



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	

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 Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 № 136/42/51 «Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве 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 ОАО «Аэрофлот» с участием департамента управления безопасностью полетов, департамента обслуживания на борту, департамента управления авиационной безопасностью и других смежных структурных подразделений ОАО «Аэрофлот».

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

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



**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

	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

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 № Ф-02-09** «Организация летной работы филиала открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии».
- Дополнение № А-02-12** «Методика определения минимумов для взлета и посадки воздушных судов авиакомпании ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии».
- Дополнение № ОГ 04-13** «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. Лист регистрации изменений, временных изменений и бюллетеней	0.4.1
0.4.1. Лист регистрации внесенных изменений.....	0.4.1
0.4.2. Лист регистрации действующих временных изменений.....	0.4.1
0.4.3. Перечень действующих бюллетеней	0.4.1
0.4.4. Перечень бюллетеней к текущему изданию	0.4.1
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. 00

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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», регламентирующим организацию летной работы, производство и обеспечение полетов, предназначено для использования персоналом ОАО «Аэрофлот» и является исключительной собственностью ОАО «Аэрофлот».

РПП включает в себя процедуры, практические рекомендации и инструктивный материал, необходимый при выполнении персоналом ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», и не может быть воспроизведено, передано или скопировано без предварительного письменного согласия руководства ОАО «Аэрофлот».

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

При возникновении противоречий (разночтений) с документами, регламентирующими организацию летной работы, персонал ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и одобренных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

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

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

Часть А – «Основные положения» – включает в себя описание организационной структуры ОАО «Аэрофлот», обязанности и ответственность персонала ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» должен использовать только разрешенные и официально опубликованные в ОАО «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.

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 ОАО «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. 00

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 ОАО «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
27.01.2015		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;
Минтранс России	- Министерство транспорта Российской Федерации;
МКК	- местная квалификационная комиссия
НТЭРАТ	- Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники;
ОАО	- открытое 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.

Аэродром изолированный – географически изолированный аэродром назначения, для которого нет подходящего запасного аэродрома на приемлемом расстоянии.

Аэронавигационный запас топлива – составная часть резервного топлива, необходимого на случай отклонения от плана полета.

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»).

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.

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 эшеленом 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 MSA 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 время прилета (прибытия) – 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 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 (РА) – 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.

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 точных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП 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 и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H);

- (d) посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности.



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

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

0.2. СИСТЕМА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК И ИЗМЕНЕНИЙ

0.2.1. Общие положения

РПП является одним из основных документов в системе документации по безопасности полетов ОАО «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.

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 ОАО «Аэрофлот» (его структурных подразделений), изменения политики в области производственной деятельности и обеспечения безопасности полетов, утверждаются генеральным директором.

В соответствии с Приложением 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, часть 1, специально уполномоченный государственный орган в области гражданской авиации Российской Федерации утверждает:

- (a) методы определения эксплуатационных минимумов аэропортов и одобряет эксплуатационные минимумы эксплуатанта (выборочно проверяет на соответствие их методике определения минимумов аэродромов для взлета и посадки);
- (b) перечни минимального исправного оборудования воздушных судов (MEL, ПМО);
- (c) программы подготовки летного состава по типам воздушных судов, в том числе и индивидуальные программы;
- (d) программы подготовки авиационного персонала по безопасности – предотвращения актов диверсий и других форм незаконного вмешательства.

Для внесения изменений в Сертификат эксплуатанта отдел эксплуатационной сертификации департамента управления безопасностью полетов подает заявку в полномочный орган гражданской авиации Российской Федерации.

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 (макет-оригинала), включая утвержденный титульный лист с регистрационным номером и аннотацией к изменению, 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 нормативно-летной документации (далее – ОНЛД) 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 ОНЛД ДПП (№ 150.22.5).

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 летных стандартов 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 продажам и имущественным вопросам	Сапрыкин Д.П.
5	006	рабочий	Советник генерального директора	Колдунов А.А.
6	007	рабочий	Заместитель директора ДЭПС	Савин В.С.
7	008	рабочий	Советник летного директора	Шляпников Ю.Б.
8	009	рабочий	Председатель профкома ППО работников ОАО «Аэрофлот»	Михайлов А.В.
Департамент управления делами				
9	121.01	рабочий	Директор департамента управления делами	Якимов Г.В.
10	002	Контрольный экземпляр генерального директора	Начальник организационно-протокольного отдела департамента управления делами	Бугаев А.Б.
Департамент управления персоналом				
11	301.01	рабочий	Начальник отдела оптимизации численности и совершенствования организационной структуры	Позднякова М.В.
12	301.02	рабочий	Начальник отдела персонала летных и кабинных экипажей	Макеев С.В.
Медицинский центр				
13	121.04.01	рабочий	Директор медицинского центра департамента управления делами	Каина О.А.
14	121.04.02	рабочий	ВЛЭК	Бархатова О.А.
Департамент управления безопасностью полетов				
15	006.01	Контрольный ДУБП	Директор департамента управления безопасностью полетов	Матвеев Г.Н.
16	006.02	Контрольный ОАО «Аэрофлот»	Отдел эксплуатационной сертификации	Мочалин Ю. 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
Юридический департамент				
18	901.01	рабочий	Директор юридического департамента	Ваторин Д.С.
19	901.02	рабочий	Заместитель директора юридического департамента	Носова Н.А.
20	901.03	рабочий	Начальник юридического отдела	Грузинов А.В.
Департамент управления авиационной безопасностью				
21	106.01	рабочий	Директор департамента управления авиационной безопасностью	Старостин В.Н.
Департамент управления качеством продукта				
22	501.01	рабочий	Заместитель директора	Тальпова И.В.
23	501.02	рабочий	Отдел стандартов сервиса	Кудленок О.Е.
Департамент обслуживания на борту				
24	502.01	Контрольный	Директор департамента обслуживания на борту	Береговский В.А.
25	502.02	рабочий	Заместитель директора	Дмитриенко О.Г.
26	502.03	рабочий	Заместитель директора	Якубовская Т.В.
27	502.04	рабочий	Заместитель директора	Шедько Л.А.
28	502.05	рабочий	Начальник методологического отдела	Рожманов В.В.
29	502.06	рабочий	Зам. начальника	Воронцов Ю.Н.
30	502.07	рабочий	ОКЭ № 1	Калачева В.С.
31	502.08	рабочий	ОКЭ № 2	Дьяченко Е.С.
32	502.09	рабочий	ОКЭ № 3	Якшина Т.М.
33	502.10	рабочий	ОКЭ № 4	Мартьянова Л.В.
34	502.11	рабочий	ОКЭ № 5	Дюкин В.И.
35	502.12	рабочий	ОКЭ № 6	Иванова Е.В.
36	502.13	рабочий	ОКЭ № 7	Гаврилин А.В.
37	502.14	рабочий	ОКЭ № 8	Горбачева Е.В.
38	502.15	рабочий	Отдел планирования	Петриковская А.П.
39	502.16	рабочий	Главный специалист	Андриянова Г.Е.
40	502.17	рабочий	Отдел взаимодействия с поставщиками	Щелков Д.А.
Департамент финансового планирования и анализа				
41	401.01	рабочий	Департамент финансового планирования и анализа	Панова М.В.
42	401.02	рабочий	Отдел анализа и планирования ФОТ	Абрамова И.С.
43	401.03	рабочий	Группа планирования и анализа ДОБ ОПАР ДФПА	Толкачева Н.Н.

