide, liquid, toxic* | 0214 | 1L | Trinitrobenzene |
| 2997 | 6F | Triazine pesticide, liquid, toxic, flammable* | 0386 | 1L | Trinitrobenzenesulphonic acid |
| 2763 | 6L | Triazine pesticide, solid, toxic* | 1354 | 3E | Trinitrobenzene, wetted |
| 2542 | 6L | Tributylamine | 3367 | 3E | Trinitrobenzene, wetted |
| 3254 | 4L | Tributylphosphane | 0215 | 1L | Trinitrobenzoic acid |
| 1839 | 8L | Trichloroacetic acid | 1355 | 3E | Trinitrobenzoic acid, wetted |
| 2564 | 8L | Trichloroacetic acid solution | 3368 | 3E | Trinitrobenzoic acid, wetted |
| 2442 | 8W | Trichloroacetyl chloride | 0155 | 1L | Trinitrochlorobenzene |
| 2321 | 6L | Trichlorobenzenes, liquid | 3365 | 3E | Trinitrochlorobenzene, wetted |
| 2322 | 6L | Trichlorobutene | 0216 | 1L | Trinitro-m-cresol |
| 2831 | 6L | 1,1,1 -Trichloroethane | 0387 | 1L | Trinitrofluorenone |
| 1710 | 6A | Trichloroethylene | 0217 | 1L | Trinitronaphthalene |
| 2468 | 5L | Trichloroisocyanuric acid, dry | 0218 | 1L | Trinitrophenetole |
| 1295 | 4HW | Trichlorosilane | 0154 | 1L | Trinitrophenol |
| 2574 | 6L | Tricresyl phosphate | 1344 | 3E | Trinitrophenol, wetted |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------|
| 3364 | 3E | Trinitrophenol, wetted | 1304 | 3H | Vinyl isobutyl ether, stabilized |
| 0208 | 1L | Trinitrophenylmethylnitramine | 1087 | 10L | Vinyl methyl ether, stabilized |
| 0219 | 1L | Trinitroresorcinol | 3073 | 6CF | Vinylpyridines, stabilized |
| 0394 | 1L | Trinitroresorcinol, wetted | 2618 | 3L | Vinyltoluenes, stabilized |
| 0209 | 1L | Trinitrotoluene | 1305 | 3CH | Vinyltrichlorosilane |
| 0388 | 1L | Trinitrotoluene and hexanitrostilbene mixture | 0286 | 1L | Warheads, rocket |
| 0388 | 1L | Trinitrotoluene and trinitrobenzene mixture | 0287 | 1L | Warheads, rocket |
| 0389 | 1L | Trinitrotoluene mixture containing trinitrobenzene and hexanitrostilbene | 0369 | 1L | Warheads, rocket |
| 1356 | 3E | Trinitrotoluene, wetted | 0370 | 1L | Warheads, rocket |
| 3366 | 3E | Trinitrotoluene, wetted | 0371 | 1L | Warheads, rocket |
| 2260 | 3C | Tripropylamine | 0221 | 1L | Warheads, torpedo |
| 2057 | 3L | Tripropylene | 3148 | 4W | Water-reactive liquid, n.o.s.* |
| 2501 | 6L | Tris-(1-aziridinyl) phosphine . oxide solution | 3129 | 4CW | Water-reactive liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 0390 | 1L | Tritonal | 3130 | 4PW | Water-reactive liquid, toxic, n.o.s.* |
| 2196 | 2CP | Tungsten hexafluoride | 2813 | 4W | Water-reactive solid, n.o.s.* |
| 1299 | 3L | Turpentine | 3131 | 4CW | Water-reactive solid, corrosive, n.o.s.* |
| 1300 | 3L | Turpentine substitute | 3132 | 4FW | Water-reactive solid, flammable, n.o.s.* |
| - | 2L | Tyre assemblies inflated, unserviceable, damaged or above maximum rated pressure | 3133 | 4WX | Water-reactive solid, oxidizing, n.o.s.* |
| 2330 | 3L | Undecane | 3135 | 4SW | Water-reactive solid, self-heating, n.o.s.* |
| 3507 | 8L | Uranium hexafluoride, radioactive material, excepted package | 3134 | 4PW | Water-reactive solid, toxic, n.o.s.* |
| 1511 | 5C | Urea hydrogen peroxide | 1306 | 3L | Wood preservatives, liquid |
| 0220 | 1L | Urea nitrate | 1387 | 4L | Wool waste, wet |
| 1357 | 3E | Urea nitrate, wetted | 3342 | 4L | Xanthates |
| 3370 | 3E | Urea nitrate, wetted | 2036 | 2L | Xenon |
| 2058 | 3L | Valeraldehyde | 2591 | 2L | Xenon, refrigerated liquid |
| 2502 | 8FW | Valeryl chloride | 1307 | 3L | Xylenes |
| 3285 | 6L | Vanadium compound, n.o.s.* | 3430 | 6L | Xylenols, liquid |
| 2443 | 8W | Vanadium oxytrichloride | 2261 | 6L | Xylenols, solid |
| 2862 | 6L | Vanadium pentoxide | 1711 | 6L | Xylidines, liquid |
| 2444 | 8W | Vanadium tetrachloride | 3452 | 6L | Xylidines, solid |
| 2475 | 8W | Vanadium trichloride | 1701 | 6L | Xylyl bromide, liquid |
| 2931 | 6L | Vanadyl sulphate | 3417 | 6L | Xylyl bromide, solid |
| 3166 | 9L | Vehicle, flammable gas powered | 1512 | 5L | Zinc ammonium nitrite |
| 3166 | 9L | Vehicle, flammable liquid powered | 1712 | 6L | Zinc arsenate |
| 3166 | 9L | Vehicle, fuel cell, flammable gas powered | 1712 | 6L | Zinc arsenate and zinc arsenite mixture |
| 3166 | 9L | Vehicle, fuel cell, flammable liquid powered | 1712 | 6L | Zinc arsenite |
| 1301 | 3H | Vinyl acetate, stabilized | 1435 | 4W | Zinc ashes |
| 1085 | 10L | Vinyl bromide, stabilized | 2469 | 5L | Zinc bromate |
| 2838 | 3L | Vinyl butyrate, stabilized | 1513 | 5L | Zinc chlorate |
| 1086 | 10L | Vinyl chloride, stabilized | 2331 | 8L | Zinc chloride, anhydrous |
| 2589 | 6F | Vinyl chloroacetate | 1840 | 8L | Zinc chloride solution |
| 1302 | 3H | Vinyl ethyl ether, stabilized | 1713 | 6L | Zinc cyanide |
| 1860 | 10L | Vinyl fluoride, stabilized | 1931 | 9L | Zinc dithionite |
| 1303 | 3H | Vinylidene chloride, stabilized | 1436 | 4SW | Zinc dust |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------|------|----|-------------------------------------------|
| 2855 | 6L | Zinc fluorosilicate | 2728 | 5L | Zirconium nitrate |
| 1931 | 9L | Zinc hydrosulphite | 0236 | 1L | Zirconium picramate |
| 1514 | 5L | Zinc nitrate | 1517 | 3E | Zirconium picramate, wetted |
| 1515 | 5L | Zinc permanganate | 2008 | 4L | Zirconium powder, dry |
| 1516 | 5L | Zinc peroxide | 1358 | 3L | Zirconium powder, wetted |
| 1714 | 4PW | Zinc phosphide | 1932 | 4L | Zirconium scrap |
| 1436 | 4SW | Zinc powder | 1308 | | Zirconium suspended in a flammable liquid |
| 2714 | 3L | Zinc resinate | | 3H | Packing Group I or II |
| 2009 | 4L | Zirconium, dry | | 3L | Packing Group III |
| 2858 | 3L | Zirconium, dry | 2503 | 8L | Zirconium tetrachloride |
| 1437 | 3L | Zirconium hydride | | | |

Table 4-3. Numerical List of Dangerous Goods with Drill Codes

| <i>UN No</i> | <i>Drill Code</i> | <i>Proper shipping name</i> | <i>UN No</i> | <i>Drill Code</i> | <i>Proper shipping name</i> |
|--------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|------------------------------------------|
| - | 9L | Heat producing articles, battery operated equipment, such as under-water torches or soldering equipment, which, if accidentally activated, will generate extreme heat and can cause fire | 0033 | 1L | Bombs |
| | | | 0034 | 1L | Bombs |
| | | | 0035 | 1L | Bombs |
| | | | 0037 | 1L | Bombs, photo-flash |
| | | | 0038 | 1L | Bombs, photo-flash |
| | | | 0039 | 1L | Bombs, photo-flash |
| | | | 0042 | 1L | Boosters |
| - | 2L | Tire assemblies inflated, unserviceable, damaged or above maximum rated pressure | 0043 | 1L | Bursters |
| | | | 0044 | 3L | Primers, cap type |
| | | | 0048 | 1L | Charges, demolition |
| - | 2L | Tyre assemblies inflated, unserviceable, damaged or above maximum rated pressure | 0049 | 1L | Cartridges, flash |
| | | | 0050 | 1L | Cartridges, flash |
| | | | 0054 | 1L | Cartridges, signal |
| 0004 | 1L | Ammonium picrate | 0055 | 3L | Cases, cartridge, empty, with primer |
| 0005 | 1L | Cartridges for weapons | 0056 | 1L | Charges, depth |
| 0006 | 1L | Cartridges for weapons | 0059 | 1L | Charges, shaped |
| 0007 | 1L | Cartridges for weapons | 0060 | 1L | Charges, supplementary, explosive |
| 0009 | 1L | Ammunition, incendiary | 0065 | 1L | Cord, detonating |
| 0010 | 1L | Ammunition, incendiary | 0066 | 1L | Cord, igniter |
| 0012 | 3L | Cartridges for weapons, inert projectile | 0070 | 3L | Cutters, cable, explosive |
| 0012 | 3L | Cartridges, small arms | 0072 | 1L | Cyclonite, wetted |
| 0014 | 3L | Cartridges for tools, blank | 0072 | 1L | Cfyclotrimemlyenetrinitramine, wetted |
| 0014 | 3L | Cartridges for weapons, blank | 0072 | 1L | Hexogen, wetted |
| 0014 | 3L | Cartridges, small arms, blank | 0072 | 1L | RDX, wetted |
| 0015 | 1L | Ammunition, smoke | 0073 | 1L | Detonators for ammunition |
| 0016 | 1L | Ammunition, smoke | 0074 | 1L | Diazodinitrophenol, wetted |
| 0018 | 1CP | Ammunition, tear-producing | 0075 | 1L | Diethyleneglycol dinitrate, desensitized |
| 0019 | 1CP | Ammunition, tear-producing | 0076 | IP | Dinitrophenol |
| 0020 | IP | Ammunition, toxic* | 0077 | IP | Dinitrophenolates |
| 0021 | IP | Ammunition, toxic* | 0078 | 1L | Dinitroresorcinol |
| 0027 | 1L | Black powder | 0079 | 1L | Dipicrylamine |
| 0027 | 1L | Gunpowder | 0079 | 1L | Hexanitrodiphenylamine |
| 0028 | 1L | Black powder, compressed | 0079 | 1L | Hexyl |
| 0028 | 1L | Black powder in pellets | 0081 | 1L | Explosive, blasting, type A |
| 0028 | 1L | Gunpowder, compressed | 0082 | 1L | Explosive, blasting, type B |
| 0028 | 1L | Gunpowder in pellets | 0083 | 1L | Explosive, blasting, type C |
| 0029 | 1L | Detonators, non-electric | 0084 | 1L | Explosive, blasting, type D |
| 0030 | 1L | Detonators, electric | 0092 | 1L | Flares, surface |

| | | | | | |
|------|----|-----------------------------------------------------------------|------|----|-----------------------------------|
| 0093 | 1L | Flares, aerial | 0150 | 1L | PETN, desensitized |
| 0094 | 1L | Flash powder | 0150 | 1L | PETN, wetted |
| 0099 | 1L | Fracturing devices, explosive | 0151 | 1L | Pentolite |
| 0101 | 1L | Fuse, non-detonating | 0153 | 1L | Picramide |
| 0102 | 1L | Cord, detonating | 0153 | 1L | Trinitroaniline |
| 0102 | 1L | Fuse, detonating | 0154 | 1L | Picric acid |
| 0103 | 1L | Fuse, igniter | 0154 | 1L | Trinitrophenol |
| 0104 | 1L | Cord, detonating, mild effect | 0155 | 1L | Picryl chloride |
| 0104 | 1L | Fuse, detonating, mild effect | 0155 | 1L | Trinitrochlorobenzene |
| 0105 | 3L | Fuse, safety | 0159 | 1L | Powder cake, wetted |
| 0106 | 1L | Fuzes, detonating | 0159 | 1L | Powder paste, wetted |
| 0107 | 1L | Fuzes, detonating | 0160 | 1L | Powder, smokeless |
| 0110 | 3L | Grenades, practice | 0161 | 1L | Powder, smokeless |
| 0113 | 1L | Guanyl nitrosaminoguanilydene hydrazine, wetted | 0167 | 1L | Projectiles |
| 0114 | 1L | Guanyl nitrosaminoguanilytetrazene, wetted | 0168 | 1L | Projectiles |
| 0114 | 1L | Tetrazene, wetted | 0169 | 1L | Projectiles |
| 0118 | 1L | Hexolite | 0171 | 1L | Ammunition, illuminating |
| 0118 | 1L | Hexotol | 0173 | 3L | Release devices, explosive |
| 0121 | 1L | Igniters | 0174 | 3L | Rivets, explosive |
| 0124 | 1L | Jet perforating guns, charged | 0180 | 1L | Rockets |
| 0129 | 1L | Lead azide, wetted | 0181 | 1L | Rockets |
| 0130 | 1L | Lead styphnate, wetted | 0182 | 1L | Rockets |
| 0130 | 1L | Lead trinitroresorcinate, wetted | 0183 | 1L | Rockets |
| 0131 | 3L | Lighters, fuse | 0186 | 1L | Rocket motors |
| 0132 | 1L | Deflagrating metal salts of aromatic nitro-derivatives, n.o.s.* | 0190 | 1L | Samples, explosive* |
| 0133 | 1L | Mannitol hexanitrate, wetted | 0191 | 1L | Signal devices, hand |
| 0133 | 1L | Nitromannite, wetted | 0192 | 1L | Signals, railway track, explosive |
| 0135 | 1L | Mercury fulminate, wetted | 0193 | 3L | Signals, railway track, explosive |
| 0136 | 1L | Mines | 0194 | 1L | Signals, distress |
| 0137 | 1L | Mines | 0195 | 1L | Signals, distress |
| 0138 | 1L | Mines | 0196 | 1L | Signals, smoke |
| 0143 | 1P | Nitroglycerin, desensitized | 0197 | 1L | Signals, smoke |
| 0144 | 1L | Nitroglycerin solution in alcohol | 0204 | 1L | Sounding devices, explosive |
| 0146 | 1L | Nitrostarch | 0207 | 1L | Tetranitroaniline |
| 0147 | 1L | Nitro urea | 0208 | 1L | Tetryl |
| 0150 | 1L | Pentaerythrite tetranitrate, desensitized | 0208 | 1L | Trinitrophenylmethylnitramine |
| 0150 | 1L | Pentaerythrite tetranitrate, wetted | 0209 | 1L | TNT |
| 0150 | 1L | Pentaerythritol tetranitrate, desensitized | 0209 | 1L | Trinitrotoluene |
| 0150 | 1L | Pentaerythritol tetranitrate, wetted | 0212 | 1L | Tracers for ammunition |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|----|-------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------|
| 0213 | 1L | Trinitroanisole | 0272 | 1L | Charges,- propelling |
| 0214 | 1L | Trinitrobenzene | 0275 | 1L | Cartridges, power device |
| 0215 | 1L | Trinitrobenzoic acid . | 0276 | 1L | Cartridges, power device |
| 0216 | 1L | Trinitro-m-cresol | 0277 | 1L | Cartridges, oil well |
| 0217 | 1L | Trinitronaphthalene | 0278 | 1L | Cartridges, oil well |
| 0218 | 1L | Trinitrophenetole | 0279 | 1L | Charges, propelling, for cannon |
| 0219 | 1L | Styphnic acid | 0280 | 1L | Rocket motors |
| 0219 | 1L | Trinitroresorcinol | 0281 | 1L | Rocket motors |
| 0220 | 1L | Urea nitrate | 0282 | 1L | Nitroguanidine |
| 0221 | 1L | Warheads, torpedo | 0282 | 1L | Picrite |
| 0222 | 1L | Ammonium nitrate | 0283 | 1L | Boosters |
| 0224 | 1P | Barium azide | 0284 | 1L | Grenades |
| 0225 | 1L | Boosters with detonator | 0285 | 1L | Grenades |
| 0226 | 1L | Cyclotetramethylenetetranitramine, wetted | 0286 | 1L | Warheads, rocket |
| 0226 | 1L | HMX, wetted | 0287 | 1L | Warheads, rocket |
| 0226 | 1L | Octogen, wetted | 0288 | 1L | Charges, shaped, flexible, linear |
| 0234 | 1L | Sodium dinitro-o-cresolate | 0289 | 1L | Cord, detonating |
| 0235 | 1L | Sodium picramate | 0290 | 1L | Cord, detonating |
| 0236 | 1L | Zirconium picramate | 0290 | 1L | Fuse, detonating |
| 0237 | 1L | Charges, shaped, flexible, linear | 0291 | 1L | Bombs |
| 0238 | 1L | Rockets, line-throwing | 0292 | 1L | Grenades |
| 0240 | 1L | Rockets, line-throwing | 0293 | 1L | Grenades |
| 0241 | 1L | Explosive, blasting, type E | 0294 | 1L | Mines |
| 0242 | 1L | Charges, propelling, for cannon | 0295 | 1L | Rockets |
| 0243 | 1L | Ammunition, incendiary, white phosphorus | 0296 | 1L | Sounding devices, explosive |
| 0244 | 1L | Ammunition, incendiary, white phosphorus | 0297 | 1L | Ammunition, illuminating |
| 0245 | 1L | Ammunition, smoke, white phosphorus | 0299 | 1L | Bombs, photo-flash |
| 0246 | 1L | Ammunition, smoke, white phosphorus | 0300 | 1L | Ammunition, incendiary |
| 0247 | 1L | Ammunition, incendiary | 0301 | 1CP | Ammunition, tear-producing |
| 0248 | 1L | Contrivances, water-activated* | 0303 | 1L | Ammunition, smoke |
| 0249 | 1L | Contrivances, water-activated* | 0305 | 1L | Flash powder |
| 0250 | 1L | Rocket motors with hypergolic liquids | 0306 | 1L | Tracers for ammunition |
| 0254 | 1L | Ammunition, illuminating | 0312 | 1L | Cartridges, signal |
| 0255 | 1L | Detonators, electric | 0313 | 1L | Signals, smoke |
| 0257 | 1L | Fuzes, detonating | 0314 | 1L | Igniters |
| 0266 | 1L | Octol | 0315 | 1L | Igniters |
| 0266 | 1L | Octolite | 0316 | 1L | Fuzes, igniting |
| 0267 | 1L | Detonators, non-electric | 0317 | 1L | Fuzes, igniting |
| 0268 | 1L | Boosters with detonator | 0318 | 1L | Grenades, practice |
| 0271 | 1L | Charges, propelling | 0319 | 1L | Primers, tubular |