№ п/п	Регистрационный номер экз.	Статус	Держатель экземпляра РПП	Ответственный за ведение экземпляра РПП
Департамент производства полетов				
44	150.01	рабочий	Директор департамента	Бурыкин И.В.
45	150.02	рабочий	Заместитель директора – главный пилот	Якимчук А.П.
46	150.03	рабочий	Заместитель директора по летно-методической работе	Кореневский А.Ю.
47	150.04	рабочий	Заместитель директора по летно-техническим стандартам	Гончаров А.Л.
48	150.05	рабочий	Заместитель директора по аэронавигационному обеспечению полетов – главный штурман	Локтев С.Н.
49	150.06	рабочий	Заместитель директора по производству	Бочаров О.А.
50	150.07	рабочий	Ведущий пилот – инспектор – менеджер по качеству	Рогачев А.Ю.
51	150.08	рабочий	Начальник административного отдела	Садовский В.В.
52	150.09	рабочий	Ведущий эксперт административного отдела	Кобцева О.С.
53	150.10	рабочий	Ведущий инженер группы оперативного планирования	Фоломкина Т.В.
<u>Отдел ведущих специалистов-инспекторов</u>				
54	150.21.1	рабочий	Начальник отдела	Гарбуз А.И.
55	150.21.2	рабочий	Ведущий пилот – инспектор	Кудревский А.С.
56	150.21.3	рабочий	Ведущий пилот – инспектор	Костылев Ю.А.
57	150.21.4	рабочий	Ведущий пилот – инспектор	Васильев А.Н.
58	150.21.5	рабочий	Ведущий пилот-инспектор	Воронин Е.А.
<u>Отдел летно-технической эксплуатации</u>				
59	150.23.1	рабочий	Начальник отдела	Линчик И.Л.
60	150.23.2	рабочий	Ведущий инженер по эксплуатации ВС – руководитель группы ВИполТЭ	Частный Г.Л.
61	150.23.3	рабочий	Ведущий инженер по эксплуатации ВС группы ВИполТЭ	Захаревич А.В.
<u>Отдел нормативно-летной документации</u>				
62	150.22.1	Контрольный ОАО «Аэрофлот»	Начальник отдела	Баландин Н.А.
63	150.22.2	рабочий	Заместитель начальника отдела	Ярченко В.М.
64	150.22.3	рабочий	Ведущий эксперт группы РПП	Долгирева Н.Н.
65	150.22.4	рабочий	Ведущий эксперт группы РПП	Маркина О.Н.
66	150.22.5	Контрольный ДПП	Техническая библиотека	Клочкова Л.В.
67	150.22.6	рабочий	Переводчик	Мурусева Я.Б.
68	150.22.7... 150.22.157	бортовые	Группа бортовой нормативно-летной документации	Строк Е.И.



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

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

№ п/п	Регистрационный номер экз.	Статус	Держатель экземпляра РПП	Ответственный за ведение экземпляра РПП
<u>Отдел летно-методического обеспечения</u>				
69	150.31.1	рабочий	Начальник отдела	Журавлев Р.С.
70	150.31.2	рабочий	Главный специалист	Городничева И.В.
71	150.31.3	рабочий	Методический класс	Крахмалев А.К.
72	150.31.4	рабочий	Методический класс	Крахмалев А.К.
73	150.31.5	рабочий	Методический класс	Крахмалев А.К.
74	150.31.6	рабочий	Экзаменационный класс	Крахмалев А.К.
75	150.31.7	рабочий	Экзаменационный класс	Крахмалев А.К.
76	150.31.8	рабочий	Экзаменационный класс	Крахмалев А.К.
77	150.31.9	рабочий	Экзаменационный класс	Крахмалев А.К.
78	150.31.10	рабочий	Экзаменационный класс	Крахмалев А.К.
79	150.31.11	рабочий	Инструктор	Воропаев Ю.Н.
80	150.31.12	рабочий	Главный специалист	Панфилова И.А.
<u>Отдел CRM</u>				
81	150.32.1	рабочий	Начальник отдела	Деревянко В.А.
<u>Отдел навигационного обеспечения полетов</u>				
82	150.51.1	рабочий	Заместитель начальника отдела	Литвинцев С.Д.
83	150.51.2	рабочий	Группа навигационного обеспечения по типам ВС/ штурман ЛО	Семенов М.А.
84	150.51.3	рабочий	Группа навигационного обеспечения по типам ВС/ штурман ЛО	Карягин В.М.
85	150.51.4	рабочий	ОАИ	Тюрин В.Ю.
<u>Летный отряд ВС А330</u>				
86	150.11.1	рабочий	Командир летного отряда	Богатырев А.Ю.
87	150.11.2	рабочий	Старший пилот-инструктор	Данилов В.Г.
88	150.11.3	рабочий	Пилот-инструктор	Панарин В.М.
89	150.11.4	рабочий	Пилот-инструктор	Тимченко А.Ю.
90	150.11.5	рабочий	Главный специалист	Антонов С.А.
<u>Летный отряд ВС А320</u>				
91	150.12.1	рабочий	Командир летного отряда	Кравченко А.В.
92	150.12.2	рабочий	Заместитель командира летного отряда	Иванов В.В.
93	150.12.3	рабочий	Заместитель командира летного отряда	Рогожин С.Ю.
94	150.12.4	рабочий	Заместитель командира летного отряда	Камнев С.А.
95	150.12.5	рабочий	Старший пилот-инструктор	Сунцов Д.С.
96	150.12.6	рабочий	Пилот-инструктор	Бойченко Я.Ю.