| | | | | | |
|------|----|------------------------------------------|------|----|--------------------------------------------------------------------------|
| 0320 | 1L | Primers, tabular | 0355 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* |
| 0321 | 1L | Cartridges for weapons | 0356 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* |
| 0322 | 1L | Rocket motors with hypergolic liquids | 0357 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 0323 | 3L | Cartridges, power device | 0358 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 0324 | 1L | Projectiles | 0359 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 0325 | 1L | Igniters | 0360 | 1L | Detonator assemblies, non-electric |
| 0326 | 1L | Cartridges for weapons, blank | 0361 | 1L | Detonator assemblies, non-electric |
| 0327 | 1L | Cartridges for weapons, blank | 0362 | 1L | Ammunition, practice |
| 0327 | 1L | Cartridges, small arms, blank | 0363 | 1L | Ammunition, proof |
| 0328 | 1L | Cartridges for weapons, inert projectile | 0364 | 1L | Detonators for ammunition |
| 0329 | 1L | Torpedoes | 0365 | 1L | Detonators for ammunition |
| 0330 | 1L | Torpedoes | 0366 | 3L | Detonators for ammunition |
| 0331 | 1L | Agent, blasting, type B | 0367 | 3L | Fuzes, detonating |
| 0331 | 1L | Explosive, blasting, type B | 0368 | 3L | Fuzes, igniting |
| 0332 | 1L | Agent, - blasting, type E | 0369 | 1L | Warheads, rocket |
| 0332 | 1L | Explosive, blasting, type E | 0370 | 1L | Warheads, rocket |
| 0333 | 1L | Fireworks | 0371 | 1L | Warheads, rocket |
| 0334 | 1L | Fireworks | 0372 | 1L | Grenades, practice |
| 0335 | 1L | Fireworks | 0373 | 3L | Signal devices, hand |
| 0336 | 1L | Fireworks | 0374 | 1L | Sounding devices, explosive |
| 0337 | 3L | Fireworks | 0375 | 1L | Sounding devices, explosive |
| 0338 | 1L | Cartridges for weapons, blank | 0376 | 3L | Primers, tubular |
| 0338 | 1L | Cartridges, small arms, blank | 0377 | 1L | Primers, cap type |
| 0339 | 1L | Cartridges for weapons, inert projectile | 0378 | 1L | Primers, cap type |
| 0339 | 1L | Cartridges, small arms | 0379 | 1L | Cases, cartridge, empty, with primer |
| 0340 | 1L | Nitrocellulose | 0380 | 1S | Articles, pyrophoric |
| 0341 | 1L | Nitrocellulose | 0381 | 1L | Cartridges, power device |
| 0342 | 1L | Nitrocellulose, wetted | 0382 | 1L | Components, explosive train, n.o.s.* |
| 0343 | 1L | Nitrocellulose, plasticized | 0383 | 1L | Components, explosive train, n.o.s.* |
| 0344 | 1L | Projectiles | 0384 | 3L | Components, explosive train, n.o.s.* |
| 0345 | 3L | Projectiles | 0385 | 1L | 5-Nitrobenzotriazol |
| 0346 | 1L | Projectiles | 0386 | 1L | Trinitrobenzenesulphonic acid |
| 0347 | 1L | Projectiles | 0387 | 1L | Trinitrofluorenone |
| 0348 | 1L | Cartridges for weapons | 0388 | 1L | TNT and hexanitrostilbene mixture |
| 0349 | 3L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0388 | 1L | TNT and trinitrobenzene mixture |
| 0350 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0388 | 1L | Trinitrotoluene and hexanitrostilbene mixture |
| 0351 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0388 | 1L | Trinitrotoluene and trinitrobenzene mixture |
| 0352 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0389 | 1L | TNT mixture containing trinitrobenzene and hexanitrostilbene |
| 0353 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0389 | 1L | Trinitrotoluene mixture containing trinitrobenzene and hexanitrostilbene |
| 0354 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | | | |

| | | | | | |
|------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|-------------------------------------------|
| 0390 | 1L | Tritonal | 0413 | 1L | Cartridges for weapons, blank |
| 0391 | 1L | Cyclonite and cyclotetramethylenetetranitramine mixture, desensitized | 0414 | 1L | Charges, propelling, for cannon |
| 0391 | 1L | Cyclonite and cyclotetramethylenetetranitramine mixture, wetted | 0415 | 1L | Charges, propelling |
| 0391 | 1L | Cyclotrimethylenetrinitramine and cyclotetramethylenetetranitramine mixture, desensitized | 0417 | 1L | Cartridges for weapons, inert projectile |
| 0391 | 1L | Cyclotrimethylenetrinitramine and cyclotetramethylenetetranitramine mixture, wetted | 0417 | 1L | Cartridges, small arms |
| 0391 | 1L | Hexogen and cyclotetramethylenetetranitramine mixture, desensitized | 0418 | 1L | Flares, surface |
| 0391 | 1L | Hexogen and cyclotetramethylenetetranitramine mixture, wetted | 0419 | 1L | Flares, surface |
| 0391 | 1L | RDX and cyclotetraamethylenetetranitramine mixture, desensitized | 0420 | 1L | Flares, aerial |
| 0391 | 1L | RDX and cyclotetraamethylenetetranitramine mixture, wetted | 0421 | 1L | Flares, aerial |
| 0392 | 1L | Hexanitrostilbene | 0424 | 1L | Projectiles |
| 0393 | 1L | Hexotonal | 0425 | 1L | Projectiles |
| 0394 | 1L | Styphnic acid, wetted | 0426 | 1L | Projectiles |
| 0394 | 1L | Trinitroresorcinol, wetted | 0427 | 1L | Projectiles |
| 0395 | 1L | Rocket motors, liquid fuelled | 0428 | 1L | Articles, pyrotechnic |
| 0396 | 1L | Rocket motors, liquid fuelled | 0429 | 1L | Articles, pyrotechnic |
| 0397 | 1L | Rockets, liquid fuelled | 0430 | 1L | Articles, pyrotechnic |
| 0398 | 1L | Rockets, liquid fuelled | 0431 | 1L | Articles, pyrotechnic |
| 0399 | 1L | Bombs with flammable liquid | 0432 | 3L | Articles, pyrotechnic |
| 0400 | 1L | Bombs with flammable liquid | 0433 | 1L | Powder cake, wetted |
| 0401 | 1L | Dipicryl sulphide | 0433 | 1L | Powder paste, wetted |
| 0402 | 1L | Ammonium perchlorate | 0434 | 1L | Projectiles |
| 0403 | 1L | Flares, aerial | 0435 | 1L | Projectiles |
| 0404 | 3L | Flares, aerial | 0436 | 1L | Rockets |
| 0405 | 3L | Cartridges, signal | 0437 | 1L | Rockets |
| 0406 | 1L | Dinitrosobenzene | 0438 | 1L | Rockets |
| 0407 | 1L | Tetrazol-1-acetic acid | 0439 | 1L | Charges, shaped |
| 0408 | 1L | Fuzes, detonating | 0440 | 1L | Charges, shaped |
| 0409 | 1L | Fuzes, detonating | 0441 | 3L | Charges, shaped |
| 0410 | 1L | Fuzes, detonating | 0442 | 1L | Charges, explosive, commercial |
| 0411 | 1L | Pentaerythrite tetranitrate | 0443 | 1L | Charges, explosive, commercial |
| 0411 | 1L | Pentaerythritol tetranitrate | 0444 | 1L | Charges, explosive, commercial |
| 0411 | 1L | PETN | 0445 | 3L | Charges, explosive, commercial |
| 0412 | 1L | Cartridges for weapons | 0446 | 1L | Cases, combustible, empty, without primer |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|----|--------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------------------|
| 0447 | 1L | Cases, combustible, empty, without primer | 0483 | 1L | RDX, desensitized |
| 0448 | 1L | 5-Mercaptotetrazol-1-acetic acid | 0484 | 1L | Cyclotetramethylene- tetranitramine, desensitized |
| 0449 | 1L | Torpedoes, liquid fuelled | 0484 | 1L | HMX, desensitized |
| 0450 | 1L | Torpedoes, liquid fuelled | 0484 | 1L | Octogen, desensitized |
| 0451 | 1L | Torpedoes | 0485 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* |
| 0452 | 1L | Grenades, practice | 0486 | 1L | Articles, EEI |
| 0453 | 1L | Rockets, line-throwing | 0486 | 1L | Articles, explosive, extremely insensitive |
| 0454 | 3L | Igniters | 0487 | 1L | Signals, smoke |
| 0455 | 3L | Detonators, non-electric | 0488 | 1L | Ammunition, practice |
| 0456 | 3L | Detonators, electric | 0489 | 1L | DINGU |
| 0457 | 1L | Charges, bursting, plastics bonded | 0489 | 1L | Dinitroglycoluril |
| 0458 | 1L | Charges, bursting, plastics bonded | 0490 | 1L | Nitrotriazolone |
| 0459 | 1L | Charges, bursting, plastics bonded | 0490 | 1L | NTO |
| 0460 | 3L | Charges, bursting, plastics bonded | 0491 | 1L | Charges, propelling |
| 0461 | 1L | Components, explosive train, n.o.s.* | 0492 | 1L | Signals, railway track, explosive |
| 0462 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0493 | 1L | Signals, railway track, explosive |
| 0463 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0494 | 1L | Jet perforating guns, charged |
| 0464 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0495 | 1L | Propellant, liquid |
| 0465 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0496 | 1L | Octonal |
| 0466 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0497 | 1L | Propellant, liquid |
| 0467 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0498 | 1L | Propellant, solid |
| 0468 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0499 | 1L | Propellant, solid |
| 0469 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0500 | 3L | Detonator assemblies, non-electric |
| 0470 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0501 | 1L | Propellant, solid |
| 0471 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0502 | 1L | Rockets |
| 0472 | 1L | Articles, explosive, n.o.s.* | 0503 | 1L | Safety devices, pyrotechnic |
| 0473 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 0504 | 1L | IH-Tetrazole |
| 0474 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 0505 | 1L | Signals, distress |
| 0475 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 0506 | 3L | Signals, distress |
| 0476 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 0507 | 3L | Signals, smoke |
| 0477 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 0508 | 1L | 1 -Hydroxybenzotriazole, anhydrous |
| 0478 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 0509 | 1L | Powder, smokeless |
| 0479 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 0510 | 1L | Rocket motors |
| 0480 | 1L | Substances, explosive, n.o.s.* | 1001 | 10L | Acetylene, dissolved |
| 0481 | 3L | Substances, explosive, n.o.s.* | 1002 | 2L | Air, compressed |
| 0482 | 1L | Substances, EVI, n.o.s.* | 1003 | 2X | Air, refrigerated liquid |
| 0482 | 1L | Substances, explosive, very insensitive, n.o.s.* | 1005 | 2CP | Ammonia, anhydrous |
| 0483 | 1L | Cyclonite, desensitized | 1006 | 2L | Argon, compressed |
| 0483 | 1L | Cyclotrimemylenetrinitramine, desensitized | 1008 | 2CP | Boron trifluoride |
| 0483 | 1L | Hexogen, desensitized | 1009 | 2L | Bromotrifluoromethane |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------|
| 1009 | 2L | Refrigerant gas R 13B1 | 1050 | 2CP | Hydrogen chloride, anhydrous |
| 1010 | 10L | Butadienes and hydrocarbon mixture, stabilized | 1051 | 6H | Hydrogen cyanide, stabilized |
| 1010 | 10L | Butadienes, stabilized | 1052 | 8P | Hydrogen fluoride, anhydrous |
| 1011 | 10L | Butane | 1053 | 10P | Hydrogen sulphide |
| 1012 | 10L | Butylene | 1055 | 10L | Isobutylene |
| 1013 | 2L | Carbon dioxide | 1056 | 2L | Krypton, compressed |
| 1016 | 10P | Carbon monoxide, compressed | 1057 | 10L | Lighter refills |
| 1017 | 2PX | Chlorine | 1057 | 10L | Lighters |
| 1018 | 2L | Chlorodifluoromethane | 1058 | 2L | Liquefied gases |
| 1018 | 2L | Refrigerant gas R 22 | 1060 | 10L | Methylacetylene and propadiene mixture, stabilized |
| 1020 | 2L | Chloropentafthioroethane | 1061 | 10L | Methylamine, anhydrous |
| 1020 | 2L | Refrigerant gas R 115 | 1062 | 2P | Methyl bromide |
| 1021 | 2L | 1 -Chlorp-1,2,2,2-tetrafluoroemane | 1063 | 10L | Methyl chloride |
| 1021 | 2L | Refrigerant gas R 124 | 1063 | 10L | Refrigerant gas R 40 |
| 1022 | 2L | Chlorotrifluoromethane | 1064 | 10P | Methyl mercaptan |
| 1022 | 2L | Refrigerant gas R 13 | 1065 | 2L | Neon, compressed |
| 1023 | 10P | Coal gas, compressed | 1066 | 2L | Nitrogen, compressed |
| 1026 | 10P | Cyanogen | 1067 | 2PX | Dinitrogen tetroxide |
| 1027 | 10A | Cyclopropane | 1067 | 2PX | Nitrogen dioxide |
| 1028 | 2L | Dichlorodifluoromethane | 1069 | 2CP | Nitrosyl chloride |
| 1028 | 2L | Refrigerant gas R 12 | 1070 | 2AX | Nitrous oxide |
| 1029 | 2L | Dichlorofluoromethane | 1071 | 10P | Oil gas, compressed |
| 1029 | 2L | Refrigerant gas R 21 | 1072 | 2X | Oxygen, compressed |
| 1030 | 10L | 1,1 -Difluoroethane | 1073 | 2X | Oxygen, refrigerated liquid |
| 1030 | 10L | Refrigerant gas R 152a | 1075 | 10L | Petroleum gases, liquefied |
| 1032 | 10L | Dimethylamine, anhydrous | 1076 | 2CP | Phosgene |
| 1033 | 10L | Dimethyl ether | 1077 | 10L | Propylene |
| 1035 | 10L | Ethane | 1078 | 2L | Refrigerant gas, n.o.s.* |
| 1036 | 10L | Ethylamine | 1079 | 2CP | Sulphur dioxide |
| 1037 | 10A | Ethyl chloride | 1080 | 2L | Sulphur hexafluoride |
| 1038 | 10A | Ethylene, refrigerated liquid | 1081 | 10L | Tetrafluoroethylene, stabilized |
| 1039 | 10L | Ethyl methyl ether | 1082 | 10P | Refrigerant gas R 1113 |
| 1040 | 10P | Ethylene oxide | 1082 | 10P | Trifluorochloroethylene, stabilized |
| 1040 | 10P | Ethylene oxide with nitrogen | 1083 | 10L | Trimethylamine, anhydrous |
| 1041 | 10L | Ethylene oxide and carbon dioxide mixture | 1085 | 10L | Vinyl bromide, stabilized |
| 1043 | 2L | Fertilizer ammoniating solution | 1086 | 10L | Vinyl chloride, stabilized |
| 1044 | 2L | Fire extinguishers | 1087 | 10L | Vinyl methyl ether, stabilized |
| 1045 | 2PX | Fluorine, compressed | 1088 | 3H | Acetal |
| 1046 | 2L | Helium, compressed | 1089 | 3H | Acetaldehyde |
| 1048 | 2CP | Hydrogen bromide, anhydrous | 1090 | 3H | Acetone |
| 1049 | 10L | Hydrogen, compressed | 1091 | 3L | Acetone oils |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------|------|-----|------------------------------------------|
| 1092 | 6H | Acrolein, stabilized | 1152 | 3L | Dichloropentanes |
| 1093 | 3P | Acrylonitrile, stabilized | 1153 | 3L | Ethylene glycol diethyl ether |
| 1098 | 6F | Allyl alcohol | 1154 | 3CH | Diethylamine |
| 1099 | 3P | Allyl bromide | 1155 | 3AH | Diethyl ether |
| 1100 | 3P | Allyl chloride | 1155 | 3AH | Ethyl ether |
| 1104 | 3L | Amyl acetates | 1156 | 3L | Diethyl ketone |
| 1105 | 3L | Pentanols | 1157 | 3L | Diisobutyl ketone |
| 1106 | 3C | Amylamine | 1158 | 3CH | Diisopropylamine |
| 1107 | 3L | Amyl chloride | 1159 | 3H | Diisopropyl ether |
| 1108 | 3H | n-Amylene | 1160 | 3C | Dimethylamine, aqueous solution |
| 1108 | 3H | 1-Pentene | 1161 | 3L | Dimethyl carbonate |
| 1109 | 3L | Amyl formates | 1162 | 3C | Dimethyldichlorosilane |
| 1110 | 3L | n-Amyl methyl ketone | 1163 | 6CH | Dimethylhydrazine, unsymmetrical |
| 1111 | 3L | Amyl mercaptan | 1164 | 3H | Dimethyl sulphide |
| 1112 | 3L | Amyl nitrate | 1165 | 3L | Dioxane |
| 1113 | 3H | Amyl nitrite | 1166 | 3L | Dioxolane |
| 1114 | 3H | Benzene | 1167 | 3AH | Divinyl ether, stabilized |
| 1120 | 3L | Butanols | 1169 | 3L | Extracts, aromatic, liquid |
| 1123 | 3L | Butyl acetates | 1170 | 3L | Ethanol |
| 1125 | 3C | n-Butylamine | 1170 | 3L | Ethanol solution |
| 1126 | 3L | 1-Bromobutane | 1170 | 3L | Ethyl alcohol |
| 1127 | 3L | Chlorobutanes | 1170 | 3L | Ethyl alcohol solution |
| 1128 | 3L | n-Butyl formate | 1171 | 3L | Ethylene glycol monoethyl ether |
| 1129 | 3L | Butyraldehyde | 1172 | 3L | Ethylene glycol monoethyl ether acetate |
| 1130 | 3L | Camphor oil | 1173 | 3L | Ethyl acetate |
| 1131 | 3HP | Carbon disulphide | 1175 | 3L | Ethylbenzene |
| 1133 | 3L | Adhesives | 1176 | 3L | Ethyl borate |
| 1134 | 3L | Chlorobenzene | 1177 | 3L | 2-Ethylbutyl acetate |
| 1135 | 6F | Ethylene chlorohydrin | 1178 | 3L | 2-Ethylbutyraldehyde |
| 1136 | 3L | Coal tar distillates, flammable | 1179 | 3L | Ethyl butyl ether |
| 1139 | 3L | Coating solution. | 1180 | 3L | Ethyl butyrate |
| 1143 | 6Fi | Crotonaldehyde | 1181 | 6F | Ethyl chloroacetate |
| 1143 | 6Fi | Crotonaldehyde, stabilized | 1182 | 6CF | Ethyl chloroformate |
| 1144 | 3H | Crotonylene | 1183 | 4HW | Etbyldichlorosilane |
| 1145 | 3H | Cyclohexane | 1184 | 3P | Ethylene dichloride |
| 1146 | 3H | Cyclopentane | 1185 | 6FH | Ethyleneimine, stabilized |
| 1147 | 3L | Decahydronaphthalene | 1188 | 3L | Ethylene glycol monomethyl ether |
| 1148 | 3L | Diacetone alcohol | 1189 | 3L | Ethylene glycol monomethyl ether acetate |
| 1149 | 3L | Dibutyl ethers | 1190 | 3H | Ethyl formate |
| 1150 | 3L | 1,2-Dichloroethylene | 1191 | 3L | Octyl aldehydes |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------|
| 1192 | 3L | Ethyl lactate | 1234 | 3H | Methylal |
| 1193 | 3L | Ethyl methyl ketone | 1235 | 3CH | Methylamine, aqueous solution |
| 1193 | 3L | Methyl ethyl ketone | 1237 | 3L | Methyl butyrate |
| 1194 | 3P | Ethyl nitrite solution | 1238 | 6F | Methyl chloroformate |
| 1195 | 3L | Ethyl propionate | 1239 | 6F | Methyl chloromethyl ether |
| 1196 | 3C | Ethyltrichlorosilane | 1242 | 4HW | Methyldichlorosilane |
| 1197 | 3L | Extracts, flavouring, liquid | 1243 | 3H | Methyl formate |
| 1198 | 3Ci | Formaldehyde solution, flammable | 1244 | 6F | Methylhydrazine |
| 1199 | 6F | Furaldehydes | 1245 | 3L | Methyl isobutyl ketone |
| 1201 | 3L | Fusel oil | 1246 | 3L | Methyl isopropenyl ketone, stabilized |
| 1202 | 3L | Diesel fuel | 1247 | 3L | Methyl methacrylate monomer, stabilized |
| 1202 | 3L | Gas oil | 1248 | 3H | Methyl propionate |
| 1202 | 3L | Heating oil, light | 1249 | 3L | Methyl propyl ketone |
| 1203 | 3H | Gasoline | 1250 | 3C | Methyltrichlorosilane |
| 1203 | 3H | Motor spirit | 1251 | 6CH | Methyl vinyl ketone, stabilized |
| 1203 | 3H | Petrol | 1259 | 6H | Nickel carbonyl |
| 1204 | 3L | Nitroglycerin solution in alcohol | 1261 | 3L | Nitromethane |
| 1206 | 3H | Heptanes | 1262 | 3H | Octanes |
| 1207 | 3L | Hexaldehyde | 1263 | 3L | Paint |
| 1208 | 3H | Hexanes | 1263 | 3L | Paint related material |
| 1210 | 3L | Printing ink | 1264 | 3L | Paraldehyde |
| 1210 | 3L | Printing ink related material | 1265 | 3H | Pentanes |
| 1212 | 3L | Isobutanol | 1266 | 3L | Perfumery products |
| 1212 | 3L | Isobutyl alcohol | 1267 | 3L | Petroleum crude oil |
| 1213 | 3L | Isobutyl acetate | 1268 | | Petroleum distillates, n.o.s. |
| 1214 | 3CH | Isobutylamine | | 3H | Packing Group I or II |
| 1216 | 3H | Isooctene | | 3L | Packing Group III |
| 1218 | 3H | Isoprene, stabilized | 1268 | | Petroleum products, n.o.s. |
| 1219 | 3L | Isopropanol | | 3H | Packing Group I or II |
| 1219 | 3L | Isopropyl alcohol | | 3L | Packing Group III |
| 1220 | 3L | Isopropyl acetate | 1272 | 3L | Pine oil |
| 1221 | 3CH | Isopropylamine | 1274 | 3L | n-Propanol |
| 1222 | 3L | Isopropyl nitrate | 1274 | 3L | Propyl alcohol, normal |
| 1223 | 3L | Kerosene | 1275 | 3H | Propionaldehyde |
| 1224 | 3L | Ketones, liquid, n.o.s.* | 1276 | 3L | n-Propyl acetate |
| 1228 | 3P | Mercaptan mixture, liquid, flammable, toxic, n.o.s.* | 1277 | 3CH | Propylamine |
| 1228 | 3P | Mercaptans, liquid, flammable, toxic, n.o.s.* | 1278 | 3H | 1-Chloropropane |
| 1229 | 3L | Mesityl oxide | 1279 | 3L | 1,2-Dichloropropane |
| 1230 | 3L | Methanol | 1280 | 3H | Propylene oxide |
| 1231 | 3H | Methyl acetate | 1281 | 3H | Propyl formates |
| 1233 | 3L | Methylamyl acetate | 1282 | 3L | Pyridine |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------|
| 1286 | 3L | Rosin oil | 1327 | 3L | Straw |
| 1287 | 3L | Rubber solution | 1328 | 3L | Hexamethylenetetramine |
| 1288 | 3L | Shale oil | 1330 | 3L | Manganese resinate |
| 1289 | 3C | Sodium methylate solution | 1331 | 3L | Matches, 'strike anywhere' |
| 1292 | 3L | Tetraethyl silicate | 1332 | 3L | Metaldehyde |
| 1293 | 3L | Tinctures, medicinal | 1333 | 3L | Cerium |
| 1294 | 3L | Toluene | 1334 | 3L | Naphthalene, crude |
| 1295 | 4HW | Trichlorosilane | 1334 | 3L | Naphthalene, refined |
| 1296 | 3CH | Triethylamine | 1336 | 3E | Nitroguanidine, wetted |
| 1297 | | Trimethylamine, aqueous solution | 1336 | 3E | Picrite, wetted |
| | 3CH | Packing Group I or II | 1337 | 3E | Nitrostarch, wetted |
| | 3C | Packing Group III | 1338 | 3L | Phosphorus, amorphous |
| 1298 | 3GH | Trimethylchlorosilane | 1339 | 3L | Phosphorus heptasulphide |
| 1299 | 3L | Turpentine | 1340 | 4FW | Phosphorus pentasulphide |
| 1300 | 3L | Turpentine substitute | 1341 | 3W | Phosphorus sesquisulphide |
| 1301 | 3H | Vinyl acetate, stabilized | 1343 | 3W | Phosphorus trisulphide |
| 1302 | 3H | Vinyl ethyl ether, stabilized | 1344 | 3E | Picric acid, wetted |
| 1303 | 3H | Vinylidene chloride, stabilized | 1344 | 3E | Trinitrophenol, wetted |
| 1304 | 3H | Vinyl isobutyl ether, stabilized | 1345 | 3L | Rubber scrap |
| 1305 | 3CH | Vinyltrichlorosilane | 1345 | 3L | Rubber shoddy |
| 1306 | 3L | Wood preservatives, liquid | 1346 | 3L | Silicon powder, amorphous |
| 1307 | 3L | Xylenes | 1347 | 3E | Silver picrate, wetted |
| 1308 | | Zirconium suspended in a flammable liquid | 1348 | 3EP | Sodium dinitro-o-cresolate, wetted |
| | 3H | Packing Group I or II | 1349 | 3E | Sodium picramate, wetted |
| | 3L | Packing Group III | 1350 | 3L | Sulphur |
| 1309 | 3L | Aluminium powder, coated | 1352 | 3L | Titanium powder, wetted |
| 1310 | 3E | Ammonium picrate, wetted | 1353 | 3L | Fabrics impregnated with weakly nitrated nitrocellulose, n.o.s. |
| 1312 | 3L | Borneol | 1353 | 3L | Fibres impregnated with weakly nitrated nitrocellulose, n.o.s |
| 1313 | 3L | Calcium resinate | 1354 | 3E | Trinitrobenzene, wetted |
| 1314 | 3L | Calcium resinate, fused | 1355 | 3E | Trinitrobenzoic acid, wetted |
| 1318 | 3L | Cobalt resinate, precipitated | 1356 | 3E | TNT, wetted |
| 1320 | 3EP | Dinitrophenol, wetted | 1356 | 3E | Trinitrotoluene, wetted |
| 1321 | 3EP | Dinitrophenolates, wetted | 1357 | 3E | Urea nitrate, wetted |
| 1322 | 3E | Dinitroresorcinol, wetted | 1358 | 3L | Zirconium powder, wetted |
| 1323 | 3L | Ferrocium | 1360 | 4PW | Calcium phosphide |
| 1324 | 3L | Films, nitrocellulose base | 1361 | 4L | Carbon |
| 1325 | 3L | Flammable solid, organic, n.o.s.* | 1362 | 4L | Carbon, activated |
| 1326 | 3L | Hafnium powder, wetted | 1363 | 4L | Copra |
| 1327 | 3L | Bhusa | 1364 | 4L | Cotton waste, oily |
| 1327 | 3L | Hay | 1365 | 4L | Cotton, wet |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------|
| 1369 | 4L | p-Nitrosodimethylaniline | 1397 | 4PW | Aluminium phosphide |
| 1372 | 4L | Fibres, animal | 1398 | 4W | Aluminium silicon powder, uncoated |
| 1372 | 4L | Fibres, vegetable | 1400 | 4W | Barium |
| 1373 | 4L | Fabrics, animal, n.o.s. | 1401 | 4W | Calcium |
| 1373 | 4L | Fabrics, synthetic, n.o.s. | 1402 | 4W | Calcium carbide |
| 1373 | 4L | Fabrics, vegetable, n.o.s. | 1403 | 4W | Calcium cyanamide |
| 1373 | 4L | Fibres, animal, n.o.s. | 1404 | 4W | Calcium hydride |
| 1373 | 4L | Fibres, synthetic, n.o.s. | 1405 | 4W | Calcium silicide |
| 1373 | 4L | Fibres, vegetable, n.o.s. | 1407 | 4W | Caesium |
| 1374 | 4L | Fish meal, unstabilized | 1408 | 4PW | Ferrosilicon |
| 1374 | 4L | Fish scrap, unstabilized | 1409 | 4W | Metal hydrides, water-reactive, n.o.s.* |
| 1376 | 4L | Iron oxide, spent | 1410 | 4W | Lithium aluminium hydride |
| 1376 | 4L | Iron sponge, spent | 1411 | 4HW | Lithium aluminium hydride, ethereal |
| 1378 | 4L | Metal catalyst, wetted* | 1413 | 4W | Lithium borohydride |
| 1379 | 4L | Paper, unsaturated oil treated | 1414 | 4W | Lithium hydride |
| 1380 | 4P | Pentaborane | 1415 | 4W | Lithium |
| 1381 | 4P | Phosphorus, white, dry | 1417 | 4W | Lithium silicon |
| 1381 | 4P | Phosphorus, white, in solution | 1418 | 4SW | Magnesium alloys powder |
| 1381 | 4P | Phosphorus, white, under water | 1418 | 4SW | Magnesium powder |
| 1381 | 4P | Phosphorus, yellow, dry | 1419 | 4PW | Magnesium aluminium phosphide |
| 1381 | 4P | Phosphorus, yellow, in solution | 1420 | 4W | Potassium metal alloys, liquid |
| 1381 | 4P | Phosphorus, yellow, under water | 1421 | 4W | Alkali metal alloy, liquid, n.o.s. |
| 1382 | 4L | Potassium sulphide | 1422 | 4W | Potassium sodium alloys, liquid |
| 1382 | 4L | Potassium sulphide, anhydrous | 1423 | 4W | Rubidium |
| 1383 | 4L | Pyrophoric alloy, n.o.s.* | 1426 | 4W | Sodium borohydride |
| 1383 | 4L | Pyrophoric metal, n.o.s.* | 1427 | 4W | Sodium hydride |
| 1384 | 4L | Sodium dithionite | 1428 | 4W | Sodium |
| 1384 | 4L | Sodium hydrosulphite | 1431 | 4C | Sodium methylate |
| 1385 | 4L | Sodium sulphide | 1432 | 4PW | Sodium phosphide |
| 1385 | 4L | Sodium sulphide, anhydrous | 1433 | 4PW | Stannic phosphides |
| 1386 | 4L | Seed cake | 1435 | 4W | Zinc ashes |
| 1387 | 4L | Wool waste, wet | 1436 | 4SW | Zinc dust |
| 1389 | 4W | Alkali metal amalgam, liquid | 1436 | 4SW | Zinc powder |
| 1390 | 4W | Alkali metal amides | 1437 | 3L | Zirconium hydride |
| 1391 | 4W | Alkali metal dispersion | 1438 | 5L | Aluminium nitrate |
| 1391 | 4W | Alkaline earth metal dispersion | 1439 | 5L | Ammonium dichromate |
| 1392 | 4W | Alkaline earth metal amalgam, liquid | 1442 | 5L | Ammonium perchlorate |
| 1393 | 4W | Alkaline earth metal alloy, n.o.s. | 1444 | 5L | Ammonium persulphate |
| 1394 | 4W | Aluminium carbide | 1445 | 5P | Barium chlorate, solid |
| 1395 | 4PW | Aluminium ferrosilicon powder | 1446 | 5P | Barium nitrate |
| 1396 | 4W | Aluminium powder, uncoated | 1447 | 5P | Barium perchlorate, solid |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------|------|----|----------------------------------------------|
| 1448 | 5P | Barium permanganate | 1492 | 5L | Potassium persulphate |
| 1449 | 5P | Barium peroxide | 1493 | 5L | Silver nitrate |
| 1450 | 5L | Bromates, inorganic, n.o.s.* | 1494 | 5L | Sodium bromate |
| 1451 | 5L | Caesium nitrate | 1495 | 5L | Sodium chlorate |
| 1452 | 5L | Calcium chlorate | 1496 | 5L | Sodium chlorite |
| 1453 | 5L | Calcium chlorite | 1498 | 5L | Sodium nitrate |
| 1454 | 5L | Calcium nitrate | 1499 | 5L | Sodium nitrate and potassium nitrate mixture |
| 1455 | 5L | Calcium perchlorate | 1500 | 5P | Sodium nitrite |
| 1456 | 5L | Calcium permanganate | 1502 | 5L | Sodium perchlorate |
| 1457 | 5L | Calcium peroxide | 1503 | 5L | Sodium permanganate |
| 1458 | 5L | Chlorate and borate mixture | 1504 | 5L | Sodium peroxide |
| 1459 | 5L | Chlorate and magnesium chloride mixture, solid | 1505 | 5L | Sodium persulphate |
| 1461 | 5L | Chlorates, inorganic, n.o.s.* | 1506 | 5L | Strontium chlorate |
| 1462 | 5L | Chlorites, inorganic, n.o.s.* | 1507 | 5L | Strontium nitrate |
| 1463 | 5CP | Chromium trioxide, anhydrous | 1508 | 5L | Strontium perchlorate |
| 1465 | 5L | Didymium nitrate | 1509 | 5L | Strontium peroxide |
| 1466 | 5L | Ferric nitrate | 1510 | 6X | Tetranitromethane |
| 1467 | 5L | Guanidine nitrate | 1511 | 5C | Urea hydrogen peroxide |
| 1469 | 5P | Lead nitrate | 1512 | 5L | Zinc ammonium nitrite |
| 1470 | 5P | Lead perchlorate, solid | 1513 | 5L | Zinc chlorate |
| 1471 | 5L | Lithium hypochlorite, dry | 1514 | 5L | Zinc nitrate |
| 1471 | 5L | Lithium hypochlorite mixture | 1515 | 5L | Zinc permanganate |
| 1472 | 5L | Lithium peroxide | 1516 | 5L | Zinc peroxide |
| 1473 | 5L | Magnesium bromate | 1517 | 3E | Zirconium picramate, wetted |
| 1474 | 5L | Magnesium nitrate | 1541 | 6L | Acetone cyanohydrin, stabilized |
| 1475 | 5L | Magnesium perchlorate | 1544 | 6L | Alkaloid salts, solid, n.o.s.* |
| 1476 | 5L | Magnesium peroxide | 1544 | 6L | Alkaloids, solid, n.o.s.* |
| 1477 | 5L | Nitrates, inorganic, n.o.s. | 1545 | 6F | Allyl isothiocyanate, stabilized |
| 1479 | 5L | Oxidizing solid, n.o.s.* | 1546 | 6L | Ammonium arsenate |
| 1481 | 5L | Perchlorates, inorganic, n.o.s. | 1547 | 6L | Aniline |
| 1482 | 5L | Permanganates, inorganic, n.o.s.* | 1548 | 6L | Aniline hydrochloride |
| 1483 | 5L | Peroxides, inorganic, n.o.s. | 1549 | 6L | Antimony compound, inorganic, solid, n.o.s.* |
| 1484 | 5L | Potassium bromate | 1550 | 6L | Antimony lactate |
| 1485 | 5L | Potassium chlorate | 1551 | 6L | Antimony potassium tartrate |
| 1486 | 5L | Potassium nitrate | 1553 | 6L | Arsenic acid, liquid |
| 1487 | 5L | Potassium nitrate and sodium nitrite mixture | 1554 | 6L | Arsenic acid, solid |
| 1488 | 5L | Potassium nitrate | 1555 | 6L | Arsenic bromide |
| 1489 | 5L | Potassium perchlorate | 1556 | 6L | Arsenic compound, liquid, n.o.s.* |
| 1490 | 5L | Potassium permanganate | 1557 | 6L | Arsenic compound, solid, n.o.s.* |
| 1491 | 5L | Potassium peroxide | 1558 | 6L | Arsenic |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------|------|----|-------------------------------------------------------|
| 1559 | 6L | Arsenic pentoxide | 1602 | 6L | Dye, liquid, toxic, n.o.s.* |
| 1560 | 6L | Arsenic trichloride | 1603 | 6F | Ethyl bromoacetate |
| 1561 | 6L | Arsenic trioxide | 1604 | 8F | Ethylenediamine |
| 1562 | 6L | Arsenical dust | 1605 | 6L | Ethylene dibromide |
| 1564 | 6L | Barium compound, n.o.s.* | 1606 | 6L | Ferric arsenate |
| 1565 | 6L | Barium cyanide | 1607 | 6L | Ferric arsenite |
| 1566 | 6L | Beryllium compound, n.o.s.* | 1608 | 6L | Ferrous arsenate |
| 1567 | 6F | Beryllium powder | 1611 | 6L | Hexaethyl tetraphosphate |
| 1569 | 6F | Bromoacetone | 1612 | 2P | Hexaethyl tetraphosphate and compressed gas mixture |
| 1570 | 6L | Brucine | 1613 | 6L | Hydrocyanic acid, aqueous solution |
| 1571 | 3EP | Barium azide, wetted | 1613 | 6L | Hydrogen cyanide, aqueous solution |
| 1572 | 6L | Cacodylic acid | 1614 | 6L | Hydrogen cyanide, stabilized |
| 1573 | 6L | Calcium arsenate | 1616 | 6L | Lead acetate |
| 1574 | 6L | Calcium arsenate and calcium arsenite mixture, solid | 1617 | 6L | Lead arsenates |
| 1575 | 6L | Calcium cyanide | 1618 | 6L | Lead arsenites |
| 1577 | 6L | Chlorodinitrobenzenes, liquid | 1620 | 6L | Lead cyanide |
| 1578 | 6L | Chloronitrobenzenes, solid | 1621 | 6L | London Purple |
| 1579 | 6L | 4-Chloro-o-toluidine hydrochloride, solid | 1622 | 6L | Magnesium arsenate |
| 1580 | 6L | Chloropicrin | 1623 | 6L | Mercuric arsenate |
| 1581 | 2P | Chloropicrin and methyl bromide mixture | 1624 | 6L | Mercuric chloride |
| 1582 | 2P | Chloropicrin and methyl chloride mixture | 1625 | 6L | Mercuric nitrate |
| 1583 | 6L | Chloropicrin mixture, n.o.s.* | 1626 | 6L | Mercuric potassium cyanide |
| 1585 | 6L | Copper acetoarsenite | 1627 | 6L | Mercurous nitrate |
| 1586 | 6L | Copper arsenite | 1629 | 6L | Mercury acetate |
| 1587 | 6L | Copper cyanide | 1630 | 6L | Mercury ammonium chloride |
| 1588 | 6L | Cyanides, inorganic, solid, n.o.s.* | 1631 | 6L | Mercury benzoate |
| 1589 | 2CP | Cyanogen chloride, stabilized | 1634 | 6L | Mercury bromides |
| 1590 | 6L | Dichloroanilines, liquid | 1636 | 6L | Mercury cyanide |
| 1591 | 6L | o-Dichlorobenzene | 1637 | 6L | Mercury gluconate |
| 1593 | 6L | Dichloromethane | 1638 | 6L | Mercury iodide |
| 1594 | 6L | Diethyl sulphate | 1639 | 6L | Mercury nucleate |
| 1595 | 6C | Dimethyl sulphate | 1640 | 6L | Mercury oleate |
| 1596 | 6L | Dinitroanilines | 1641 | 6L | Mercury oxide |
| 1597 | 6L | Dinitrobenzenes, liquid | 1642 | 6L | Mercury oxycyanide, desensitized |
| 1598 | 6L | Dinitro-o-cresol | 1643 | 6L | Mercury potassium iodide |
| 1599 | 6L | Dinitrophenol solution | 1644 | 6L | Mercury salicylate |
| 1600 | 6L | Dinitrotoluenes, molten | 1645 | 6L | Mercury sulphate |
| 1601 | 6L | Disinfectant, solid, toxic, n.o.s.* | 1646 | 6L | Mercury thiocyanate |
| 1602 | 6L | Dye intermediate, liquid, toxic, n.o.s.* | 1647 | 6L | Methyl bromide and ethylene dibromide mixture, liquid |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------|
| 1648 | 3L | Acetonitrile | 1692 | 6L | Strychnine salts |
| 1649 | 6L | Motor fuel anti-knock mixture | 1693 | 6i | Tear gas substance, liquid, n.o.s.* |
| 1650 | 6L | beta-Naphthylamine, solid | 1694 | 6i | Bromobenzyl cyanides, liquid |
| 1651 | 6L | Naphthylthiourea | 1695 | 6Fi | Chloroacetone, stabilized |
| 1652 | 6L | Naphthylurea | 1697 | 6i | Chloroacetophenone, solid |
| 1653 | 6L | Nickel cyanide | 1698 | 6i | Diphenylamine chloroarsine |
| 1654 | 6L | Nicotine | 1699 | 6i | Diphenylchloroarsine, liquid |
| 1655 | 6L | Nicotine compound, solid, n.o.s.* | 1700 | 6F | Tear gas candles |
| 1655 | 6L | Nicotine preparation, solid, n.o.s.* | 1701 | 6L | Xylyl bromide, liquid |
| 1656 | 6L | Nicotine hydrochloride, liquid | 1702 | 6L | 1,1,1,2-Tetrachloroethane |
| 1656 | 6L | Nicotine hydrochloride solution | 1704 | 6L | Tetraethyl dithiopyrophosphate |
| 1657 | 6L | Nicotine salicylate | 1707 | 6L | Thallium compound, n.o.s.* |
| 1658 | 6L | Nicotine sulphate solution | 1708 | 6L | Toluidines, liquid |
| 1659 | 6L | Nicotine tartrate | 1709 | 6L | 2,4-Toluylenediamine, solid |
| 1660 | 2PX | Nitric oxide, compressed | 1710 | 6A | Trichloroethylene |
| 1661 | 6L | Nitroanilines | 1711 | 6L | Xylidines, liquid |
| 1662 | 6L | Nitrobenzene | 1712 | 6L | Zinc arsenate |
| 1663 | 6L | Nitrophenols | 1712 | 6i | Zinc arsenate and zinc arsenite mixture |
| 1664 | 6L | Nitrotoluenes, liquid | 1712 | 6L | Zinc arsenite |
| 1665 | 6L | Nitroxylens, liquid | 1713 | 6L | Zinc cyanide |
| 1669 | 6L | Pentachloroethane | 1714 | 4PW | Zinc phosphide |
| 1670 | 6L | Perchloromethyl mercaptan | 1715 | 8F | Acetic anhydride |
| 1671 | 6L | Phenol, solid | 1716 | 8L | Acetyl bromide |
| 1672 | 6i | Phenylcarbylamine chloride | 1717 | 3C | Acetyl chloride |
| 1673 | 6L | Phenylenediamines | 1718 | 8L | Butyl acid phosphate |
| 1674 | 6L | Phenylmercuric acetate | 1719 | 8L | Caustic alkali liquid, n.o.s.* |
| 1677 | 6L | Potassium arsenate | 1722 | 6CF | AUyl chloroformate |
| 1678 | 6L | Potassium arsenite | 1723 | 3C | Allyl iodide |
| 1679 | 6L | Potassium cuprocyanide | 1724 | 8F | Allyltrichlorosilane, stabilized |
| 1680 | 6L | Potassium cyanide, solid | 1725 | 8L | Aluminium bromide, anhydrous |
| 1683 | 6L | Silver arsenite | 1726 | 8L | Aluminium chloride, anhydrous |
| 1684 | 6L | Silver cyanide | 1727 | 8L | Ammonium hydrogendifluoride, solid |
| 1685 | 6L | Sodium arsenate | 1728 | 8L | Amyltrichlorosilane |
| 1686 | 6L | Sodium arsenite, aqueous solution | 1729 | 8L | Anisoyl chloride |
| 1687 | 6L | Sodium azide | 1730 | 8L | Antimony pentachloride, liquid |
| 1688 | 6L | Sodium cacodylate | 1731 | 8L | Antimony pentachloride solution |
| 1689 | 6L | Sodium cyanide, solid | 1732 | 8P | Antimony pentafluoride |
| 1690 | 6L | Sodium fluoride, solid | 1733 | 8L | Antimony trichloride |
| 1691 | 6L | Strontium arsenite | 1736 | 8W | Benzoyl chloride |
| 1692 | 6L | Strychnine | 1737 | 6C | Benzyl bromide |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------|
| 1738 | 6C | Benzyl chloride | 1778 | 8L | Fluorosilicic acid |
| 1739 | 8L | Benzyl chloroformate | 1779 | 8F | Formic acid |
| 1740 | 8L | Hydrogendifluorides, solid, n.o.s. | 1780 | 8L | Fumaryl chloride |
| 1741 | 2CP | Boron trichloride | 1781 | 8L | Hexadecyltrichlorosilane |
| 1742 | 8L | Boron trifluoride acetic acid complex, liquid | 1782 | 8L | Hexafluorophosphoric acid |
| 1743 | 8L | Boron trifluoride propionic acid complex, liquid | 1783 | 8L | Hexamethylenediamine solution |
| 1744 | 8P | Bromine | 1784 | 8L | Hexyltrichlorosilane |
| 1744 | 8P | Bromine solution | 1786 | 8P | Hydrofluoric acid and sulphuric acid mixture |
| 1745 | 5CP | Bromine pentafluoride | 1787 | 8L | Hydriodic acid |
| 1746 | 5CP | Bromine trifluoride | 1788 | 8L | Hydrobromic acid |
| 1747 | 8F | Butyltrichlorosilane | 1789 | 8L | Hydrochloric acid |
| 1748 | 5L | Calcium hypochlorite, dry | 1790 | 8P | Hydrofluoric acid |
| 1748 | 5L | Calcium hypochlorite mixture, dry | 1791 | 8L | Hypochlorite solution |
| 1749 | 2PX | Chlorine trifluoride | 1792 | 8L | Iodine monochloride, solid |
| 1750 | 6C | Chloroacetic acid solution | 1793 | 8L | Isopropyl acid phosphate |
| 1751 | 6C | Chloroacetic acid, solid | 1794 | 8L | Lead sulphate |
| 1752 | 6Ci | Chloroacetyl chloride | 1796 | | Nitrating acid mixture |
| 1753 | 8L | Chlorophenyltrichlorosilane | | 8X | Packing Group I |
| 1754 | 8W | Chlorosulphonic acid | | 8L | Packing Group II |
| 1755 | 8L | Chromic acid solution | 1798 | 8L | Nitrohydrochloric acid |
| 1756 | 8L | Chromic fluoride, solid | 1799 | 8L | Nonyltrichlorosilane |
| 1757 | 8L | Chromic fluoride solution | 1800 | 8L | Octadecyltrichlorosilane |
| 1758 | 8W | Chromium oxychloride | 1801 | 8L | Octyltrichlorosilane |
| 1759 | 8L | Corrosive solid, n.o.s.* | 1802 | 8X | Perchloric acid |
| 1760 | 8L | Corrosive liquid, n.o.s.* | 1803 | 8L | Phenolsulphonic acid, liquid |
| 1761 | 8P | Cupriethylenediamine solution | 1804 | 8L | Phenyltrichlorosilane |
| 1762 | 8L | Cyclohexenyltrichlorosilane | 1805 | 8L | Phosphoric acid, solution |
| 1763 | 8L | Cyclohexyltrichlorosilane | 1806 | 8W | Phosphorus pentachloride |
| 1764 | 8i | Dichloroacetic acid | 1807 | 8W | Phosphorus pentoxide |
| 1765 | 8i | Dichloroacetyl chloride | 1808 | 8W | Phosphorus tribromide |
| 1766 | 8L | Dichlorophenyltrichlorosilane | 1809 | 6CW | Phosphorus trichloride |
| 1767 | 8F | Diethyldichlorosilane | 1810 | 6C | Phosphorus oxychloride |
| 1768 | 8L | Difluorophosphoric acid, anhydrous | 1811 | 8P | Potassium hydrogendifluoride, solid |
| 1769 | 8L | Diphenyldichlorosilane | 1812 | 6L | Potassium fluoride, solid |
| 1770 | 8L | Diphenylmethyl bromide | 1813 | 8L | Potassium hydroxide, solid |
| 1771 | 8L | Dodecyltrichlorosilane | 1814 | 8L | Potassium hydroxide solution |
| 1773 | 8L | Ferric chloride, anhydrous | 1815 | 3C | Propionyl chloride |
| 1774 | 8L | Fire extinguisher charges | 1816 | 8F | Propyltrichlorosilane |
| 1775 | 8L | Fluoroboric acid | 1817 | 8W | Pyrosulphuryl chloride |
| 1776 | 8L | Fluorophosphoric acid, anhydrous | 1818 | 8L | Silicon tetrachloride |
| 1777 | 8W | Fluorosulphonic acid | 1819 | 8L | Sodium aluminate solution |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------|
| 1823 | 8L | Sodium hydroxide, solid | 1865 | 3L | n-Propyl nitrate |
| 1824 | 8L | Sodium hydroxide solution | 1866 | 3L | Resin solution |
| 1825 | 8L | Sodium monoxide | 1868 | 3P | Decaborane |
| 1826 | | Nitrating acid mixture, spent | 1869 | 3L | Magnesium |
| | 8X | Packing Group I | 1869 | 3L | Magnesium alloys |
| | 8L | Packing Group II | 1870 | 4W | Potassium borohydride |
| 1827 | 8W | Stannic chloride, anhydrous | 1871 | 3W | Titanium hydride |
| 1828 | 8W | Sulphur chlorides | 1872 | 5L | Lead dioxide |
| 1829 | 8L | Sulphur trioxide, stabilized | 1873 | 5C | Perchloric acid |
| 1830 | 8L | Sulphuric acid | 1884 | 6L | Barium oxide |
| 1831 | 8P | Sulphuric acid, fuming | 1885 | 6L | Benzidine |
| 1832 | 8L | Sulphuric acid, spent | 1886 | 6L | Benzylidene chloride |
| 1833 | 8L | Sulphurous acid | 1887 | 6L | Bromochloromethane |
| 1834 | 6C | Sulphuryl chloride | 1888 | 6A | Chloroform |
| 1835 | 8L | Tetramethylammonium hydrox solution | 1889 | 6C | Cyanogen bromide |
| 1836 | 8W | Thionyl chloride | 1891 | 6L | Ethyl bromide |
| 1837 | 8W | Thiophosphoryl chloride | 1892 | 6i | Ethylchloroarsine |
| 1838 | 6C | Titanium tetrachloride | 1894 | 6L | Phenylmercuric hydroxide |
| 1839 | 8L | Trichloroacetic acid | 1895 | 6L | Phenylmercuric nitrate |
| 1840 | 8L | Zinc chloride solution | 1897 | 6L | Tetrachloroethylene |
| 1841 | 9L | Acetaldehyde ammonia | 1898 | 8L | Acetyl iodide |
| 1843 | 6L | Ammonium dinitro-o-cresolate, solid | 1902 | 8L | Diisooctyl acid phosphate |
| 1845 | 9L | Carbon dioxide, solid | 1903 | 8L | Disinfectant, liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 1845 | 9L | Dry ice | 1905 | 8L | Selenic acid |
| 1846 | 6L | Carbon tetrachloride | 1906 | 8L | Sludge acid |
| 1847 | 8L | Potassium sulphide, hydrated | 1907 | 8L | Soda lime |
| 1848 | 8L | Propionic acid | 1908 | 8L | Chlorite solution |
| 1849 | 8L | Sodium sulphide, hydrated | 1910 | 8L | Calcium oxide |
| 1851 | 6L | Medicine, liquid, toxic, n.o.s. | 1911 | 10P | Diborane |
| 1854 | 4W | Barium alloys, pyrophoric | 1912 | 10L | Methyl chloride and methylene chloride mixture |
| 1855 | 4W | Calcium alloys, pyrophoric | 1913 | 2L | Neon, refrigerated liquid |
| 1855 | 4W | Calcium, pyrophoric | 1914 | 3L | Butyl propionates |
| 1856 | 4L | Rags, oily | 1915 | 3L | Cyclohexanone |
| 1857 | 4L | Textile waste, wet | 1916 | 6F | 2,2-Dichlorodiethyl ether |
| 1858 | 2L | Hexafluoropropylene | 1917 | 3i | Ethyl acrylate, stabilized |
| 1858 | 2L | Refrigerant gas R 1216 | 1918 | 3L | Isopropylbenzene |
| 1859 | 2CP | Silicon tetrafluoride | 1919 | 3Hi | Methyl acrylate, stabilized |
| 1860 | 10L | Vinyl fluoride, stabilized | 1920 | 3L | Nonanes |
| 1862 | 3L | Ethyl crotonate | 1921 | 3HP | Propyleneimine, stabilized |
| 1863 | 3L | Fuel, aviation, turbine engine | 1922 | 3C | Pyrrrolidine |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------|
| 1923 | 4L | Calcium dithionite | 1962 | 10A | Ethylene |
| 1923 | 4L | Calcium hydrosulphite | 1963 | 2L | Helium, refrigerated liquid |
| 1928 | 4HW | Methyl magnesium bromide in ethyl ether | 1964 | 10L | Hydrocarbon gas mixture, compressed, n.o.s.* |
| 1929 | 4L | Potassium dithionite | 1965 | 10L | Hydrocarbon gas mixture, liquefied, n.o.s.* |
| 1929 | 4L | Potassium hydrosulphite | 1966 | 10L | Hydrogen, refrigerated liquid |
| 1931 | 9L | Zinc dithionite | 1967 | 2P | Insecticide gas, toxic, n.o.s.* |
| 1931 | 9L | Zinc hydrosulphite | 1968 | 2L | Insecticide gas, n.o.s.* |
| 1932 | 4L | Zirconium scrap | 1969 | 10L | Isobutane |
| 1935 | 6L | Cyanide-solution, n.o.s.* | 1970 | 2L | Krypton, refrigerated liquid |
| 1938 | 8L | Bromoacetic acid solution | 1971 | 10L | Methane, compressed |
| 1939 | 8W | Phosphorus oxybromide | 1971 | 10L | Natural gas, compressed |
| 1940 | 8L | Thioglycolic acid | 1972 | 10L | Methane, refrigerated liquid |
| 1941 | 9L | Dibromodifluoromethane | 1972 | 10L | Natural gas, refrigerated liquid |
| 1942 | 5L | Ammonium nitrate | 1973 | 2L | Chlorodifluoromethane and chloropentafluoroethane mixture |
| 1944 | 3L | Matches, safety | 1973 | 2L | Refrigerant gas R 502 |
| 1945 | 3L | Matches, wax vesta | 1974 | 2L | CUorodifluorobromomethane |
| 1950 | | Aerosols | 1974 | 2L | Refrigerant gas R 12B1 |
| | 10L | Division 2.1 without subsidiary risk | 1975 | 2PX | Nitric oxide and dinitrogen tetroxide mixture |
| | 10C | Division 2.1 with subsidiary risk 8 | 1975 | 2PX | Nitric oxide and nitrogen dioxide mixture |
| | 10CP | Division 2.1 with subsidiary risks 6.1 and 8 | 1976 | 2L | Octafluorocyclobutane |
| | 2L | Division 2.2 without subsidiary risk | 1976 | 2L | Refrigerant gas RC318 |
| | 2X | Division 2.2 with subsidiary risk 5.1 | 1977 | 2L | Nitrogen, refrigerated liquid |
| | 2C | Division 2.2 with subsidiary risk 8 | 1978 | 10L | Propane |
| | 2CP | Division 2.2 with subsidiary risks 6.1 and 8 | 1982 | 2A | Refrigerant gas R 14 |
| | 2P | Division 2.3 without subsidiary risk or Division 2.2 with subsidiary risk 6.1 (including tea gas devices) | 1982 | 2A | Tetrafluoromethane |
| | 10P | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 or Division 2.1 with subsidiary risk 6.1 (including tear gas devices) | 1983 | 2L | 1 -Chloro-2,2,2-trifluoroethane |
| 1951 | 2L | Argon, refrigerated liquid | 1983 | 2L | Refrigerant gas R 133a |
| 1952 | 2L | Ethylene oxide and carbon dioxide mixture | 1984 | 2A | Refrigerant gas R 23 |
| 1953 | 10P | Compressed gas, toxic, flammable, n.o.s.* | 1984 | 2A | Trifluoromethane |
| 1954 | 10L | Compressed gas, flammable, n.o.s.* | 1986 | | Alcohols, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 1955 | 2P | Compressed gas, toxic, n.o.s.* | | 3HP | Packing Group I or II |
| 1956 | 2L | Compressed gas, n.o.s.* | | 3P | Packing Group III |
| 1957 | 10L | Deuterium, compressed | 1987 | 3L | Alcohols, n.o.s.* |
| 1958 | 2L | 1,2-Dichloro-1, 1,2,2-tetrafluoroethane | 1988 | | Aldehydes, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 1958 | 2L | Refrigerant gas R 114 | | 3HP | Packing Group I or II |
| 1959 | 10L | 1,1 -Difluoroethylene | | 3P | Packing Group in |
| 1959 | 10L | Refrigerant gas R 1132a | 1989 | | Aldehydes, n.o.s.* |
| 1961 | 10L | Ethane, refrigerated liquid | | 3H | Packing Group I or II |
| | | | | 3L | Packing Group III |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------------------|
| 1990 | 9N | Benzaldehyde | 2029 | 8FP | Hydrazine, anhydrous |
| 1991 | 3HP | Chloroprene, stabilized | 2030 | 8P | Hydrazine, aqueous solution |
| 1992 | | Flammable liquid, toxic, n.o.s.* | 2031 | | Nitric acid |
| | 3HP | Packing Group I or II | | 8L | Other than red fuming, with more than 20% and less than 65% nitric acid |
| | 3P | Packing Group III | | 8L | Other than red fuming, with not more than 20% nitric acid |
| 1993 | | Flammable liquid, n.o.s.* | | 8X | Other than red fuming, with more than 70% nitric acid |
| | 3H | Packing Group I or II | | 8X | Other than red fuming, with at least 65% but not more than 70% nitric acid |
| | 3L | Packing Group III | 2032 | 8PX | Nitric acid, red fuming |
| 1994 | 6H | Iron pentacarbonyl | 2033 | 8L | Potassium monoxide |
| 1999 | 3L | Tars, liquid | 2034 | 10L | Hydrogen and methane mixture, compressed |
| 2000 | 3L | Celluloid | 2035 | 10L | Refrigerant gas R 143a |
| 2001 | 3L | Cobalt naphthenates, powder | 2035 | 10L | 1,1,1 -Trifluoroethane |
| 2002 | 4L | Celluloid, scrap | 2036 | 2L | Xenon |
| 2004 | 4W | Magnesium diamide | 2037 | | Gas partridges |
| 2006 | 4L | Plastics, nitrocellulose-based, self-heating, n.o.s.* | | 10L | Division 2.1 without subsidiary risk |
| 2008 | 4L | Zirconium powder, dry | | 2L | Division 2.2 without subsidiary risk |
| 2009 | 4L | Zirconium, dry | | 2X | Division 2.2 with subsidiary risk 5.1 |
| 2010 | 4W | Magnesium hydride | | 2P | Division 2.3 without subsidiary risk |
| 2011 | 4PW | Magnesium phosphide | | 10P | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 |
| 2012 | 4PW | Potassium phosphide | | 10C | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 and 8 |
| 2013 | 4PW | Strontium phosphide | | 2PX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 |
| 2014 | 5C | Hydrogen peroxide, aqueous solution | | 2CX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 and 8 |
| 2015 | 5C | Hydrogen peroxide, aqueous solution, stabilized | | 2CP | Division 2.3 with subsidiary risk 8 |
| 2015 | 5C | Hydrogen peroxide, stabilized | 2037 | | Receptacles, small, containing gas |
| 2016 | 6L | Ammunition, toxic, non-explosive | | 10L | Division 2.1 without subsidiary risk |
| 2017 | 6C | Ammunition, tear-producing, non-explosive | | 2L | Division 2.2 without subsidiary risk |
| 2018 | 6L | Chloroanilines, solid | | 2X | Division 2.2 with subsidiary risk 5.1 |
| 2019 | 6L | Chloroanilines, liquid | | 2P | Division 2.3 without subsidiary risk |
| 2020 | 6L | Chlorophenols, solid | | 10P | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 |
| 2021 | 6L | Chlorophenols, liquid | | 10C | Division 2.3 with subsidiary risk 2.1 and 8 |
| 2022 | 6C | Cresylic acid | | 2PX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 |
| 2023 | 6F | Epichlorohydrin | | 2CX | Division 2.3 with subsidiary risk 5.1 and 8 |
| 2024 | 6L | Mercury compound, liquid, n.o.s.* | | 2CP | Division 2.3 with subsidiary risk 8 |
| 2025 | 6L | Mercury compound, solid, n.o.s.* | 2038 | 6L | Dinitrotoluenes, liquid |
| 2026 | 6L | Phenylmercuric compound, n.o.s.* | 2044 | 10L | 2,2-Dimethylpropane |
| 2027 | 6L | Sodium arsenite, solid | 2045 | 3H | Isobutyl aldehyde |
| 2028 | 8L | Bombs, smoke, non-explosive | 2045 | 3H | Isobutyraldehyde |
| | | | 2046 | 3L | Cymenes |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------|
| 2047 | 3L | Dichloropropenes | 2201 | 2AX | Nitrous oxide, refrigerated liquid |
| 2048 | 3L | Dicyclopentadiene | 2202 | 10P | Hydrogen selenide, anhydrous |
| 2049 | 3L | Diethylbenzene | 2203 | 10L | Silane |
| 2050 | 3L | Diisobutylene, isomeric compounds | 2204 | 10P | Carbonyl sulphide |
| 2051 | 8F | 2-Dimethylaminoethanol | 2205 | 6L | Adiponitrile |
| 2052 | 3L | Dipentene | 2206 | 6L | Isocyanate solution, toxic, n.o.s.* |
| 2053 | 3L | Methyl isobutyl carbinol | 2206 | 6L | Isocyanates, toxic, n.o.s.* |
| 2054 | 8F | Morpholine | 2208 | 5L | Calcium hypochlorite mixture, dry |
| 2055 | 3L | Styrene monomer, stabilized | 2209 | 8i | Formaldehyde solution |
| 2056 | 3H | Tetrahydrofuran | 2210 | 4SW | Maneb |
| 2057 | 3L | Tripropylene | 2210 | 4SW | Maneb preparation |
| 2058 | 3L | Valeraldehyde | 2211 | 9L | Polymeric beads, expandable |
| 2059 | | Nitrocellulose solution, flammable | 2212 | 9L | Asbestos, amphibole* |
| | 3H | Packing Group I or II | 2213 | 3L | Paraformaldehyde |
| | 3L | Packing Group III | 2214 | 8L | Phthalic anhydride |
| 2067 | 5L | Ammonium nitrate based fertilizer | 2215 | 8L | Maleic anhydride |
| 2071 | 9L | Ammonium nitrate based fertilizer | 2215 | 8L | Maleic anhydride, molten |
| 2073 | 2L | Ammonia solution | 2216 | 9L | Fish meal, stabilized |
| 2074 | 6L | Acrylamide, solid | 2216 | 9L | Fish scrap, stabilized |
| 2075 | 6L | Chloral, anhydrous, stabilized | 2217 | 4L | Seed cake |
| 2076 | 6C | Cresols, liquid | 2218 | 8F | Acrylic acid, stabilized |
| 2077 | 6L | alpha-Naphthylamine | 2219 | 3L | Allyl glycidyl ether |
| 2078 | 6L | Toluene diisocyanate | 2222 | 3L | Anisole |
| 2079 | 8L | Diethylenetriamine | 2224 | 6L | Benzonitrile |
| 2186 | 2CP | Hydrogen chloride, refrigerated liquid | 2225 | 8L | Benzenesulphonyl chloride |
| 2187 | 2L | Carbon dioxide, refrigerated liquid | 2226 | 8L | Benzotrichloride |
| 2188 | 10P | Arsine | 2227 | 3L | n-Butyl methacrylate, stabilized |
| 2189 | 10P | Dichlorosilane | 2232 | 6L | 2-Chloroethanal |
| 2190 | 2PX | Oxygen difluoride, compressed | 2233 | 6L | Chloroanisidines |
| 2191 | 2P | Sulphuryl fluoride | 2234 | 3L | Chlorobenzotrifluorides |
| 2192 | 10P | Germane | 2235 | 6L | Chlorobenzyl chlorides, liquid |
| 2193 | 2L | Hexafluoroethane | 2236 | 6L | 3-Chloro-4-methylphenyl isocyanate, liquid |
| 2193 | 2L | Refrigerant gas R 116 | 2237 | 6L | Chloronitroanilines |
| 2194 | 2CP | Selenium hexafluoride | 2238 | 3L | Chlorotoluenes |
| 2195 | 2CP | Tellurium hexafluoride | 2239 | 6L | Chlorotoluidines, solid |
| 2196 | 2CP | Tungsten hexafluoride | 2240 | 8L | Chromosulphuric acid |
| 2197 | 2CP | Hydrogen iodide, anhydrous | 2241 | 3L | Cycloheptane |
| 2198 | 2CP | Phosphorus pentafluoride | 2242 | 3L | Cycloheptene |
| 2199 | 10P | Phosphine | 2243 | 3L | Cyclohexyl acetate |
| 2200 | 10L | Propadiene, stabilized | 2244 | 3L | Cyclopentanol |
| | | | 2245 | 3L | Cyclopentanone |