№ п/п	Регистрационный номер экз.	Статус	Держатель экземпляра РПП	Ответственный за ведение экземпляра РПП
97	150.12.7	рабочий	Пилот-инструктор	Бондаренко Р.Г.
98	150.12.8	рабочий	Пилот-инструктор	Канищев А.А.
99	150.12.9	рабочий	Пилот-инструктор	Чекрыжов А.Е.
100	150.12.10	рабочий	Пилот-инструктор	Мизгирев Л.С.
101	150.12.11	рабочий	Пилот-инструктор	Мешков К.Н.
102	150.12.12	рабочий	Пилот-инструктор	Агафонов С.В.
103	150.12.13	рабочий	Пилот-инструктор	Валиев Р.Р.
104	150.12.14	рабочий	Пилот-инструктор	Гамулин М.А.
105	150.12.15	рабочий	Пилот-инструктор	Сластин А.Н.
106	150.12.16	рабочий	Пилот-инструктор	Шевцев С.И.
107	150.12.17	рабочий	Пилот-инструктор	Душков Т.В.
108	150.12.18	рабочий	Пилот-инструктор	Нестеров Д.В.
109	150.12.19	рабочий	Командир АЭ № 1	Хребтов А.В.
110	150.12.20	рабочий	Командир АЭ № 2	Чернов А.П.
111	150.12.21	рабочий	Командир АЭ № 3	Филонов И.Ю.
112	150.12.22	рабочий	Командир АЭ № 4	Симаков Е.Н.
113	150.12.23	рабочий	Командир АЭ № 5	Белов В.В.
114	150.12.24	рабочий	Командир АЭ № 6	Фомин М.А.
115	150.12.25	рабочий	Командир АЭ № 7	Галямов В.Р.
116	150.12.26	рабочий	Командир АЭ № 8	Диденко Ю.Н.
117	150.12.27	рабочий	Командир АЭ № 9	Романов В.А.
118	150.12.28	Рабочий	Командир АЭ № 10	Советкин Э.П.
119	150.12.29	рабочий	Командир АЭ № 11	Башин А.В.
120	150.12.30	рабочий	Командир АЭ № 12	Бычихин С.
121	150.12.31	рабочий	АЭ № 14	Пронина Е.А.
122	150.12.32	рабочий	Главный специалист	Красников К.С.
123	150.12.33	рабочий	Командир АЭ НСК (Новосибирск)	Карпов В.Н.
124	150.12.34	рабочий	Командир АЭ НСК (Новосибирск)	Карпов В.Н.
125	150.12.35	рабочий	Ведущий инженер по организации управления производством	Солуянова Т.В.
126	150.12.36	рабочий	Ведущий инженер	Ягодовская С.В.
<u>Летный отряд ВС В777/767</u>				
127	150.13.1	рабочий	Командир летного отряда	Полонин И.Н.
128	150.13.2	рабочий	Зам. командира ЛО	Чехонадский А.О.
129	150.13.3	рабочий	Командир АЭ В767	Романов В.Н.
130	150.13.4	рабочий	Командир АЭ В777	Уваров С.Г.
131	150.13.5	рабочий	Старший пилот-инструктор В767	Болгаров И.И.

№ п/п	Регистрационный номер экз.	Статус	Держатель экземпляра РПП	Ответственный за ведение экземпляра РПП
132	150.13.6	рабочий	Старший пилот-инструктор В777	Емолкин А.И.
133	150.13.7	рабочий	Старший пилот-инструктор В777	Половцев С.В.
134	150.13.8	рабочий	Пилот-инструктор В767	Сафаров Р.Т.
135	150.13.9	рабочий	Пилот-инструктор В777	Крылов С.В.
136	150.13.10	рабочий	Пилот-инструктор В777	Докин А.Н.
137	150.13.11	рабочий	КВС В777	Чавыкин В.В.
138	150.13.12	рабочий	Главный специалист	Молодцов И.А.
Летный отряд ВС SSJ-100				
139	150.16.1	рабочий	Командир летного отряда	Энгельс О.В.
140	150.16.2	рабочий	Заместитель командира	Бельский А.А.
141	150.16.3	рабочий	Старший пилот – инструктор	Гуров А. Н.
142	150.16.4	рабочий	Пилот-инструктор	Анищенко А.П.
143	150.16.5	рабочий	Пилот-инструктор	Трейберт И.Л.
144	150.16.6	рабочий	Пилот-инструктор	Перунов Е.В.
145	150.16.7	рабочий	Главный специалист	Максимова С.Н.
146	150.16.8	рабочий	Командир АЭ г. Пермь	Хамитов Е.Р.
Летный отряд ВС В737				
147	150.17.1	рабочий	Командир летного отряда	Ким В.С.
148	150.17.2	рабочий	Заместитель командира	Кремлев А.И.
149	150.17.3	рабочий	Старший пилот – инструктор	Бабушкин А.А.
150	150.17.4	рабочий	Пилот-инструктор	Хижняк М.Н.
151	150.17.5	рабочий	Штурман ЛО	Грибалев С.Б.
152	150.17.6	рабочий	Главный специалист	Колосов Б.Г.
153	150.17.7	рабочий	Ведущий эксперт	Медникова М.В.
Учебно-летный отряд				
154	150.33.3	рабочий	Командир УЛО	Изосимов Н.В.
155	150.33.2	рабочий	Ведущий инженер по летно-методической работе	Кулибаба А.Н.
156	150.33.3	рабочий	Ведущий инженер по летно-методической работе	Кулибаба А.Н.
157	150.33.4	рабочий	Ведущий инженер по летно-методической работе	Кулибаба А.Н.
158	150.33.5	рабочий	Ведущий инженер по летно-методической работе	Кулибаба А.Н.
Отдел управления качеством				
159	160.01	рабочий	Главный специалист	Люсин В.П.

№ п/п	Регистрационный номер экз.	Статус	Держатель экземпляра РПП	Ответственный за ведение экземпляра РПП
Департамент наземного обеспечения перевозок				
160	210.01	Контрольный ДНОП	Директор департамента наземного обеспечения перевозок	Ивлиев И.В.
161	210.02	рабочий	Отдел контроля координации и анализа	Блохин А.В.
Департамент планирования и координации операционной деятельности (ОСС)				
162	208.01	рабочий	Директор департамента	Кузнецова Е.В.
163	208.02	рабочий	Директор департамента	Кузнецова Е.В.
164	208.03	рабочий	Директор департамента	Кузнецова Е.В.
165	208.04	рабочий	Директор департамента	Кузнецова Е.В.
Департамент подготовки авиационного персонала				
166	151.01	Контрольный ДПАП	Заместитель директора департамента подготовки авиационного персонала	Волченков И.М.
167	151.02	рабочий	Отдел подготовки летного состава	Уронова О.М.
168	151.03	рабочий	Отдел подготовки летного состава	Уронова О.М.
169	151.04	рабочий	Отдел подготовки летного состава	Уронова О.М.
170	151.05	рабочий	Библиотека	Харчикова Л.Ю.
171	151.06	рабочий	Библиотека	Харчикова Л.Ю.
172	151.07	рабочий	Библиотека	Харчикова Л.Ю.
173	151.08	рабочий	Библиотека	Харчикова Л.Ю.
174	151.09	рабочий	Библиотека	Харчикова Л.Ю.
175	151.10	рабочий	Ст. инструктор ОПЛС	Захаревич В.А.
Отдел управления СМК				
176	005.01	рабочий	Начальник отдела	Туранская Т.Ф.
Представительства и филиалы ОАО «Аэрофлот»				
<u>Сочи</u>				
177	67.15.1	рабочий	Представитель ОАО «Аэрофлот» в г. Сочи	Цапп Ю.В.
<u>Санкт-Петербург</u>				
178	67.23.7.1	рабочий	Командир АЭ филиала ОАО «Аэрофлот» в г. Санкт-Петербурге	Хурдаев А.С.
179	67.23.7.2	рабочий	Командир АЭ филиала ОАО «Аэрофлот» в г. Санкт-Петербурге	Хурдаев А.С.
180	67.23.7.3	рабочий	ОКЭ филиала ОАО «Аэрофлот» в г. Санкт-Петербурге	Уният С.В.



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

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

№ п/п	Регистрационный номер экз.	Статус	Держатель экземпляра РПП	Ответственный за ведение экземпляра РПП
<u>Владивосток</u>				
181	67.03.1	рабочий	Директор филиала ОАО «Аэрофлот» в г. Владивостоке	Лапицкая И.Д.
<u>Пермь</u>				
182	67.8.1	рабочий	Директор филиала ОАО «Аэрофлот» в г. Перми	Мирошникова Е.Е.
<u>Калининград</u>				
183	67.10.1	рабочий	Директор филиала ОАО «Аэрофлот» в г. Калининград	Поташев А.В.
184	67.10.2	рабочий	Начальник ОКЭ КГД филиала ОАО «Аэрофлот» в г. Калининграде	Поташев А.В.

0.4. ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ, ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ И БЮЛЛЕТЕНЕЙ

0.4.1. Лист регистрации внесенных изменений

Номер изменения	Дата утверждения	Дата введения в действие

0.4.2. Лист регистрации действующих временных изменений

Номер изменения	Глава	Дата утверждения	Примечание

0.4.3. Перечень действующих бюллетеней

Номер бюллетеня	Глава	Дата утверждения	Примечание
A01-15	5	03.02.2015	
A02-15	5	19.02.2015	

0.4.4. Перечень бюллетеней к текущему изданию

Номер бюллетеня	Глава	Дата утверждения	Дата введения в действие	Примечание

0.5. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Страница	Ревизия	Дата утверждения	Страница	Ревизия	Дата утверждения
Глава 0			4.7.1-4.7.2	00	27.01.2015
0.0.1-0.0.2	00	19.02.2015			
0.1.1-0.1.12	00	27.01.2015			
0.2.1-0.2.2	00	27.01.2015	Глава 5		
0.3.1-0.3.8	00	27.01.2015	5.0.1-5.0.2	00	27.01.2015
0.4.1	00	19.02.2015	5.1.1-5.1.4	00	27.01.2015
0.4.2	00	27.01.2015	5.2.1-5.2.14	00	27.01.2015
0.5.1	00	19.02.2015	5.3.1-5.3.8	00	27.01.2015
0.5.2	00	27.01.2015	5.4.1-5.4.4	00	27.01.2015
Глава 1			5.5.1-5.5.18	00	27.01.2015
1.0.1-1.0.2	00	27.01.2015	5.6.1-5.6.10	00	27.01.2015
1.1.1-1.1.2	00	27.01.2015	5.7.1-5.7.4	00	27.01.2015
1.2.1-1.2.50	00	27.01.2015	5.8.1-5.8.4	00	27.01.2015
1.3.1-1.3.14	00	27.01.2015	5.9.1-5.9.30	00	27.01.2015
1.4.1-1.4.12	00	27.01.2015			
1.5.1-1.5.10	00	27.01.2015			
			Глава 6		
			6.0.1-6.0.2	00	27.01.2015
Глава 2			6.1.1-6.1.4	00	27.01.2015
2.0.1-2.0.2	00	27.01.2015	6.2.1-6.2.8	00	27.01.2015
2.1.1-2.1.6	00	27.01.2015	6.3.1-6.3.2	00	27.01.2015
2.2.1-2.2.12	00	27.01.2015	6.4.1-6.4.2	00	27.01.2015
2.3.1-2.3.14	00	27.01.2015	6.5.1-6.5.6	00	27.01.2015
2.4.1-2.4.1	00	27.01.2015	6.6.1-6.6.6	00	27.01.2015
2.5.1-2.5.4	00	27.01.2015			
2.6.1-2.6.2	00	27.01.2015			
2.7.1-2.7.4	00	27.01.2015	Глава 7		
2.8.1-2.8.16	00	27.01.2015	7.0.1-7.0.2	00	27.01.2015
			7.1.1-7.1.2	00	27.01.2015
			7.2.1-7.2.6	00	27.01.2015
Глава 3			7.3.1-7.3.2	00	27.01.2015
3.0.1-3.0.2	00	27.01.2015	7.4.1-7.4.2	00	27.01.2015
3.1.1-3.1.2	00	27.01.2015	7.5.1-7.5.2	00	27.01.2015
3.2.1-3.2.2	00	27.01.2015	7.6.1-7.6.2	00	27.01.2015
Глава 4			Глава 8		
4.0.1-4.0.2	00	27.01.2015	8.0.1-8.0.4	00	27.01.2015
4.1.1-4.1.2	00	27.01.2015	8.1.1-8.1.54	00	27.01.2015
4.2.1-4.2.4	00	27.01.2015	8.2.1-8.2.32	00	27.01.2015
4.3.1-4.3.2	00	27.01.2015	8.3.1-8.3.68	00	27.01.2015
4.4.1-4.4.2	00	27.01.2015	8.4.1-8.4.14	00	27.01.2015
4.5.1-4.5.4	00	27.01.2015	8.5.1-8.5.6	00	27.01.2015
4.6.1-4.6.2	00	27.01.2015	8.6.1-8.6.6	00	27.01.2015

Страница	Ревизия	Дата утверждения	Страница	Ревизия	Дата утверждения
8.7.1-8.7.6	00	27.01.2015	Глава 11		
8.8.1-8.8.4	00	27.01.2015	11.0.1-11.0.2	00	27.01.2015
8.9.1-8.9.2	00	27.01.2015	11.1.1-11.1.4	00	27.01.2015
8.10.1-8.10.36	00	27.01.2015	11.2.1-11.2.6	00	27.01.2015
			11.3.1-11.3.8	00	27.01.2015
Глава 9			11.4.1-11.4.8	00	27.01.2015
9.0.1-9.0.2	00	27.01.2015			
9.1.1-9.1.4	00	27.01.2015			
9.2.1-9.2.4	00	27.01.2015	Глава 12		
9.3.1-9.3.30	00	27.01.2015	12.0.1-12.0.2	00	27.01.2015
9.4.1-9.4.8	00	27.01.2015	12.1.1-12.1.6	00	27.01.2015
9.5.1-9.5.6	00	27.01.2015	12.2.1-12.2.4	00	27.01.2015
			12.3.1-12.3.10	00	27.01.2015
			12.4.1-12.4.16	00	27.01.2015
Глава 10			12.5.1-12.5.6	00	27.01.2015
10.0.1-10.0.4	00	27.01.2015	12.6.1-12.6.2	00	27.01.2015
10.1.1-10.1.12	00	27.01.2015	12.7.1-12.7.4	00	27.01.2015
10.2.1-10.2.16	00	27.01.2015			
10.3.1-10.3.12	00	27.01.2015			
10.4.1-10.4.4	00	27.01.2015			
10.5.1-10.5.14	00	27.01.2015	Глава 13		
10.6.1-10.6.6	00	27.01.2015	13.0.1-13.0.2	00	27.01.2015
10.7.1-10.7.2	00	27.01.2015	13.1.1-13.1.12	00	27.01.2015
10.8.1-10.8.8	00	27.01.2015	13.2.1-13.2.8	00	27.01.2015
10.9.1-10.9.4	00	27.01.2015	13.3.1-13.3.6	00	27.01.2015
10.10.1-10.10.4	00	27.01.2015	13.4.1-13.4.8	00	27.01.2015
10.11.1-10.11.6	00	27.01.2015	13.5.1-13.5.2	00	27.01.2015
10.12.1-10.12.2	00	27.01.2015	13.6.1-13.6.26	00	27.01.2015
10.13.1-10.13.4	00	27.01.2015	Глава 14		
10.14.1-10.14.4	00	27.01.2015	14.0.1-14.0.2	00	27.01.2015
10.15.1-10.15.4	00	27.01.2015	14.1.1-14.1.6	00	27.01.2015
10.16.1-10.16.6	00	27.01.2015	14.2.1-14.2.4	00	27.01.2015
10.17.1-10.17.18	00	27.01.2015			