| | | | | | |
|------|-----|---------------------------------------------|------|----|-----------------------------------|
| 2246 | 3H | Cyclopentene | 2287 | 3H | Isoheptene |
| 2247 | 3L | n-Decane | 2288 | 3H | Isohexene |
| 2248 | 8F | Di-n-butylamine | 2289 | 8L | Isophoronediamine |
| 2249 | 6F | Dichlorodimethyl ether, symmetrical | 2290 | 6L | Isophorone diisocyanate |
| 2250 | 6L | Dichlorophenyl isocyanates | 2291 | 6L | Lead compound, soluble, n.o.s.* |
| 2251 | 3L | Bicyclo [2.2.1] hepta-2-5-diene, stabilized | 2293 | 3L | 4-Methoxy-4-methylpentan-2-one |
| 2251 | 3L | 2,5-Norbornadiene, stabilized | 2294 | 6L | N-Methylaniline |
| 2252 | 3L | 1,2-Dimethoxyethane | 2295 | 6F | Methyl chloroacetate |
| 2253 | 6L | N,N-Dimethylaniline | 2296 | 3H | Methylcyclohexane |
| 2254 | 3L | Matches, fusee | 2297 | 3L | Methylcyclohexanone |
| 2256 | 3H | Cyclohexene | 2298 | 3H | Methylcyclopentane |
| 2257 | 4W | Potassium | 2299 | 6L | Methyl dichloroacetate |
| 2258 | 8F | 1,2-Propylenediamine | 2300 | 6L | 2-Methyl-5-ethylpyridine |
| 2259 | 8L | Triethylenetetramine | 2301 | 3H | 2-Methylfuran |
| 2260 | 3C | Tripropylamine | 2302 | 3L | 5-Methylhexan-2-one |
| 2261 | 6L | Xylenols, solid | 2303 | 3L | Isopropenylbenzene |
| 2262 | 8L | Dimethylcarbamoyl chloride | 2304 | 3L | Naphthalene, molten |
| 2263 | 3L | Dimethylcyclohexanes | 2305 | 8L | Nitrobenzenesulphonic acid |
| 2264 | 8F | N,N-Dimethylcyclohexylamine | 2306 | 6L | Nitrobenzotrifluorides, liquid |
| 2265 | 3L | N,N-Dimethylformamide | 2307 | 6L | 3-Nitro-4-chlorobenzotrifluoride |
| 2266 | 3C | Dimethyl-N-propylamine | 2308 | 8L | Nitrosylsulphuric acid, liquid |
| 2267 | 6C | Dimethyl thiophosphoryl chloride | 2309 | 3L | Octadiene |
| 2269 | 8L | 3,3 -Iminodipropylamine | 2310 | 3P | Pentane-2,4-dione |
| 2270 | 3CH | Ethylamine, aqueous solution | 2311 | 6L | Phenetidines |
| 2271 | 3L | Ethyl amyl ketone | 2312 | 6L | Phenol, molten |
| 2272 | 6L | N-Ethylaniline | 2313 | 3L | Picolines |
| 2273 | 6L | 2-Ethylaniline | 2315 | 9L | Polychlorinated biphenyls, liquid |
| 2274 | 6L | N-Ethyl-N-benzylaniline | 2316 | 6L | Sodium cuprocyanide, solid |
| 2275 | 3L | 2-Ethylbutanol | 2317 | 6L | Sodium cuprocyanide solution |
| 2276 | 3C | 2-Ethylhexylamine | 2318 | 4L | Sodium hydrosulphide |
| 2277 | 3L | Ethyl methacrylate, stabilized | 2319 | 3L | Terpene hydrocarbons, n.o.s. |
| 2278 | 3L | n-Heptene | 2320 | 8L | Tetraethylenepentamine |
| 2279 | 6L | Hexachlorobutadiene | 2321 | 6L | Trichlorobenzenes, liquid |
| 2280 | 8L | Hexamethylenediamine, solid | 2322 | 6L | Trichlorobutene |
| 2281 | 6L | Hexamethylene diisocyanate | 2323 | 3L | Triethyl phosphite |
| 2282 | 3L | Hexanols | 2324 | 3L | Triisobutylene |
| 2283 | 3L | Isobutyl methacrylate, stabilized | 2325 | 3L | 1,3,5-Trimethylbenzene |
| 2284 | 3P | Isobutyronitrile | 2326 | 8L | Trimethylcyclohexylamine |
| 2285 | 6F | Isocyanatobenzotri fluorides | 2327 | 8L | Trimethylhexamethylenediamines |
| 2286 | 3L | Pentamethylheptane | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------|------|-----|--------------------------------|
| 2328 | 6L | Trimethylhexamethylene diisocyanate | 2373 | 3H | Diethoxymethane |
| 2329 | 3L | Trimethyl phosphite | 2374 | 3L | 3,3-Diethoxypropene |
| 2330 | 3L | Undecane | 2375 | 3L | Diethyl sulphide |
| 2331 | 8L | Zinc chloride, anhydrous | 2376 | 3H | 2,3-Dihydropyran |
| 2332 | 3L | Acetaldehyde oxime | 2377 | 3L | 1,1 -Dimethoxyethane |
| 2333 | 3P | Allyl acetate | 2378 | 3P | 2-Dimethylaminoacetonitrile |
| 2334 | 6H | Allylamine | 2379 | 3C | 1,3-Dimethylbutylamine |
| 2335 | 3P | Allyl ethyl ether | 2380 | 3L | Dimethyldiethoxysilane |
| 2336 | 3P | Allyl formate | 2381 | 3P | Dimethyl disulphide |
| 2337 | 6F | Phenyl mercaptan | 2382 | 6F | Dimethylhydrazine, symmetrical |
| 2338 | 3L | Benzotrifluoride | 2383 | 3C | Dipropylamine |
| 2339 | 3L | 2-Bromobutane | 2384 | 3H | Di-n-propyl ether |
| 2340 | 3L | 2-Bromoethyl ethyl ether | 2385 | 3L | Ethyl isobutyrate |
| 2341 | 3L | 1-Bromo-3-methylbutane | 2386 | 3C | 1-Ethylpiperidine |
| 2342 | 3L | Bromomethylpropanes | 2387 | 3L | Fluorobenzene |
| 2343 | 3L | 2-Bromopentane | 2388 | 3L | Fluorotoluenes |
| 2344 | 3L | Bromopropanes | 2389 | 3H | Furan |
| 2345 | 3L | 3-Bromopropyne | 2390 | 3L | 2-Iodobutane |
| 2346 | 3L | Butanedione | 2391 | 3L | Iodomethylpropanes |
| 2347 | 3L | Butyl mercaptan | 2392 | 3L | Iodopropanes |
| 2348 | 3L | Butyl acrylates, stabilized | 2393 | 3L | Isobutyl formate |
| 2350 | 3L | Butyl methyl ether | 2394 | 3L | Isobutyl propionate |
| 2351 | 3L | Butyl nitrites | 2395 | 3C | Isobutyryl chloride |
| 2352 | 3L | Butyl vinyl ether, stabilized | 2396 | 3P | Methacrylaldehyde, stabilized |
| 2353 | 3C | Butyryl chloride | 2397 | 3L | 3-Methylbutan-2-one |
| 2354 | 3P | Chloromethyl ethyl ether | 2398 | 3L | Methyl tert-butyl ether |
| 2356 | 3H | 2-Chloropropane | 2399 | 3C | 1 -Methy lpiperidine |
| 2357 | 8F | Cyclohexylamine | 2400 | 3L | Methyl isovalerate |
| 2358 | 3L | Cyclooctatetraene | 2401 | 8F | Piperidine |
| 2359 | 3CP | Diallylamine | 2402 | 3H | Propanethiols |
| 2360 | 3P | Diallyl ether | 2403 | 3L | Isopropenyl acetate |
| 2361 | 3C | Diisobutylamine | 2404 | 3P | Propionitrile |
| 2362 | 3L | 1,1 -Dichloroethane | 2405 | 3L | Isopropyl butyrate |
| 2363 | 3N | Ethyl mercaptan | 2406 | 3L | Isopropyl isobutyrate |
| 2364 | 3L | n-Propylbenzene | 2407 | 6CF | Isopropyl chloroformate |
| 2366 | 3L | Diethyl carbonate | 2409 | 3L | Isopropyl propionate |
| 2367 | 3L | alpha-Methylvaleraldehyde | 2410 | 3L | 1,2,3,6-Tetrahydropyridine |
| 2368 | 3L | alpha-Pinene | 2411 | 3P | Butyronitrile |
| 2370 | 3H | 1-Hexene | 2412 | 3L | Tetrahydrothiophene |
| 2371 | 3H | Isopentenes | 2413 | 3L | Tetrapropyl orthotitanate |
| 2372 | 3L | 1,2-Di-(dimethylamino) ethane | 2414 | 3H | Thiophene |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------|
| 2416 | 3L | Trimethyl borate | 2457 | 3H | 2,3-Dimethylbutane |
| 2417 | 2CP | Carbonyl fluoride | 2458 | 3H | Hexadiene |
| 2418 | 2CP | Sulphur tetrafluoride | 2459 | 3H | 2-Methyl-1-butene |
| 2419 | 10L | Bromotrifluoroethylene | 2460 | 3H | 2-Methyl-2-butene |
| 2420 | 2CP | Hexafluoroacetone | 2461 | 3H | Methylpentadiene |
| 2421 | 2PX | Nitrogen trioxide | 2463 | 4W | Aluminium hydride |
| 2422 | 2L | Octafluorobut-2-ene | 2464 | 5P | Beryllium nitrate |
| 2422 | 2L | Refrigerant gas R 1318 | 2465 | 5L | Dichloroisocyanuric acid, dry |
| 2424 | 2L | Octafluoropropane | 2465 | 5L | Dichloroisocyanuric acid salts |
| 2424 | 2L | Refrigerant gas R 218 | 2466 | 5L | Potassium superoxide |
| 2426 | 5L | Ammonium nitrate, liquid | 2468 | 5L | Trichloroisocyanuric acid, dry |
| 2427 | 5L | Potassium chlorate, aqueous solution | 2469 | 5L | Zinc bromate |
| 2428 | 5L | Sodium chlorate, aqueous solution | 2470 | 6L | Phenylacetone nitrile, liquid |
| 2429 | 5L | Calcium chlorate, aqueous solution | 2471 | 6L | Osmium tetroxide |
| 2430 | 8L | Alkylphenols, solid, n.o.s. | 2473 | 6L | Sodium arsenite |
| 2431 | 6L | Anisidines | 2474 | 6L | Thiophosgene |
| 2432 | 6L | N,N-Diethylaniline | 2475 | 8W | Vanadium trichloride |
| 2433 | 6L | Chloronitrotoluenes, liquid | 2477 | 6F | Methyl isothiocyanate |
| 2434 | 8L | Dibenzylchlorosilane | 2478 | 3P | Isocyanates, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 2435 | 8L | Ethylphenylchlorosilane | 2478 | 3P | Isocyanate solution, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 2436 | 3i | Thioacetic acid | 2480 | 6H | Methyl isocyanate |
| 2437 | 8L | Methylphenylchlorosilane | 2481 | 6F | Ethyl isocyanate |
| 2438 | 6FW | Trimethylacetyl chloride | 2482 | 6F | n-Propyl isocyanate |
| 2439 | 8L | Sodium hydrogendifluoride | 2483 | 6H | Isopropyl isocyanate |
| 2440 | 8L | Stannic chloride pentahydrate | 2484 | 6F | tert-Butyl isocyanate |
| 2441 | 4C | Titanium trichloride mixture, pyrophoric | 2485 | 6F | n-Butyl isocyanate |
| 2441 | 4C | Titanium trichloride, pyrophoric | 2486 | 6F | Isobutyl isocyanate |
| 2442 | 8W | Trichloroacetyl chloride | 2487 | 6Fi | Phenyl isocyanate |
| 2443 | 8W | Vanadium oxytrichloride | 2488 | 6F | Cyclohexyl isocyanate |
| 2444 | 8W | Vanadium tetrachloride | 2490 | 6L | Dichloroisopropyl ether |
| 2446 | 6L | Nitrocresols, solid | 2491 | 8L | Ethanolamine |
| 2447 | 4P | Phosphorus, white, molten | 2491 | 8L | Ethanolamine solution |
| 2448 | 3L | Sulphur, molten | 2493 | 3C | Hexamethyleneimine |
| 2451 | 2X | Nitrogen trifluoride | 2495 | 5CP | Iodine pentafluoride |
| 2452 | 10L | Ethylacetylene, stabilized | 2496 | 8L | Propionic anhydride |
| 2453 | 10L | Ethyl fluoride | 2498 | 3L | 1,2,3,6-Tetrahydrobenzaldehyde |
| 2453 | 10L | Refrigerant gas R 161 | 2501 | 6L | Tris-(l-aziridinyl) phosphine oxide solution |
| 2454 | 10L | Methyl fluoride | 2502 | 8FW | Valeryl chloride |
| 2454 | 10L | Refrigerant gas R 41 | 2503 | 8L | Zirconium tetrachloride |
| 2456 | 3H | 2-Chloropropene | 2504 | 6L | Tetrabromoethane |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|-----------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------|
| 2505 | 6L | Ammonium fluoride | 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture without plasticizer, without pigment |
| 2506 | 8L | Ammonium hydrogen sulphate | 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture without plasticizer, with pigment |
| 2507 | 8L | Chloroplatinic acid, solid | 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture with plasticizer, without pigment |
| 2508 | 8L | Molybdenum pentachloride | 2557 | 3L | Nitrocellulose mixture with plasticizer, with pigment |
| 2509 | 8L | Potassium hydrogen sulphate | 2558 | 6F | Epibromohydrin |
| 2511 | 8L | 2-Chloropropionic acid | 2560 | 3L | 2-Methylpentan-2-ol |
| 2512 | 6L | Aminophenols | 2561 | 3H | 3-Methyl-1-butene |
| 2513 | 8L | Bromoacetyl bromide | 2564 | 8L | Trichloroacetic acid solution |
| 2514 | 3L | Bromobenzene | 2565 | 8L | Dicyclohexylamine |
| 2515 | 6L | Bromoform | 2567 | 6L | Sodium pentachlorophenate |
| 2516 | 6L | Carbon tetrabromide | 2570 | 6L | Cadmium compound* |
| 2517 | 10L | 1-Chloro-1,1-difluoroethane | 2571 | 8L | Alkylsulphuric acids |
| 2517 | 10L | Refrigerant gas R 142b | 2572 | 6L | Phenylhydrazine |
| 2518 | 6L | 1,5,9-Cyclododecatriene | 2573 | 5P | Thallium chlorate |
| 2520 | 3L | Cyclooctadienes | 2574 | 6L | Tricresyl phosphate |
| 2521 | 6F | Diketene, stabilized | 2576 | 8W | Phosphorus oxybromide, molten |
| 2522 | 6L | 2-Dimethylaminoethyl methacrylate | 2577 | 8i | Phenylacetyl chloride |
| 2524 | 3L | Ethyl orthoformate | 2578 | 8L | Phosphorus trioxide |
| 2525 | 6L | Ethyl oxalate | 2579 | 8L | Piperazine |
| 2526 | 3C | Furfurylamine | 2580 | 8L | Aluminium bromide solution |
| 2527 | 3L | Isobutyl acrylate, stabilized | 2581 | 8L | Aluminium chloride solution |
| 2528 | 3L | Isobutyl isobutyrate | 2582 | 8L | Ferric chloride solution |
| 2529 | 3C | Isobutyric acid | 2583 | 8L | Alkylsulphonic acids, solid |
| 2531 | 8L | Methacrylic acid, stabilized | 2583 | 8L | Arylsulphonic acids, solid |
| 2533 | 6L | Methyl trichloroacetate | 2584 | 8L | Alkylsulphonic acids, liquid |
| 2534 | 10P | Methylchlorosilane | 2584 | 8L | Arylsulphonic acids, liquid |
| 2535 | 3C | 4-Methylmorpholine | 2585 | 8L | Alkylsulphonic acids, solid |
| 2535 | 3C | N-Methylmorpholine | 2585 | 8L | Arylsulphonic acids, solid |
| 2536 | 3H | Methyltetrahydrofuran | 2586 | 8L | Alkylsulphonic acids, liquid |
| 2538 | 3L | Nitronaphthalene | 2586 | 8L | Arylsulphonic acids, liquid |
| 2541 | 3L | Terpinolene | 2587 | 6L | Benzoquinone |
| 2542 | 6L | Tributylamine | 2588 | 6L | Pesticide, solid, toxic, n.o.s.* |
| 2545 | 4L | Hafnium powder, dry | 2589 | 6F | Vinyl chloroacetate |
| 2546 | 4L | Titanium powder, dry | 2590 | 9L | Asbestos, chrysotile |
| 2547 | 5L | Sodium superoxide | 2591 | 2L | Xenon, refrigerated liquid |
| 2548 | 2PX | Chlorine pentafluoride | 2599 | 2L | Chlorotrifluoromethane and trifluoromethane azeotropic mixture |
| 2552 | 6L | Hexafluoroacetone hydrate, liquid | 2599 | 2L | Refrigerant gas R 503 |
| 2554 | 3H | Methylallyl chloride | 2601 | 10L | Cyclobutane |
| 2555 | 3E | Nitrocellulose with water | 2602 | 2L | Dichlorodifluoromethane and difluoroethane azeotropic mixture |
| 2556 | 3L | Nitrocellulose with alcohol | 2602 | 2L | Refrigerant gas R 500 |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------|------|-----|----------------------------------------|
| 2603 | 3P | Cycloheptatriene | 2657 | 6L | Selenium disulphide |
| 2604 | 8F | Boron trifluoride diethyl etherate | 2659 | 6L | Sodium chloroacetate |
| 2605 | 6F | Methoxymethyl isocyanate | 2660 | 6L | Nitrotoluidines (mono). |
| 2606 | 6F | Methyl orthosilicate | 2661 | 6L | Hexachloroacetone |
| 2607 | 3L | Acrolein dimer, stabilized | 2664 | 6L | Dibromomethane |
| 2608 | 3L | Nitropropanes | 2667 | 6L | Butyltoluenes |
| 2609 | 6L | Triallyl borate | 2668 | 6F | Chloroacetonitrile |
| 2610 | 3C | Triallylamine | 2669 | 6L | Chlorocresols solution |
| 2611 | 6F | Propylene chlorohydrin | 2670 | 8L | Cyanuric chloride |
| 2612 | 3AH | Methyl propyl ether | 2671 | 6L | Aminopyridines |
| 2614 | 3L | Methallyl alcohol | 2672 | 8L | Ammonia solution |
| 2615 | 3H | Ethyl propyl ether | 2673 | 6L | 2-Amino-4-chlorophenol |
| 2616 | 3L | Triisopropyl borate | 2674 | 6L | Sodium fluorosilicate |
| 2617 | 3L | Methylcyclohexanols | 2676 | 10P | Stibine |
| 2618 | 3L | Vinyltoluenes, stabilized | 2677 | 8L | Rubidium hydroxide solution |
| 2619 | 8F | Benzyl dimethylamine | 2678 | 8L | Rubidium hydroxide |
| 2620 | 3L | Amyl butyrates | 2679 | 8L | Lithium hydroxide solution |
| 2621 | 3L | Acetyl methyl carbinol | 2680 | 8L | Lithium hydroxide |
| 2622 | 3P | Glycidaldehyde | 2681 | 8L | Caesium hydroxide solution |
| 2623 | 3L | Firelighters, solid | 2682 | 8L | Caesium hydroxide |
| 2624 | 4W | Magnesium silicide | 2683 | 8FF | Ammonium sulphide solution |
| 2626 | 5L | Chloric acid, aqueous solution | 2684 | 3C | 3-Diethylaminopropylamine |
| 2627 | 5L | Nitrites, inorganic, n.o.s.* | 2685 | 8F | N,N-Diethylethylenediamine |
| 2628 | 6L | Potassium fluoroacetate | 2686 | 8F | 2-Diethylaminoethanol |
| 2629 | 6L | Sodium fluoroacetate | 2687 | 3L | Dicyclohexylammonium nitrite |
| 2630 | 6L | Selenates* | 2688 | 6L | 1 -Bromo-3-chloropropane |
| 2630 | 6L | Selenites* | 2689 | 6L | Glycerol alpha-monochlorohydrin |
| 2642 | 6L | Fluoroacetic acid | 2690 | 6L | N,n-Butylimidazole |
| 2643 | 6i | Methyl bromoacetate | 2691 | 8W | Phosphorus pentabromide |
| 2644 | 6L | Methyl iodide | 2692 | 8L | Boron tribromide |
| 2645 | 6i | Phenacyl bromide | 2693 | 8L | Bisulphites, aqueous solution, n.o.s.* |
| 2646 | 6L | Hexachlorocyclopentadiene | 2698 | 8L | Tetrahydrophthalic anhydrides |
| 2647 | 6L | Malononitrile | 2699 | 8N | Trifluoroacetic acid |
| 2648 | 6L | 1,2-Dibromobutan-3-one | 2705 | 8L | 1-Pentol |
| 2649 | 6i | 1,3-Dichloroacetone | 2707 | 3L | Dimethyldioxanes |
| 2650 | 6L | 1,1 -Dichloro-1 -nitroethane | 2709 | 3L | Butylbenzenes |
| 2651 | 6L | 4,4'-Diaminodiphenylmethane | 2710 | 3L | Dipropyl ketone |
| 2653 | 6L | Benzyl iodide | 2713 | 6L | Acridine |
| 2655 | 6L | Potassium fluorosilicate | 2714 | 3L | Zinc resinate |
| 2656 | 6L | Quinoline | 2715 | 3L | Aluminium resinate |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------|------|----|--------------------------------------------------------------|
| 2716 | 6L | 1,4-Butynediol | 2758 | 3P | Carbamate pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2717 | 3L | Camphor | 2759 | 6L | Arsenical pesticide, solid, toxic* |
| 2719 | 5P | Barium bromate | 2760 | 3P | Arsenical pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2720 | 5L | Chromium nitrate | 2761 | 6L | Organochlorine pesticide, solid, toxic* |
| 2721 | 5L | Copper chlorate | 2762 | 3P | Organochlorine pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2722 | 5L | Lithium nitrate | 2763 | 6L | Triazine pesticide, solid, toxic* |
| 2723 | 5L | Magnesium chlorate | 2764 | 3P | Triazine pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2724 | 5L | Manganese nitrate | 2771 | 6L | Tbiocarbamate pesticide, solid, toxic* |
| 2725 | 5L | Nickel nitrate | 2772 | 3P | Tbiocarbamate pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2726 | 5L | Nickel nitrite | 2775 | 6L | Copper based pesticide, solid, toxic* |
| 2727 | 6X | Thallium nitrate | 2776 | 3P | Copper based pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2728 | 5L | Zirconium nitrate | 2777 | 6L | Mercury based pesticide, solid, toxic* |
| 2729 | 6L | Hexachlorobenzene | 2778 | 3P | Mercury based pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2730 | 6L | Nitroanisoles, liquid | 2779 | 6L | Substituted nitrophenol pesticide, solid, toxic* |
| 2732 | 6L | Nitrobromobenzene, liquid | 2780 | 3P | Substituted nitrophenol pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2733 | 3C | Amines, flammable, corrosive, n.o.s.* | 2781 | 6L | Bipyridilium pesticide, solid, toxic* |
| 2733 | 3C | Polyamines, flammable, corrosive, n.o.s.* | 2782 | 3P | Bipyridilium pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2734 | 8F | Amines, liquid, corrosive, flammable, n.o.s.* | 2783 | 6L | Organophosphorus pesticide, solid, toxic* |
| 2734 | 8F | Polyamines, liquid, corrosive, flammable, n.o.s.* | 2784 | 3P | Organophosphorus pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2735 | 8L | Amines, liquid, corrosive, n.o.s.* | 2785 | 6L | 4-Thiapentanal |
| 2735 | 8L | Polyamines, liquid, corrosive, n.o.s.* | 2786 | 6L | Organotin pesticide, solid, toxic* |
| 2738 | 6L | N-Butylaniline | 2787 | 3P | Organotin pesticide, liquid, flammable, toxic* |
| 2739 | 8L | Butyric anhydride | 2788 | 6L | Organotin compound, liquid, n.o.s.* |
| 2740 | 6CF | n-Propyl chloroformate | 2789 | 8F | Acetic acid, glacial |
| 2741 | 5P | Barium hypochlorite | 2789 | 8F | Acetic acid solution |
| 2742 | 6CF | Chloroformates, toxic, corrosive, flammable, n.o.s.* | 2790 | 8L | Acetic acid solution |
| 2743 | 6CF | n-Butyl chloroformate | 2793 | 4L | Ferrous metal borings |
| 2744 | 6CF | Cyclobutyl chloroformate | 2793 | 4L | Ferrous metal cuttings |
| 2745 | 6C | Chloromethyl chloroformate | 2793 | 4L | Ferrous metal shavings |
| 2746 | 6C | Phenyl chloroformate | 2793 | 4L | Ferrous metal turnings |
| 2747 | 6L | tert-Butylcyclohexyl chloroformate | 2794 | 8L | Batteries, wet, filled with acid |
| 2748 | 6C | 2-Ethylhexyl chloroformate | 2795 | 8L | Batteries, wet, filled with alkali |
| 2749 | 3H | Tetramethylsilane | 2796 | 8L | Battery fluid, acid |
| 2750 | 6L | 1,3-Dichloropropanol-2 | 2796 | 8L | Sulphuric acid |
| 2751 | 8L | Diethylthiophosphoryl chloride | 2797 | 8L | Battery fluid, alkali |
| 2752 | 3L | 1,2-Epoxy-3-ethoxypropane | 2798 | 8L | Phenylphosphorus dichloride |
| 2753 | 6L | N-Ethylbenzyltoluidines, liquid | 2799 | 8L | Phenylphosphorus thiodichloride |
| 2754 | 6L | N-Ethyltoluidines | 2800 | 8L | Batteries, wet, non-spillable |
| 2757 | 6L | Carbamate pesticide, solid, toxic* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------|
| 2801 | 8L | Dye intermediate, liquid, corrosive, n.o.s.* | 2851 | 8L | Boron trifluoride dihydrate |
| 2801 | 8L | Dye, liquid, corrosive, n.o.s.* | 2852 | 3E | Dipicryl sulphide, wetted |
| 2802 | 8L | Copper chloride | 2853 | 6L | Magnesium fluorosilicate |
| 2803 | 8L | Gallium | 2854 | 6L | Ammonium fluorosilicate |
| 2805 | 4W | Lithium hydride, fused solid | 2855 | 6L | Zinc fluorosilicate |
| 2806 | 4W | Lithium nitride | 2856 | 6L | Fluorosilicates, n.o.s.* |
| 2807 | 9M | Magnetized material | 2857 | 2L | Refrigerating machines |
| 2809 | 8P | Mercury | 2858 | 3L | Zirconium, dry |
| 2810 | 6L | Toxic liquid, organic, n.o.s.* | 2859 | 6L | Ammonium metavanadate |
| 2811 | 6L | Toxic solid, organic, n.o.s.* | 2861 | 6L | Ammonium polyvanadate |
| 2812 | 8L | Sodium aluminate, solid | 2862 | 6L | Vanadium pentoxide |
| 2813 | 4W | Water-reactive solid, n.o.s.* | 2863 | 6L | Sodium ammonium vanadate |
| 2814 | 11Y | Infectious substance, affecting humans | 2864 | 6L | Potassium metavanadate |
| 2815 | 8L | N-Aminoethylpiperazine | 2865 | 8L | Hydroxylamine sulphate |
| 2817 | 8P | Ammonium hydrogendifluoride solution | 2869 | 8L | Titanium trichloride mixture |
| 2818 | 8P | Ammonium polysulphide solution | 2870 | 4W | Aluminium borohydride |
| 2819 | 8L | Amyl acid phosphate | 2870 | 4W | Aluminium borohydride in devices |
| 2820 | 8L | Butyric acid | 2871 | 6L | Antimony powder |
| 2821 | 6L | Phenol solution | 2872 | 6L | Dibromochloropropanes |
| 2822 | 6L | 2-Chloropyridine | 2873 | 6L | Dibutylaminoethanol |
| 2823 | 8L | Crotonic acid, solid | 2874 | 6L | Furfuryl alcohol |
| 2826 | 8F | Ethyl chlorothioformate | 2875 | 6L | Hexachlorophene |
| 2829 | 8L | Caproic acid | 2876 | 6L | Resorcinol |
| 2830 | 4W | Lithium ferrosilicon | 2878 | 3L | Titanium sponge granules |
| 2831 | 6L | 1,1,1 -Trichloroethane | 2878 | 3L | Titanium sponge powders |
| 2834 | 8L | Phosphorous acid | 2879 | 8P | Selenium oxychloride |
| 2835 | 4W | Sodium aluminium hydride | 2880 | 5L | Calcium hypochlorite, hydrated |
| 2837 | 8L | Bisulphates, aqueous solution | 2880 | 5L | Calcium hypochlorite, hydrated mixture |
| 2838 | 3L | Vinyl butyrate, stabilized | 2881 | 4L | Metal catalyst, dry* |
| 2839 | 6L | Aldol | 2900 | 11Y | Infectious substance, affecting animals |
| 2840 | 3L | Butyraldoxime | 2901 | 2PX | Bromine chloride |
| 2841 | 3P | Di-n-amylamine | 2902 | 6L | Pesticide, liquid, toxic, n.o.s.* |
| 2842 | 3L | Nitroethane | 2903 | 6F | Pesticide, liquid, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 2844 | 4W | Calcium manganese silicon | 2904 | 8L | Chlorophenolates, liquid |
| 2845 | 4W | Pyrophoric liquid, organic, n.o.s.* | 2904 | 8L | Phenolates, liquid |
| 2846 | 4L | Pyrophoric solid, organic, n.o.s.* | 2905 | 8L | Chlorophenolates, solid |
| 2849 | 6L | 3-Chloropropanol-1 | 2905 | 8L | Phenolates, solid |
| 2850 | 3L | Propylene tetramer | 2907 | 3L | Isosorbide dinitrate mixture |
| | | | 2908 | 7L | Radioactive material, excepted package — empty packaging |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-------------------------------------------------------------|
| 2909 | 7L | Radioactive material, excepted package — articles manufactured from natural uranium or depleted uranium or natural thorium | 2947 | 3L | Isopropyl chloroacetate |
| 2910 | 7L | Radioactive material, excepted package — limited quantity of material | 2948 | 6L | 3-Trifluoromethylaniline |
| 2911 | 7L | Radioactive material, excepted package — instruments or articles | 2949 | 8L | Sodium hydrosulphide, hydrated |
| 2912 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-I) | 2950 | 4W | Magnesium granules, coated |
| 2913 | 7L | Radioactive material, surface contaminated objects (SCO-I or SCO-II) | 2956 | 3E | 5-tert-Butyl-2,4,6-trinitro-m-xylene |
| 2915 | 7L | Radioactive material, Type A package | 2956 | 3E | Musk xylene |
| 2916 | 7L | Radioactive material, Type B(U) package | 2965 | 4FW | Boron trifluoride dimethyl etherate |
| 2917 | 7L | Radioactive material, Type B(M) package | 2966 | 6L | Thioglycol |
| 2919 | 7L | Radioactive material, transported under special arrangement | 2967 | 8L | Sulphamic acid |
| 2920 | 8F | Corrosive liquid, flammable, n.o.s.* | 2968 | 4W | Maneb preparation, stabilized |
| 2921 | 8S | Corrosive solid, flammable, n.o.s.* | 2968 | 4W | Maneb stabilized |
| 2922 | 8P | Corrosive liquid, toxic, n.o.s.* | 2969 | 9L | Castor beans |
| 2923 | 8P | Corrosive solid, toxic, n.o.s.* | 2969 | 9L | Castor flake |
| 2924 | | Flammable liquid, corrosive, n.o.s.* | 2969 | 9L | Castor meal |
| | 3CH | Packing Group I or II | 2969 | 9L | Castor pomace |
| | 3C | Packing Group in | 2977 | 7C | Radioactive material, uranium hexafluoride, fissile |
| 2925 | 3C | Flammable solid, corrosive, organic, n.o.s.* | 2978 | 7C | Radioactive material, uranium hexafluoride |
| 2926 | 3P | Flammable solid, toxic, organic, n.o.s.* | 2983 | 3P | Ethylene oxide and propylene oxide mixture |
| 2927 | 6C | Toxic liquid, corrosive, organic, n.o.s.* | 2984 | 5L | Hydrogen peroxide, aqueous solution |
| 2928 | 6C | Toxic solid, corrosive, organic, n.o.s.* | 2985 | 3C | Chlorosilanes, flammable, corrosive, n.o.s. |
| 2929 | 6F | Toxic liquid, flammable, organic, n.o.s.* | 2986 | 8F | Chlorosilanes, corrosive, flammable, n.o.s. |
| 2930 | 6F | Toxic solid, flammable, organic, n.o.s.* | 2987 | 8L | Chlorosilanes, corrosive, n.o.s. |
| 2931 | 6L | Vanadyl sulphate | 2988 | 4FW | Chlorosilanes, water-reactive, flammable, corrosive, n.o.s. |
| 2933 | 3L | Methyl 2-chloropropionate | 2989 | 3L | Lead phosphite, dibasic |
| 2934 | 3L | Isopropyl 2-chloropropionate' | 2990 | 9L | Life-saving appliances, self-inflating |
| 2935 | 3L | Ethyl 2-chloropropionate | 2991 | 6F | Carbamate pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 2936 | 6L | Thiolactic acid | 2992 | 6L | Carbamate pesticide, liquid, toxic* |
| 2937 | 6L | alpha-Methylbenzyl alcohol, liquid | 2993 | 6F | Arsenical pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 2940 | 4L | Cyclooctadiene phosphines | 2994 | 6L | Arsenical pesticide, liquid, toxic* |
| 2940 | 4L | 9-Phosphabicyclononanes | 2995 | 6F | Organochlorine pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 2941 | 6L | Fluoroanilines | 2996 | 6L | Organochlorine pesticide, liquid, toxic* |
| 2942 | 6L | 2-Trifluoromethylaniline | 2997 | 6F | Triazine pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 2943 | 3L | Tetrahydrofurfurylamine | 2998 | 6L | Triazine pesticide, liquid, toxic* |
| 2945 | 3C | N-Methylbutylamine | 3005 | 6F | Thiocarbamate pesticide, liquid, toxic, flammable* |
| 2946 | 6L | 2-Amino-5-diethylaminopentane | 3006 | 6L | Thiocarbamate pesticide, liquid, toxic* |