1.0. СОДЕРЖАНИЕ

1.1.	Командно-руководящий состав ОАО «Аэрофлот»	1.1.1
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.....	1.2.9
1.2.4.	Директор департамента управления безопасностью полетов.....	1.2.13
1.2.5.	Директор департамента производства полетов	1.2.17
1.2.6.	Директор департамента обслуживания на борту	1.2.20
1.2.7.	Директор департамента планирования и координации операционной деятельности	1.2.21
1.2.8.	Директор департамента координации деятельности в базовом аэропорту	1.2.25
1.2.9.	Директор департамента по поддержанию летной годности	1.2.29
1.2.10.	Директор департамента по техническому обслуживанию ВС.....	1.2.31
1.2.11.	Директор департамента наземного обеспечения перевозок	1.2.33
1.2.12.	Директор департамента управления авиационной безопасностью	1.2.37
1.2.13.	Директор департамента подготовки авиационного персонала	1.2.41
1.2.14.	Начальник отдела управления СМК.....	1.2.45
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.....	1.3.10
1.3.8.	Инструктор тренажера группы инструкторов комплексной летной подготовки	1.3.12
1.3.9.	Ответственность командно-летного, инструкторского, инспекторского состава	1.3.13
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.	Приложения	1.5.1
	1.5.1.	Организационная структура ОАО «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 А330, В737, SSJ-100	1.5.6
	1.5.5.	Организационная структура летного отряда воздушных судов В777.....	1.5.7
	1.5.6.	Организационная структура летного отряда воздушных судов А320.....	1.5.8
	1.5.7.	Организационная структура авиационной эскадрильи воздушных судов В777.....	1.5.9
	1.5.8.	Организационная структура авиационной эскадрильи воздушных судов А320.....	1.5.9

1.1. КОМАНДНО-РУКОВОДЯЩИЙ СОСТАВ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Генеральный директор ОАО «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	В.А.Береговский
Директор департамента планирования и координации операционной деятельности	А.Ю.Щербаков
Директор департамента координации деятельности в базовом аэропорту	С.А.Рязанов
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.П.Гапон
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.Корневский

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

С.Н.Локтев

Заместитель директора департамента
производства полетов по производству

О.А.Бочаров

Командиры летных отрядов:

B777

И.Н.Полонин

A320

А.В.Кравченко

A330

А.Ю.Богатырев

B737

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 ОАО «Аэрофлот».

1.2.1. Генеральный директор

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

которого не превышает 15 000 000 (пятнадцать миллионов) долларов США (или эквивалента этой суммы) на дату принятия решения о совершении такой сделки;

- 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;
 - представлять ежегодный отчет и другую финансовую и налоговую отчетность в соответствующие органы;
 - обеспечивать ведение бухгалтерского и налогового учета и отчетности ОАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать правовую защиту интересов ОАО «Аэрофлот» в судебных инстанциях Российской Федерации и иностранных государств;
 - представлять Правление и ОАО «Аэрофлот» во всех учреждениях, предприятиях и организациях Российской Федерации и иностранных государств;
 - осуществлять руководство работой структурных подразделений ОАО «Аэрофлот», обеспечивать их взаимодействие;
 - обеспечивать заключение и исполнение договоров и совершение сделок, необходимых для осуществления ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать создание благоприятных и безопасных условий труда для работников ОАО «Аэрофлот»;
 - заключать трудовые договоры с работниками ОАО «Аэрофлот».
- (6) Генеральный директор осуществляет прием на работу и увольнение работников ОАО «Аэрофлот».
- (7) Генеральный директор в соответствии с Уставом несет ответственность перед ОАО «Аэрофлот» за:
- убытки, причиненные ОАО «Аэрофлот» его виновными действиями (бездействием);
 - действия (бездействие), в пределах представленных полномочий, приводящие к снижению определенного в ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

- (8) Генеральному директору непосредственно подчинены:
- первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности;
 - заместитель генерального директора по административному управлению;
 - заместитель генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами;
 - заместитель генерального директора по работе с клиентами;
 - заместитель генерального директора по информационным технологиям;
 - заместитель генерального директора по стратегии и альянсам;
 - заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам;
 - заместитель генерального директора – летный директор;
 - заместитель генерального директора – технический директор;
 - главный бухгалтер;
 - директор департамента управления безопасностью полетов;
 - директор департамента обеспечения экономической безопасности;
 - директор департамента внутреннего аудита;
 - директор департамента развития персонала;
 - исполнительный секретарь Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
 - начальник отдела управления СМК;
 - начальник отдела режима и спецсвязи.

1.2.2. Заместитель генерального директора – летный директор

- (1) Заместитель генерального директора – летный директор имеет право и обязан:
- осуществлять организацию летной работы в ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта;
- обеспечивать реализацию политики ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», приказами и указаниями генерального директора;
- представлять ОАО «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 авиaperевозок 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- обеспечивать ежеквартальное представление подчиненными структурными подразделениями в департамент финансового планирования и анализа информации, необходимой для расчета КПЭ ОАО «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

- ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
 - осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
 - осуществлять управление и контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлениям деятельности подчиненных структурных подразделений;
 - организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»);
 - планировать, организовывать, координировать и контролировать деятельность филиалов ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
 - определять позиции представителей ОАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
 - согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлению деятельности;
 - обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
 - соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот» в подчиненных структурных подразделениях;
 - обеспечивать наличие в ОАО «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.

- (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 ОАО «Аэрофлот»;
 - невыполнение требований авиационных властей Российской Федерации и иностранных государств, связанных с обеспечением и выполнением полетов;
 - не обеспечение безопасной летной эксплуатации экипажами воздушных судов ОАО «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 ОАО «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.
- (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

- (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 ОАО «Аэрофлот» в системе управления безопасностью и рисками в сфере деятельности подчиненных структурных подразделений;
 - совершать от имени ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - гарантировать представителям авиационных властей свободный доступ в производственный комплекс подчиненных структурных подразделений, к воздушным судам ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- требовать от руководителей подчиненных структурных подразделений соблюдения работниками требований российского законодательства, а также Устава, решений общего собрания акционеров ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять управление и контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлениям деятельности подчиненных структурных подразделений;
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»);
 - обеспечивать предварительное согласование вопросов, выносимых на рассмотрение органов управления дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
 - определять позиции представителей ОАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
 - согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ОАО «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;
 - соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот» в подчиненных структурных подразделениях;
 - обеспечивать наличие в ОАО «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.
- (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 ОАО «Аэрофлот»;
 - за действия или бездействие, в пределах предоставленных полномочий, приводящие к снижению определенного в ОАО «Аэрофлот» уровня безопасности полетов;
 - несоблюдение требований по информационной безопасности;
 - несоблюдение работниками подчиненных структурных подразделений законов Российской Федерации, авиационных требований иностранных государств регистрации воздушных судов ОАО «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.

- (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

- (1) Директор департамента управления безопасностью полетов имеет право и обязан:
- проводить мероприятия, направленные на управление безопасностью полетов и предупреждение авиационных происшествий с воздушными судами ОАО «Аэрофлот»;
 - осуществлять контроль за исполнением требований Воздушного кодекса Российской Федерации, нормативных актов специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, международных стандартов и правил, регламентирующих летно-техническую эксплуатацию воздушных судов, за состоянием безопасности полетов в ОАО «Аэрофлот», выполнением требований Наставления по производству полетов в ОАО «Аэрофлот», Сертификата эксплуатанта ОАО «Аэрофлот», организацией летной работы, эксплуатации авиационной техники, выполнения всеми должностными лицами ОАО «Аэрофлот» требований по обеспечению безопасности полетов;
 - организовывать и проводить инспекторские проверки эксплуатантов воздушных судов, использующих товарный знак ОАО «Аэрофлот»;
 - участвовать в разработке и внедрении стандартов ОАО «Аэрофлот» по безопасности полетов;
 - обеспечивать ведение контрольного экземпляра Руководства по производству полетов ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать надзор за безопасностью полетов в ОАО «Аэрофлот»;
 - визировать и подписывать документы ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», оформлением документов, необходимых для получения свидетельства эксплуатанта, и осуществлять постоянный контроль за исполнением полетов в строгом соответствии с требованиями свидетельства 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 т.ч. присвоение класса квалификации);
 - вести учет сертификационных документов, выданных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, контроль срока их действия;
 - оформлять выданные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации лицензии на выполнение рейсов ОАО «Аэрофлот» в соответствии с нормативными актами Российской Федерации;

- обеспечивать проведение работ по регистрации и получению эксплуатационной документации на новые типы воздушных судов и ведение реестра воздушных судов ОАО «Аэрофлот»;
- обеспечивать учет и контроль выполнения ОАО «Аэрофлот» обязательств по соглашениям с российскими и иностранными авиакомпаниями в части, касающейся компетенции департамента управления безопасностью полетов;
- 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 департаментом управления безопасностью полетов 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;
- контролировать соответствие установленным требованиям вновь открываемых для воздушных судов аэродромов и воздушных трасс;
- проверять, в том числе при выполнении полетов в составе экипажей ОАО «Аэрофлот» и авиакомпаний, использующих товарный знак ОАО «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, выполнения стандартов авиапредприятия, заявленных в сертификате эксплуатанта, а также проверять качество обеспечения полетов наземными службами;
- обеспечивать своевременное продление сроков действия удостоверений о годности воздушных судов к полетам;
- давать устные указания и направлять письменные предписания для устранения выявленных нарушений и недостатков, оказывающих влияние на безопасность полетов в ОАО «Аэрофлот», с установлением сроков представления информации о принимаемых мерах;
- отстранять от выполнения полета, работ по обслуживанию воздушных судов работников ОАО «Аэрофлот», не выполняющих установленные требования безопасности полетов;
- предупреждать или приостанавливать действия должностных лиц ОАО «Аэрофлот», если такие действия противоречат нормативным актам и угрожают безопасности полетов;
- обеспечивать совершенствование профессионального мастерства инспекторского состава;

- обеспечивать ежеквартальное представление подчиненными структурными подразделениями в департамент финансового планирования и анализа информации, необходимой для расчета КПЭ ОАО «Аэрофлот»;
- представлять ОАО «Аэрофлот» в государственных и общественных органах и организациях по вопросам, касающимся деятельности департамента управления безопасностью полетов;
- руководить департаментом управления безопасностью полетов в объеме полномочий, предоставленных ему в соответствии с доверенностью, выдаваемой генеральным директором, настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности, положением о департаменте управления безопасностью полетов, руководствуясь при этом организационно-распорядительными документами ОАО «Аэрофлот», приказами и указаниями генерального директора;
- организовывать и контролировать выполнение требований по информационной безопасности в подчиненном структурном подразделении;
- организовывать работу подчиненного структурного подразделения по созданию безопасных и здоровых условий труда, соблюдению 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;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями требований организационно-распорядительных документов ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненными структурными подразделениями порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять управление и контроль за деятельностью дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлениям деятельности подчиненных структурных подразделений;
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ОАО «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;
- обеспечивать предварительное согласование вопросов, выносимых на рассмотрение органов управления дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;

- определять позиции представителей ОАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
 - согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний по направлению деятельности;
 - обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях;
 - соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот» в подчиненном структурном подразделении;
 - обеспечивать наличие в ОАО «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.
- (2) Директор департамента управления безопасностью полетов несет ответственность за:
- невыполнение закрепленных личных ключевых показателей эффективности (КПЭ);
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), предусмотренных настоящим распределением прав, обязанностей и ответственности, иными организационно-распорядительными документами ОАО «Аэрофлот»;
 - за действия или бездействие, в пределах предоставленных полномочий, приводящие к снижению определенного в ОАО «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;
 - неисполнение программы по безопасности полетов, а также за необеспечение координации между соответствующими производственными руководителями по вопросам обеспечения безопасности 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;

- неудовлетворительное состояние условий и охраны труда в департаменте управления безопасностью полетов;
 - несоблюдение работниками подчиненных структурных подразделений требований по охране труда и окружающей среды, технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной защите.
- (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 ограничениями, устанавливаемыми сертификатом эксплуатанта и эксплуатационными спецификациями к нему, Уставом, решениями общего собрания акционеров ОАО «Аэрофлот», Совета директоров и Правления, нормативными актами, приказами и указаниями генерального директора, заместителя генерального директора – летного директора;
 - осуществлять руководство структурными единицами, входящими в состав департамента и контролировать организацию летной работы филиалов ОАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать безопасную летную эксплуатацию ВС на международных и внутренних линиях ОАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать реализацию политики ОАО «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 ОАО «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 внедрение, функционирование и развитие системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
 - участвовать в организации и контролировать качество учебно-тренировочного процесса, относящегося к подготовке и переподготовке летных экипажей;

- 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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
- осуществлять контроль состояния организации летной работы и соответствия ее уровня требованиям стандартов и правил;
- организовывать и контролировать учебную и летно-методическую работу в ОАО «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 представителями ОАО «Аэрофлот» на территории России и за границей;
- организовывать ведение достоверного учета рабочего времени, фактически отработанного каждым работником;
- 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 ОАО «Аэрофлот», а также соблюдение технологии работы экипажей всех типов ВС, эксплуатируемых в ОАО «Аэрофлот»;
- обеспечивать своевременное доведение до сведения работников департамента содержания локальных нормативных актов ОАО «Аэрофлот» и других организационно-распорядительных документов, имеющих отношение к трудовой деятельности работников департамента;
- обеспечивать функционирование системы менеджмента качества в структурных единицах департамента;
- 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;
- организовывать деятельность работников по выполнению требований норм, правил и процедур по авиационной безопасности на всех этапах производственной деятельности департамента;
- обеспечивать информационную безопасность;

- соблюдать требования регламентирующих документов ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», включая, но не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- выполнять обязанности по охране труда;
- руководить департаментом в объеме полномочий, предоставленных ему локальным нормативным актом о распределении прав, обязанностей и ответственности между руководителями ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- представлять ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», настоящим Положением;
- требовать и получать от других структурных подразделений ОАО «Аэрофлот» необходимые документы и материалы (информацию) по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
- утверждать графики отпусков работников, индивидуальные графики работников и графики сменности личного состава департамента;
- применять к работникам департамента меры дисциплинарных взысканий (кроме увольнения) и поощрений;
- вносить предложения по совершенствованию функционирующих процессов и организации производственной деятельности в департаменте и ОАО «Аэрофлот».