| | | | | | |
|------|-----|--------------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------|
| 3009 | 6F | Copper based pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3080 | 6F | Isocyanates, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 3010 | 6L | Copper based pesticide, liquid, toxic* | 3082 | 9L | Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s.* |
| 3011 | 6F | Mercury based pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3083 | 2PX | Perchloryl fluoride |
| 3012 | 6L | Mercury based pesticide, liquid, toxic* | 3084 | 8X | Corrosive solid, oxidizing, n.o.s.* |
| 3013 | 6F | Substituted nitrophenol pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3085 | 5C | Oxidizing solid, corrosive, n.o.s.* |
| 3014 | 6L | Substituted nitrophenol pesticide, liquid, toxic* | 3086 | 6X | Toxic solid, oxidizing, n.o.s.* |
| 3015 | 6F | Bipyridilium pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3087 | 5P | Oxidizing solid, toxic, n.o.s.* |
| 3016 | 6L | Bipyridilium pesticide, liquid, toxic* | 3088 | 4L | Self-heating solid, organic, n.o.s.* |
| 3017 | 6F | Organophosphorus pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3089 | 3L | Metal powder, flammable, n.o.s. |
| 3018 | 6L | Organophosphorus pesticide, liquid, toxic* | 3090 | 9FZ | Lithium metal batteries |
| 3019 | 6F | Organotin pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3091 | 9FZ | Lithium metal batteries contained in equipment |
| 3020 | 6L | Organotin pesticide, liquid, toxic* | 3091 | 9FZ | Lithium metal batteries packed with equipment |
| 3021 | 3P | Pesticide, liquid, flammable, toxic, n.o.s.* | 3092 | 3L | 1 -Methoxy-2-propanol |
| 3022 | 3H | 1,2-Butylene oxide, stabilized | 3093 | 8X | Corrosive liquid, oxidizing, n.o.s.* |
| 3023 | 6F | 2-Methyl-2-heptanethiol | 3094 | 8W | Corrosive liquid, water-reactive, n.o.s.* |
| 3024 | 3P | Coumarin derivative pesticide, liquid, flammable, toxic* | 3095 | 8S | Corrosive solid, self-heating, n.o.s.* |
| 3025 | 6F | Coumarin derivative pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3096 | 8W | Corrosive solid, water-reactive, n.o.s.* |
| 3026 | 6L | Coumarin derivative pesticide, liquid, toxic* | 3097 | 3X | Flammable solid, oxidizing, n.o.s.* |
| 3027 | 6L | Coumarin derivative pesticide, solid, toxic* | 3098 | 5C | Oxidizing liquid, corrosive, n.o.s.* |
| 3028 | 8L | Batteries, dry, containing potassium hydroxide solid | 3099 | 5P | Oxidizing liquid, toxic, n.o.s.* |
| 3048 | 6W | Aluminium phosphide pesticide | 3100 | 5S | Oxidizing solid, self-heating, n.o.s.* |
| 3054 | 3L | Cyclohexyl mercaptan | 3103 | 5L | Organic peroxide type C, liquid* |
| 3055 | 8L | 2-(2-Aminoethoxy)ethanol | 3104 | 5L | Organic peroxide type C, solid* |
| 3056 | 3L | n-Heptaldehyde | 3105 | 5L | Organic peroxide type D, liquid* |
| 3057 | 2CP | Trifluoroacetyl chloride | 3106 | 5L | Organic peroxide type D, solid* |
| 3064 | 3L | Nitroglycerin solution in alcohol | 3107 | 5L | Organic peroxide type E, liquid* |
| 3065 | 3L | Alcoholic beverages | 3108 | 5L | Organic peroxide type E, solid* |
| 3066 | 8L | Paint | 3109 | 5L | Organic peroxide type F, liquid* |
| 3066 | 8L | Paint related material | 3110 | 5L | Organic peroxide type F, solid* |
| 3070 | 2L | Ethylene oxide and dichlorodifluoromethane mixture | 3113 | 5S | Organic peroxide type C, liquid, temperature controlled* |
| 3071 | 6F | Mercaptan mixture, liquid, toxic, flammable, n.o.s.* | 3114 | 5S | Organic peroxide type C, solid, temperature controlled* |
| 3071 | 6F | Mercaptans, liquid, toxic, flammable, n.o.s.* | 3115 | 5S | Organic peroxide type D, liquid, temperature controlled* |
| 3072 | 9L | Life-saving appliances, not self-inflating | 3116 | 5S | Organic peroxide type D, solid, temperature controlled* |
| 3073 | 6CF | Vinylpyridines, stabilized | 3117 | 5S | Organic peroxide type E, liquid, temperature controlled* |
| 3077 | 9L | Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s.* | 3118 | 5S | Organic peroxide type E, solid, temperature controlled* |
| 3078 | 4W | Cerium | | | |
| 3079 | 6F | Methacrylonitrile, stabilized | 3119 | 5S | Organic peroxide type F, liquid, temperature controlled* |
| 3080 | 6F | Isocyanate solution, toxic, flammable, n.o.s.* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------|------|-----|--------------------------------------------------------|
| 3120 | 5S | Organic peroxide type F, solid, temperature controlled* | 3151 | 9L | Polyhalogenated biphenyls, liquid |
| 3121 | 5W | Oxidizing solid, water-reactive, n.o.s.* | 3151 | 9L | Polyhalogenated terphenyls, liquid |
| 3122 | 6X | Toxic liquid, oxidizing, n.o.s.* | 3152 | | Halogenated monomethyldiphenylmethanes, solid |
| 3123 | 6W | Toxic liquid, water-reactive, n.o.s.* | 3152 | 9L | Polyhalogenated biphenyls, solid |
| 3124 | 6S | Toxic solid, self-heating, n.o.s.* | 3152 | 9L | Polyhalogenated terphenyls, solid |
| 3125 | 6W | Toxic solid, water-reactive, n.o.s.* | 3153 | 10L | Perfluoro (methyl vinyl ether) |
| 3126 | 4C | Self-heating solid, corrosive, organic, n.o.s.* | 3154 | 10L | Perfluoro (ethyl vinyl ether) |
| 3127 | 4X | Self-heating solid, oxidizing, n.o.s.* | 3155 | 6L | Pentachlorophenol |
| 3128 | 4P | Self-heating solid, toxic, organic, n.o.s.* | 3156 | 2X | Compressed gas, oxidizing, n.o.s.* |
| 3129 | 4CW | Water-reactive liquid, corrosive, n.o.s.* | 3157 | 2X | Liquefied gas, oxidizing, n.o.s.* |
| 3130 | 4PW | Water-reactive liquid, toxic, n.o.s.* | 3158 | 2L | Gas, refrigerated liquid, n.o.s.* |
| 3131 | 4CW | Water-reactive solid, corrosive, n.o.s.* | 3159 | 2L | Refrigerant gas R 134a |
| 3132 | 4FW | Water-reactive solid, flammable, n.o.s.* | 3159 | 2L | 1,1,1,2-Tetrafluoroethane |
| 3133 | 4WX | Water-reactive solid, oxidizing, n.o.s.* | 3160 | 10P | Liquefied gas, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 3134 | 4PW | Water-reactive solid, toxic, n.o.s.* | 3161 | 10L | Liquefied gas, flammable, n.o.s.* |
| 3135 | 4SW | Water-reactive solid, self-heating, n.o.s.* | 3162 | 2P | Liquefied gas, toxic, n.o.s.* |
| 3136 | 2A | Trifluoromethane, refrigerated liquid | 3163 | 2L | Liquefied gas, n.o.s.* |
| 3137 | 5F | Oxidizing solid, flammable, n.o.s.* | 3164 | 2L | Articles, pressurized, hydraulic |
| 3138 | 10L | Ethylene, acetylene and propylene mixture, refrigerated liquid | 3164 | 2L | Articles, pressurized, pneumatic |
| 3139 | 5L | Oxidizing liquid, n.o.s.* | 3165 | 3CP | Aircraft hydraulic power unit fuel tank |
| 3140 | 6L | Alkaloid salts, liquid, n.o.s.* | 3166 | 9L | Vehicle, flammable gas powered |
| 3140 | 6L | Alkaloids, liquid, n.o.s.* | 3166 | 9L | Vehicle, flammable liquid powered |
| 3141 | 6L | Antimony compound, inorganic, liquid, n.o.s.* | 3166 | 9L | Vehicle, fuel cell, flammable gas powered |
| 3142 | 6L | Disinfectant, liquid, toxic, n.o.s.* | 3166 | 9L | Vehicle, fuel cell, flammable liquid powered |
| 3143 | 6L | Dye intermediate, solid, toxic, n.o.s.* | 3167 | 10L | Gas sample, non-pressurized, flammable, n.o.s. |
| 3143 | 6L | Dye, solid, toxic, n.o.s.* | 3168 | 10P | Gas sample, non-pressurized, toxic, flammable, n.o.s. |
| 3144 | 6L | Nicotine compound, liquid, n.o.s.* | 3169 | 2P | Gas sample, non-pressurized, toxic, n.o.s.* |
| 3144 | 6L | Nicotine preparation, liquid, n.o.s.* | 3170 | 4W | Aluminium remelting by-products |
| 3145 | 8L | Alkylphenols, liquid, n.o.s. | 3170 | 4W | Aluminium smelting by-products |
| 3146 | 6L | Organotin compound, solid, n.o.s.* | 3171 | 9L | Battery-powered equipment |
| 3147 | 8L | Dye intermediate, solid, corrosive, n.o.s.* | 3171 | 9L | Battery-powered vehicle |
| 3147 | 8L | Dye, solid, corrosive, n.o.s.* | 3172 | 6L | Toxins, extracted from living sources, liquid, n.o.s.* |
| 3148 | 4W | Water-reactive liquid, n.o.s.* | 3174 | 4L | Titanium disulphide |
| 3149 | 5C | Hydrogen peroxide and peroxyacetic acid mixture stabilized | 3175 | 3L | Solids containing flammable liquid, n.o.s.* |
| 3150 | 10L | Devices, small, hydrocarbon gas powered | 3176 | 3L | Flammable solid, organic, molten, n.o.s.* |
| 3150 | 10L | Hydrocarbon gas refills for small devices | 3178 | 3L | Flammable solid, inorganic, n.o.s.* |
| 3151 | 9L | Halogenated monomethyldiphenylmethanes, liquid | 3179 | 3P | Flammable solid, toxic, inorganic, n.o.s.* |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------|
| 3180 | 3C | Flammable solid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 3229 | 3L | Self-reactive liquid type F* |
| 3181 | 3L | Metal salts of organic compounds, flammable, n.o.s.* | 3230 | 3L | Self-reactive solid type F* |
| 3182 | 3L | Metal hydrides, flammable, n.o.s.* | 3231 | 3E | Self-reactive liquid type B, temperature controlled* |
| 3183 | 4L | Self-heating liquid, organic, n.o.s.* | 3233 | 3S | Self-reactive liquid type C, temperature controlled* |
| 3184 | 4P | Self-heating liquid, toxic, organic, n.o.s.* | 3234 | 3S | Self-reactive solid type C, temperature controlled* |
| 3185 | 4C | Self-heating liquid, corrosive, organic, n.o.s.* | 3235 | 3S | Self-reactive liquid type D, temperature controlled* |
| 3186 | 4L | Self-heating liquid, inorganic, n.o.s.* | 3236 | 3S | Self-reactive solid type D, temperature controlled* |
| 3187 | 4P | Self-heating liquid, toxic, inorganic, n.o.s.* | 3237 | 3S | Self-reactive liquid type E, temperature controlled* |
| 3188 | 4C | Self-heating liquid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 3238 | 3S | Self-reactive solid type E, temperature controlled* |
| 3189 | 4L | Metal powder, self-heating, n.o.s.* | 3239 | 3S | Self-reactive liquid type F, temperature controlled* |
| 3190 | 4L | Self-heating solid, inorganic, n.o.s.* | 3240 | 3S | Self-reactive solid type F, temperature controlled* |
| 3191 | 4P | Self-heating solid, toxic, inorganic, n.o.s.* | 3241 | 3L | 2-Bromo-2-nitropropane-1,3-diol |
| 3192 | 4C | Self-heating solid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 3242 | 3L | Azodicarbonamide |
| 3194 | 4W | Pyrophoric liquid, inorganic, n.o.s.* | 3243 | 6L | Solids containing toxic liquid, n.o.s.* |
| 3200 | 4L | Pyrophoric solid, inorganic, n.o.s.* | 3244 | 8L | Solids containing corrosive liquid, n.o.s.* |
| 3205 | 4L | Alkaline earth metal alcoholates, n.o.s.* | 3245 | 9L | Genetically modified micro-organisms |
| 3206 | 4C | Alkali metal alcoholates, self-heating, corrosive, n.o.s.* | 3245 | 9L | Genetically modified organisms |
| 3208 | 4W | Metallic substance, water-reactive, n.o.s.* | 3246 | 6C | Methanesulphonyl chloride |
| 3209 | 4SW | Metallic substance, water-reactive, self-heating, n.o.s.* " | 3247 | 5L | Sodium peroxoborate, anhydrous |
| 3210 | 5L | Chlorates, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 3248 | 3P | Medicine, liquid, flammable, toxic, n.o.s. |
| 3211 | 5L | Perchlorates, inorganic, aqueous solution, n.o.s. | 3249 | 6L | Medicine, solid, toxic, n.o.s. |
| 3212 | 5L | Hypochlorites, inorganic, n.o.s.* | 3250 | 6C | Chloroacetic acid, molten |
| 3213 | 5L | Bromates, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 3251 | 3L | Isosorbide-5-mononitrate |
| 3214 | 5L | Permanganates, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 3252 | 10L | Difluoromethane |
| 3215 | 5L | Persulphates, inorganic, n.o.s. | 3252 | 10L | Refrigerant gas R 32 |
| 3216 | 5L | Persulphates, inorganic, aqueous solution, n.o.s. | 3253 | 8L | Msodium trioxosilicate |
| 3218 | 5L | Nitrates, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 3254 | 4L | Tributylphosphane |
| 3219 | 5L | Nitrites, inorganic, aqueous solution, n.o.s.* | 3255 | 4C | tert-Butyl hypochlorite |
| 3220 | 2L | Pentafluoroethane | 3256 | 3L | Elevated temperature liquid, flammable, n.o.s.* |
| 3220 | 2L | Refrigerant gas R 125 | 3257 | 9L | Elevated temperature liquid, n.o.s.* |
| 3221 | 3E | Self-reactive liquid type B* | 3258 | 9L | Elevated temperature solid, n.o.s.* |
| 3223 | 3L | Self-reactive liquid type C* | 3259 | 8L | Amines, solid, corrosive, n.o.s.* |
| 3224 | 3L | Self-reactive solid type C* | 3259 | 8L | Polyamines, solid, corrosive, n.o.s.* |
| 3225 | 3L | Self-reactive liquid type D* | 3260 | 8L | Corrosive solid, acidic, inorganic, n.o.s.* |
| 3226 | 3L | Self-reactive solid type D* | 3261 | 8L | Corrosive solid, acidic, organic, n.o.s.* |
| 3227 | 3L | Self-reactive liquid type E* | 3262 | 8L | Corrosive solid, basic, inorganic, n.o.s.* |
| 3228 | 3L | Self-reactive solid type E* | | | |