(2) 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, личных ключевых показателей эффективности (КПЭ), предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности между руководителями ОАО «Аэрофлот», Уставом ОАО «Аэрофлот», решениями общего собрания акционеров ОАО «Аэрофлот», Совета директоров ОАО «Аэрофлот» и Правления ОАО «Аэрофлот», Положением о Департаменте, а также приказами и указаниями генерального директора;
- неудовлетворительную организацию и качество работы, ненадлежащее и несвоевременное выполнение возложенных на департамент задач и функций;

- необеспечение безопасной летной эксплуатации экипажами ВС ОАО «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 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 ОАО «Аэрофлот»;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений), заключенных ОАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - неудовлетворительную организацию взаимодействия с летными подразделениями филиалов и дочерними авиакомпаниями ОАО «Аэрофлот» по вопросам организации летной работы;
 - необеспечение внедрения, функционирования и развития системы управления безопасностью полетов в сфере, относящейся к деятельности департамента;
 - необеспечение исполнения мероприятий по менеджменту качества в департаменте;
 - ненадлежащее выполнение требований норм, правил и процедур по авиационной безопасности работниками департамента;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками подчиненных структурных единиц своих должностных обязанностей, предусмотренных положениями о таких структурных единицах и должностными инструкциями работников;
 - несоблюдение работниками подчиненных структурных единиц требований по охране труда, производственной санитарии и противопожарной защите, требований трудового законодательства;
 - неудовлетворительное состояние условий и охраны труда в Департаменте;
 - низкий уровень состояния производственной, технологической и трудовой дисциплины в департаменте;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности персональных данных работников и пассажиров ОАО «Аэрофлот», ставших известными ему и работникам департамента в ходе осуществления ими своей служебной деятельности;
 - несоблюдение установленного порядка работы с документами, необеспечение сохранности сведений, содержащих служебную и коммерческую тайну.
- (3) 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 ОАО «Аэрофлот» в области авиационной безопасности, безопасности пассажиров на борту ВС и предоставления качественного сервиса на всей сети маршрутов ОАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать взаимодействие департамента с другими структурными подразделениями ОАО «Аэрофлот»;
 - издавать распорядительные акты (приказы и распоряжения) по вопросам, относящимся к его компетенции, в том числе приказы по личному составу, подписывать 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 ОАО «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.
- (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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» работниками департамента.
- (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 ОАО «Аэрофлот»;
 - обеспечивать согласование и утверждение суточного плана полетов ВС ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать работу департамента в соответствии с задачами и функциями, определенными положением о департаменте;

- обеспечивать условия реализации политики ОАО «Аэрофлот» в области безопасности полетов, в части, касающейся департамента;
- обеспечивать исполнение суточного плана полетов и осуществлять координацию деятельности структурных подразделений ОАО «Аэрофлот» для обеспечения регулярности и безопасности полетов;
- представлять генеральному директору отчеты и анализ пунктуальности и регулярности полетов ВС ОАО «Аэрофлот»;
- в установленном в ОАО «Аэрофлот» порядке от имени ОАО «Аэрофлот» осуществлять одобрение сделок, совершаемых или совершенных представителями ОАО «Аэрофлот» за границей и на территории Российской Федерации, имеющих отношение к финансовой деятельности ОАО «Аэрофлот»;
- осуществлять связь с органами государственного управления и другими внешними организациями, связанными с планированием и координацией операционной деятельности ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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;
- обеспечивать безопасные и здоровые условия труда работников департамента, исправное состояние оборудования, машин, приспособлений, инструментов, безопасное содержание помещений;
- организовывать и осуществлять контроль за соблюдением правил, норм и инструкций по охране труда, требований трудового законодательства в департаменте;
- 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и рейсов авиакомпаний-партнеров по договорам, обеспечения суточного плана, определения и учета регулярности полётов;
- контролировать соблюдение структурными подразделениями ОАО «Аэрофлот» действующей документации ОАО «Аэрофлот» по действиям в период кризисных и сбойных ситуаций;
- принимать решения по вопросам, затрагивающим интересы ОАО «Аэрофлот» при ликвидации кризисных и сбойных ситуаций;
- представлять ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» предписания, в целях устранения причин задержек рейсов и несоответствий, возникших в ходе производственных действий подразделений ОАО «Аэрофлот»;
- запрашивать информацию от структурных подразделений ОАО «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.

- (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 ОАО «Аэрофлот», Уставом, решениями Правления, положением о департаменте, приказами и указаниями руководства ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль за исполнением договоров (контрактов, соглашений) с ОАО «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 руководством ОАО «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;
 - неудовлетворительное 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;
 - действия или бездействия, которые привели к нанесению материального ущерба ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот» подчиненными работниками;
 - обеспечивать условия реализации политики ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», контролировать их исполнение;
- осуществлять производственную деятельность в департаменте в соответствии с трудовым законодательством, правилами, нормами, инструкциями и другими руководящими документами по охране труда;
- обеспечивать безопасные и здоровые условия труда работников департамента, исправное состояние оборудования, безопасное содержание помещений;
- организовывать работу по проведению специальной оценки условий труда в департаменте в соответствии с законодательством Российской Федерации о специальной оценке условий труда;
- организовывать и обеспечивать разработку инструкций по охране труда, программ обучения по охране труда, обеспечивать рабочие места департамента и работающих руководящими документами по охране труда, плакатами, знаками безопасности;
- организовывать в департаменте обучение безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, проводить инструктаж по охране труда, стажировки на рабочем месте и проверку знаний требований охраны труда.
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения правил, норм и инструкций по охране труда, требований трудового законодательства в департаменте;
- разрабатывать мероприятия по обеспечению безопасных и здоровых условий труда, касающихся работников департамента, осуществлять выполнение в установленные сроки планов по охране труда, предписаний и требований органов государственного надзора, государственной инспекции труда;
- организовывать и контролировать своевременное обеспечение работников департамента сертифицированными форменной одеждой, спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с установленными нормами, осуществлять контроль за их применением и состоянием;

- организовывать прохождение работниками департамента предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров, не допускать к работе лиц, не прошедших предварительный или периодический медосмотр, либо не допущенных к работе по медицинским показаниям;
- проводить работу по предупреждению общей заболеваемости работников департамента с временной утратой трудоспособности;
- организовывать работу по предотвращению аварийных ситуаций, сохранению жизни и здоровья работников департамента при возникновении таких ситуаций, в том числе по оказанию пострадавшим первой помощи;
- 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;
- соблюдать правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты;
- требовать от работников соблюдения правил внутреннего трудового распорядка, правил и норм по охране труда и технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной безопасности;
- 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- представлять ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» по вопросам, относящимся к компетенции департамента, при взаимоотношениях с государственными, общественными и муниципальными организациями, а также другими сторонними организациями и учреждениями.