| | | | | | |
|------|-----|------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------------------------------|
| 3263 | 8L | Corrosive solid, basic, organic, n.o.s.* | 3295 | | Hydrocarbons, liquid, n.o.s. |
| 3264 | 8L | Corrosive liquid, acidic, inorganic, n.o.s.* | | 3H | Packing Group I or II |
| 3265 | 8L | Corrosive liquid, acidic, organic, n.o.s.* | | 3L | Packing Group HI |
| 3266 | 8L | Corrosive liquid, basic, inorganic, n.o.s.* | 3296 | 2L | Heptafluoropropane |
| 3267 | 8L | Corrosive liquid, basic, organic, n.o.s.* | 3296 | 2L | Refrigerant gas R 227 |
| 3268 | 9L | Safety devices | 3297 | 2L | Ethylene oxide and chlorotetrafluoroethane mixture |
| 3269 | 3L | Polyester resin kit | 3298 | 2L | Ethylene oxide and pentafluoroethane mixture |
| 3270 | 3L | Nitrocellulose membrane filters | 3299 | 2L | Ethylene oxide and tetrafluoroethane mixture |
| 3271 | 3L | Ethers, n.o.s.* | 3300 | 10P | Ethylene oxide and carbon dioxide mixture |
| 3272 | 3L | Esters, n.o.s.* | 3301 | 8L | Corrosive liquid, self-heating, n.o.s.* |
| 3273 | 3HP | Nitriles, flammable, toxic, n.o.s.* | 3302 | 6L | 2-Dimethylaminoethyl acrylate |
| 3274 | 3C | Alcoholates solution, n.o.s.* | 3303 | 2X | Compressed gas, toxic, oxidizing, n.o.s.* |
| 3275 | 6F | Nitriles, toxic, flammable, n.o.s.* | 3304 | 2CP | Compressed gas, toxic, corrosive, n.o.s.* |
| 3276 | 6L | Nitriles, liquid, toxic, n.o.s.* | 3305 | 10C | Compressed gas, toxic, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 3277 | 6C | Chloroformates, toxic, corrosive, n.o.s.* | 3306 | 2CX | Compressed gas, toxic, oxidizing, corrosive, n.o.s.* |
| 3278 | 6L | Organophosphorus compound, liquid, toxic, n.o.s.* | 3307 | 2X | Liquefied gas, toxic, oxidizing, n.o.s.* |
| 3279 | 6F | Organophosphorus compound, toxic, flammable, n.o.s.* | 3308 | 2CP | Liquefied gas, toxic, corrosive, n.o.s.* |
| 3280 | 6L | Organoarsenic compound, liquid, n.o.s.* | 3309 | 10C | Liquefied gas, toxic, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 3281 | 6L | Metal carbonyls, liquid, n.o.s.* | 3310 | 2CX | Liquefied gas, toxic, oxidizing, corrosive, n.o.s.* |
| 3282 | 6L | Organometallic compound, liquid, toxic, n.o.s.* | 3311 | 2X | Gas, refrigerated liquid, oxidizing, n.o.s. |
| 3283 | 6L | Selenium compound, solid, n.o.s.* | 3312 | 10L | Gas, refrigerated liquid, flammable, n.o.s.* |
| 3284 | 6L | Tellurium compound, n.o.s.* | 3313 | 4L | Organic pigments, self-heating |
| 3285 | 6L | Vanadium compound, n.o.s.* | 3314 | 9L | Plastics moulding compound |
| 3286 | 3CP | Flammable liquid, toxic, corrosive, n.o.s.* | 3315 | 6L | Chemical sample, toxic |
| 3287 | 6L | Toxic liquid, inorganic, n.o.s.* | 3316 | 9L | Chemical kit |
| 3288 | 6L | Toxic solid, inorganic, n.o.s.* | 3316 | 9L | First aid kit |
| 3289 | 6C | Toxic liquid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 3317 | 3E | 2-Amino-4,6-dinitrophenol, wetted |
| 3290 | 6C | Toxic solid, corrosive, inorganic, n.o.s.* | 3318 | 2CP | Ammonia solution |
| 3291 | 11L | Biomedical waste, n.o.s. | 3319 | 3L | Nitroglycerin mixture, desensitized, solid, n.o.s.* |
| 3291 | 11L | Clinical waste, unspecified, n.o.s. | 3320 | 8L | Sodium borohydride and sodium hydroxide solution |
| 3291 | 11L | Medical waste, n.o.s. | 3321 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-H) |
| 3291 | 11L | Regulated medical waste, n.o.s. | 3322 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-III) |
| 3292 | 4W | Batteries, containing sodium | 3323 | 7L | Radioactive material, Type C package |
| 3292 | 4W | Cells, containing sodium | 3324 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-H), fissile |
| 3293 | 6L | Hydrazine, aqueous solution | 3325 | 7L | Radioactive material, low specific activity (LSA-III), fissile |
| 3294 | 6F | Hydrogen cyanide, solution in alcohol | 3326 | 7L | Radioactive material, surface contaminated objects (SCO-I or SCO-H), fissile |

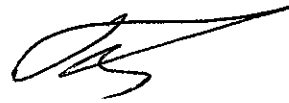
| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------------|------|-----|------------------------------------------------------|
| 3327 | 7L | Radioactive material, Type A package, fissile | 3357 | 3L | Nitroglycerin mixture, desensitized, liquid, n.o.s.* |
| 3328 | 7L | Radioactive material, Type B(U) package, fissile | 3358 | 10L | Refrigerating machines |
| 3329 | 7L | Radioactive material, Type B(M) package, fissile | 3359 | 9L | Fumigated cargo transport unit |
| 3330 | 7L | Radioactive material, Type C package, fissile | 3360 | 3L | Fibres, vegetable, dry |
| 3331 | 7L | Radioactive material, transported under special arrangement, fissile | 3361 | 6C | Chlorosilanes, toxic, corrosive, n.o.s.* |
| 3332 | 7L | Radioactive material, Type A package, special form | 3362 | 6CF | Chlorosilanes, toxic, corrosive, flammable, n.o.s.* |
| 3333 | 7L | Radioactive material, Type A package, special form, fissile | 3363 | 9L | Dangerous goods in apparatus |
| 3334 | 9A | Aviation regulated liquid, n.o.s.* | 3363 | 9L | Dangerous goods in machinery |
| 3335 | 9A | Aviation regulated solid, n.o.s.* | 3364 | 3E | Picric acid, wetted |
| 3336 | | Mercaptan mixture, liquid, flammable, n.o.s.* | 3364 | 3E | Trinitrophenol, wetted |
| | 3H | Packing Group I or II | 3365 | 3E | Picryl chloride, wetted |
| | 3L | Packing Group III | 3365 | 3E | Trinitrochlorobenzene, wetted |
| 3336 | | Mercaptans, liquid, flammable, n.o.s.* | 3366 | 3E | TNT, wetted |
| | 3H | Packing Group I or II | 3366 | 3E | Trinitrotoluene, wetted |
| | 3L | Packing Group in | 3367 | 3E | Trinitrobenzene, wetted |
| 3337 | 2L | Refrigerant gas R 404A | 3368 | 3E | Trinitrobenzoic acid, wetted |
| 3338 | 2L | Refrigerant gas R 407A | 3369 | 3E | Sodium dinitro-o-cresolate, wetted |
| 3339 | 2L | Refrigerant gas R 407B | 3370 | 3E | Urea nitrate, wetted |
| 3340 | 2L | Refrigerant gas R 407C | 3371 | 3L | 2-Methylbutanal |
| 3341 | 4L | Thiourea dioxide | 3373 | 11L | Biological substance, Category B |
| 3342 | 4L | Xanthates | 3374 | 10L | Acetylene, solvent free |
| 3343 | 3E | Nitroglycerin mixture, desensitized, liquid flammable, n.o.s.* | 3375 | 5L | Ammonium nitrate emulsion |
| 3344 | 3E | Pentaerythrite tetranitrate mixture desensitized, solid, n.o.s.* | 3375 | 5L | Ammonium nitrate gel |
| 3344 | 3E | Pentaerythritol tetranitrate mixture desensitized, solid, n.o.s.* | 3375 | 5L | Ammonium nitrate suspension |
| 3344 | 3E | PETN mixture desensitized, solid, n.o.s.* | 3376 | 3E | 4-Nitrophenylhydrazine |
| 3345 | 6L | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, solid, toxic* | 3377 | 5L | Sodium perborate monohydrate |
| 3346 | 3P | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, liquid, flammable, toxic* | 3378 | 5L | Sodium carbonate peroxyhydrate |
| 3347 | 6F | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3379 | 3E | Desensitized explosive, liquid, n.o.s. |
| 3348 | 6L | Phenoxyacetic acid derivative pesticide, liquid, toxic* | 3380 | 3E | Desensitized explosive, solid, n.o.s.* |
| 3349 | 6L | Pyrethroid pesticide, solid, toxic* | 3381 | 6L | Toxic by inhalation liquid, n.o.s.* |
| 3350 | 3P | Pyrethroid pesticide, liquid flammable, toxic* | 3382 | 6L | Toxic by inhalation liquid, n.o.s.* |
| 3351 | 6F | Pyrethroid pesticide, liquid, toxic, flammable* | 3383 | 6F | Toxic by inhalation liquid, flammable, n.o.s.* |
| 3352 | 6L | Pyrethroid pesticide, liquid, toxic* | 3384 | 6F | Toxic by inhalation liquid, flammable, n.o.s.* |
| 3354 | 10L | Insecticide gas, flammable, n.o.s.* | 3385 | 6W | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, n.o.s.* |
| 3355 | 10P | Insecticide gas, toxic, flammable, n.o.s.* | 3386 | 6W | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, n.o.s.* |
| 3356 | 5L | Oxygen generator, chemical | 3387 | 6X | Toxic by inhalation liquid, oxidizing, n.o.s.* |
| | | | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|-----|----------------------------------------------------------------|------|----|-------------------------------------------------------|
| 3388 | 6X | Toxic by inhalation liquid, oxidizing, n.o.s.* | 3426 | 6L | Acrylamide solution |
| 3389 | 6C | Toxic by inhalation liquid, corrosive, n.o.s.* | 3427 | 6L | Chlorobenzyl chlorides, solid |
| 3390 | 6C | Toxic by inhalation liquid, corrosive, n.o.s.* | 3428 | 6L | 3-Chloro-4-methylphenyl isocyanate, solid |
| 3391 | 4L | Organometallic substance, solid, pyrophoric* | 3429 | 6L | Chlorotoluidines, liquid |
| 3392 | 4L | Organometallic substance, liquid, pyrophoric* | 3430 | 6L | Xylenols, liquid |
| 3393 | 4W | Organometallic substance, solid, pyrophoric, water reactive* | 3431 | 6L | Nitrobenzotrifluorides, solid |
| 3394 | 4W | Organometallic substance, liquid, pyrophoric, water reactive* | 3432 | 9L | Polychlorinated biphenyls, solid |
| 3395 | 4W | Organometallic substance, solid, water reactive* | 3434 | 6L | Nitrocresols, liquid |
| 3396 | 4W | Organometallic substance, solid, water reactive, flammable* | 3436 | 6L | Hexafluoroacetone hydrate, solid |
| 3397 | 4W | Organometallic substance, solid, water reactive, self-heating* | 3437 | 6L | Chlorocresols, solid |
| 3398 | 4W | Organometallic substance, liquid, water reactive* | 3438 | 6L | alpha-Methylbenzyl alcohol, solid |
| 3399 | 4FW | Organometallic substance, liquid, water reactive, flammable* | 3439 | 6L | Nitriles, solid, toxic, n.o.s.* |
| 3400 | 4L | Organometallic substance, solid, self-heating* | 3440 | 6L | Selenium compound, liquid, n.o.s.* |
| 3401 | 4W | Alkali metal amalgam, solid | 3441 | 6L | Chlorodinitrobenzenes, solid |
| 3402 | 4W | Alkaline earth metal amalgam, solid | 3442 | 6L | Dichloroanilines, solid |
| 3403 | 4W | Potassium metal alloys, solid | 3443 | 6L | Dinitrobenzenes, solid |
| 3404 | 4W | Potassium sodium alloys, solid | 3444 | 6L | Nicotine hydrochloride, solid |
| 3405 | 5P | Barium chlorate solution | 3445 | 6L | Nicotine sulphate, solid |
| 3406 | 5P | Barium perchlorate solution | 3446 | 6L | Nitrotoluenes, solid |
| 3407 | 5L | Chlorate and magnesium chloride mixture solution | 3447 | 6L | Nitroxylenes, solid |
| 3408 | 5P | Lead perchlorate solution. | 3448 | 6L | Tear gas substance, solid, n.o.s.* |
| 3409 | 6L | Chloronitrobenzenes, liquid | 3449 | 6L | Bromobenzyl cyanides, solid |
| 3410 | 6L | 4-Chloro-o-toluidine hydrochloride solution | 3450 | 6L | Diphenylchloroarsine, solid |
| 3411 | 6L | beta-Naphthylamine solution | 3451 | 6L | Toluidines, solid |
| 3412 | 8L | Formic acid | 3452 | 6L | Xylidines, solid |
| 3413 | 6L | Potassium cyanide solution | 3453 | 8L | Phosphoric acid, solid |
| 3414 | 6L | Sodium cyanide solution | 3454 | 6L | Dinitrotoluenes, solid |
| 3415 | 6L | Sodium fluoride solution | 3455 | 6C | Cresols, solid |
| 3416 | 6i | Chloroacetophenone, liquid | 3456 | 8L | Nitrosylsulphuric acid, solid |
| 3417 | 6L | Xylyl bromide, solid | 3457 | 6L | Chloronitrotoluenes, solid |
| 3418 | 6L | 2,4-Toluylenediamine solution | 3458 | 6L | Nitroanisoles, solid |
| 3419 | 8L | Boron trifluoride acetic acid complex, solid | 3459 | 6L | Nitrobromobenzene, solid |
| 3420 | 8L | Boron trifluoride propionic acid complex, solid | 3460 | 6L | N-Ethylbenzyltoluidines, solid |
| 3421 | 8P | Potassium hydrogendifluoride solution | 3462 | 6L | Toxins, extracted from living sources, solid, n.o.s.* |
| 3422 | 6L | Potassium fluoride solution | 3463 | 8F | Propionic acid |
| 3423 | 8L | Tetramethylammonium hydroxide, solid | 3464 | 6L | Organophosphorus compound, solid, toxic, n.o.s.* |
| 3424 | 6L | Ammonium dinitro-o-cresolate solution | 3465 | 6L | Organoarsenic compound, solid, n.o.s.* |
| 3425 | 8L | Bromoacetic acid, solid | 3466 | 6L | Metal carbonyls, solid, n.o.s.* |

| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------------------|------|-----|----------------------------------------------------------------|
| 3467 | 6L | Organometallic compound, solid, toxic, n.o.s.* | 3482 | 4W | Alkali metal dispersion, flammable |
| 3468 | 10L | Hydrogen in a metal hydride storage system | 3482 | 4W | Alkaline earth metal dispersion, flammable |
| 3468 | 10L | Hydrogen in a metal hydride storage system contained in equipment | 3483 | 6F | Motor fuel anti-knock mixture, flammable |
| 3468 | 10L | Hydrogen in a metal hydride storage system packed with equipment | 3484 | 8FP | Hydrazine aqueous solution, flammable |
| 3469 | | Paint, flammable, corrosive | 3485 | 5C | Calcium hypochlorite, dry, corrosive |
| | 3CH | Packing Group I or II | 3485 | 5C | Calcium hypochlorite mixture, dry, corrosive |
| | 3CL | Packing Group III | 3486 | 5C | Calcium hypochlorite mixture, dry, corrosive |
| 3469 | | Paint related material, flammable, corrosive | 3487 | 5C | Calcium hypochlorite, hydrated, corrosive |
| | 3CH | Packing Group I or II | 3487 | 5C | Calcium hypochlorite, hydrated mixture, corrosive |
| | 3CL | Packing Group in | 3488 | 6CF | Toxic by inhalation liquid, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 3470 | 8F | Paint, corrosive, flammable | 3489 | 6CF | Toxic by inhalation liquid, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 3470 | 8F | Paint related material corrosive, flammable | 3490 | 6FW | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, flammable, n.o.s.* |
| 3471 | 8L | Hydrogendifluorides, solution, n.o.s. | 3491 | 6FW | Toxic by inhalation liquid, water-reactive, flammable, n.o.s.* |
| 3472 | 8L | Crotonic acid, liquid | 3494 | 3P | Petroleum sour crude oil, flammable, toxic |
| 3473 | 3L | Fuel cell cartridges | 3495 | 8P | Iodine |
| 3473 | 3L | Fuel cell cartridges contained in equipment | 3496 | 9L | Batteries, nickel-metal hydride |
| 3473 | 3L | Fuel cell cartridges packed with equipment | 3497 | 4L | Krill meal |
| 3474 | 3E | 1 -Hy droxybenzotriazole monohydrate | 3498 | 8L | Iodine monochloride, liquid |
| 3475 | 3L | Ethanol and gasoline mixture | 3499 | 9L | Capacitor, electric double layer |
| 3475 | 3L | Ethanol and motor spirit mixture | 3500 | 2L | Chemical under pressure, n.o.s.* |
| 3475 | 3L | Ethanol and petrol mixture | 3501 | 10L | Chemical under pressure, flammable, n.o.s.* |
| 3476 | 4W | Fuel cell cartridges | 3502 | 2P | Chemical under pressure, toxic, n.o.s.* |
| 3476 | 4W | Fuel cell cartridges contained in equipment | 3503 | 2C | Chemical under pressure, corrosive, n.o.s.* |
| 3476 | 4W | Fuel cell cartridges packed with equipment | 3504 | 10P | Chemical under pressure, flammable, toxic, n.o.s.* |
| 3477 | 8L | Fuel cell cartridges | 3505 | 10C | Chemical under pressure, flammable, corrosive, n.o.s.* |
| 3477 | 8L | Fuel cell cartridges contained in equipment | 3506 | 8L | Mercury contained in manufactured articles |
| 3477 | 8L | Fuel cell cartridges packed with equipment | 3507 | 8L | Uranium hexafluoride, radioactive material, excepted package |
| 3478 | 10L | Fuel cell cartridges | 3508 | 9L | Capacitor, asymmetric gs, |
| 3478 | 10L | Fuel cell cartridges contained in equipment | 3509 | 9L | Packagin discarded, empty, uncleaned |
| 3478 | 10L | Fuel cell cartridges packed with equipment | 3510 | 10L | Adsorbed gas, flammable, n.o.s.* |
| 3479 | 10L | Fuel cell cartridges | 3511 | 2L | Adsorbed gas, n.o.s.* |
| 3479 | 10L | Fuel cell cartridges contained in equipment | 3512 | 2P | Adsorbed gas, toxic, n.o.s.* |
| 3479 | 10L | Fuel cell cartridges packed with equipment | 3513 | 2X | Adsorbed gas, oxidizing, n.o.s.* |
| 3480 | 9F | Lithium ion batteries | 3514 | 10P | Adsorbed gas, toxic, flammable, n.o.s.* |
| 3481 | 9F | Lithium ion batteries contained in equipment | 3515 | 2PX | Adsorbed gas, toxic, oxidizing, n.o.s.* |
| 3481 | 9F | Lithium ion batteries packed with equipment | | | |
| | | | | | |

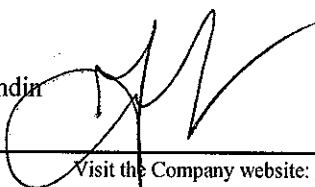
| | | | | | |
|------|-----|-------------------------------------------------------|------|-----|-----------------------------------------------------------------|
| 3516 | 2CP | Adsorbed gas, toxic, corrosive, n.o.s.*' | 3528 | 3L | Machinery, fuel cell, flammable liquid powered |
| 3517 | 10C | Adsorbed gas, toxic, flammable, corrosive, n.o.s.* | 3528 | 3L | Machinery, internal combustion, flammable liquid powered |
| 3518 | 2PX | Adsorbed gas, toxic, oxidizing, corrosive, n.o.s.* | 3529 | 10L | Engine, fuel cell, flammable, gas powered |
| 3519 | 2CP | Boron trifluoride, adsorbed | 3529 | 10L | Engine, internal combustion, flammable gas powered |
| 3520 | 2PX | Chlorine, adsorbed | 3529 | 10L | Machinery, fuel cell, flammable gas powered |
| 3521 | 2CP | Silicon tetrafluoride, adsorbed | 3529 | 10L | Machinery, internal combustion, flammable gas powered |
| 3522 | 10P | Arsine, adsorbed | 3530 | 9L | Engine, internal combustion |
| 3523 | 10P | Germane, adsorbed | 3530 | 9L | Machinery, internal combustion |
| 3524 | 2CP | Phosphorus pentafluoride, adsorbed | 3531 | 3L | Polymerizing substance, solid, stabilized, n.o.s.* |
| 3525 | 10P | Phosphine, adsorbed | 3532 | 3L | Polymerizing substance, liquid, stabilized, n.o.s.* |
| 3526 | 10P | Hydrogen selenide, adsorbed | 3533 | 3L | Polymerizing substance, solid, temperature controlled, n.o.s.* |
| 3527 | 3S | Polyester resin kit | 3534 | 3L | Polymerizing substance, liquid, temperature controlled, n.o.s.* |
| 3528 | 3L | Engine, fuel cell, flammable, liquid powered | 8000 | 9L | Consumer commodity |
| 3528 | 3L | Engine, internal combustion, flammable liquid powered | | | |

Director, Flight Operations Department



I. Burykin

Performers: N. Balandin
NEC: 25-89



Visit the Company website: <http://qms.aeroflot.ru> to verify this publication validity