(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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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;
- 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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;
 - осуществлять производственную деятельность в соответствии с трудовым законодательством, организовывать и осуществлять контроль за соблюдением правил, норм и требований инструкций по охране труда;
 - вносить предложения заместителю генерального директора – техническому директору по вопросам, находящимся в компетенции департамента, с целью обеспечения эффективной работы;
 - представлять ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и руководителями структурных подразделений по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
 - заключать договоры, соглашения, связанные с производственной деятельностью департамента в соответствии с установленным в ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
 - обеспечивать организацию и соблюдение режима конфиденциальности в подчиненных структурных подразделениях.
- (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 ОАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений) с ОАО «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 работниками департамента требований по охране труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты;
 - недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ОАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - несоблюдение требований по обеспечению конфиденциальности информации и разглашение охраняемой законом тайны (государственной, служебной, коммерческой), персональных данных работников и пассажиров ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
 - представлять отчетность и аналитическую информацию по направлениям работы департамента руководству ОАО «Аэрофлот»;
 - соблюдать требования регламентирующих документов ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», на решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, в том числе в средствах массовой информации (включая, но не ограничиваясь, сетью 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;

- осуществлять производственную деятельность департамента в соответствии с трудовым законодательством, правилами, нормами, инструкциями, другими руководящими документами по охране труда;
 - обеспечивать исправное содержание оборудования, машин, механизмов, приспособлений и инструментов путем организации надлежащего освидетельствования, осмотра, ремонта, надзора и обслуживания;
 - обеспечить контроль по соблюдению требований законодательства, правил, норм и инструкций по охране труда в департаменте;
 - вносить предложения заместителю генерального директора – техническому директору по вопросам, находящимся в компетенции департамента, с целью обеспечения эффективной работы;
 - представлять ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и руководителями структурных подразделений по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
 - заключать договоры, соглашения, связанные с производственной деятельностью департамента, в соответствии с установленным в ОАО «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 ОАО «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.
- (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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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.
- (3) Директору департамента по техническому обслуживанию ВС непосредственно подчинен департамент по техническому обслуживанию ВС.

1.2.11. Директор департамента наземного обеспечения перевозок

- (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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
- организовывать производственную деятельность в департаменте в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации, правилами, нормами, инструкциями, другими регламентирующими деятельность департамента документами, в том числе по вопросам охраны труда;
- обеспечивать безопасные и здоровые условия труда работников департамента, исправное состояние оборудования, механизмов, машин, приспособлений, инструментов, безопасное содержание зданий и сооружений;
- организовывать и обеспечивать разработку инструкций по охране труда, программ обучения по охране труда, обеспечивать рабочие места департамента и работающих департамента руководящими документами по охране труда, плакатами, знаками безопасности;
- организовывать в департаменте обучение работников безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, проведение инструктажа по охране труда, стажировки на рабочем месте и проверку знаний требований охраны труда;
- организовывать и осуществлять контроль за соблюдением правил, норм и инструкций по охране труда, требований трудового законодательства в департаменте;
- разрабатывать мероприятия по обеспечению безопасных и здоровых условий труда в департаменте, обеспечивать выполнение в установленные сроки планов по охране труда, предписаний и требований органов государственного надзора в сфере труда;
- организовывать и контролировать своевременное обеспечение работников департамента сертифицированной форменной одеждой, спецодеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с установленными нормами, осуществлять контроль за их применением и состоянием;
- проводить в департаменте работу по предупреждению профессиональной и общей заболеваемости с временной утратой трудоспособности;
- организовывать прохождение обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров работников департамента, не допускать к работе лиц, не прошедших обязательный предварительный или периодический медосмотр, либо не допущенных к работе по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением;
- организовывать работу по предотвращению аварийных ситуаций, сохранению жизни и здоровья работников департамента при возникновении аварийных ситуаций, в том числе по оказанию пострадавшим первой помощи;
- организовывать в департаменте расследование каждого несчастного случая на производстве и профессионального заболевания;
- организовывать санитарно-бытовое и лечебно-профилактическое обслуживание работников департамента в соответствии с требованиями охраны труда, а также доставку работников департамента, заболевших на рабочем месте, в медицинскую организацию в случае необходимости оказания им неотложной медицинской помощи;

- организовывать в департаменте работу по проведению аттестации рабочих мест по условиям труда с последующей сертификацией работ по охране труда;
- организовывать работу по предоставлению компенсаций за неблагоприятные условия труда персонала департамента, контролировать соблюдение установленных норм продолжительности рабочего времени и времени отдыха;
- 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и положением о департаменте;

- утверждать график работы работников департамента в соответствии с установленным в ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
- вносить в установленном ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- представлять ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
- осуществлять взаимодействие в установленном в ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

- (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 ОАО «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 работниками подчиненных структурных единиц требований по охране труда, производственной санитарии, противопожарной защиты и охране окружающей среды;
 - 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 ОАО «Аэрофлот», относящихся к компетенции департамента;
 - недостоверность и несвоевременность предоставления руководству ОАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение законов и нормативных актов Российской Федерации, организационно-распорядительных документов ОАО «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 ОАО «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

- (1) Директор департамента управления авиационной безопасностью имеет право и обязан:
- проводить анализ эффективности системы мер по обеспечению авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот» и разрабатывать предложения по ее совершенствованию;

- разрабатывать и вносить на рассмотрение руководству ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в части обеспечения авиационной безопасности;
- организовывать проведение профилактических мероприятий с целью обеспечения авиационной безопасности и сохранности материальных ценностей ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- организовывать регулярные проверки служебной деятельности работников ОАО «Аэрофлот» и технических средств, обеспечивающих авиационную безопасность;
- выполнять функции руководителя рабочей группы оперативного штаба при возникновении угрозы акта незаконного вмешательства в деятельность ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», руководителей, включая, но, не ограничиваясь, решения и/или действия вышестоящих должностных лиц, если это сопряжено с разглашением охраняемой законом тайны;
- организовывать в департаменте работу по охране труда, обеспечивать выполнение правовых актов и нормативных документов по охране труда и соблюдение требований к безопасности труда:
 - обеспечивать безопасные и здоровые условия труда работников департамента, исправное состояние оборудования, безопасное содержание зданий и помещений;
 - организовывать разработку инструкций по охране труда, проводить обучение работников департамента правилам охраны труда, обеспечивать рабочие места и работников руководящими документами по охране труда;
 - организовывать расследование каждого несчастного случая и профессионального заболевания на производстве;
 - организовывать и контролировать своевременное обеспечение работников сертифицированными форменной одеждой, спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с установленными нормами;
 - организовывать прохождение предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров работников, не допускать к работе лиц, не прошедших предварительный или периодический медосмотр либо не допущенных к работе по медицинским показаниям;
 - организовывать работу по проведению аттестации рабочих мест по условиям труда с последующей сертификацией работ по охране труда;
 - организовывать в департаменте обучение безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи, пострадавшим на производстве, проведение инструктажа по охране труда, стажировки на рабочем месте и проверку знаний требований охраны труда;
 - организовывать и осуществлять в департаменте контроль за соблюдением правил, норм и инструкций по охране труда, требований трудового законодательства.
 - разрабатывать мероприятия по обеспечению безопасных и здоровых условий труда в департаменте, осуществлять выполнение в установленные сроки планов по охране труда;
 - проводить работу по предупреждению профессиональной и общей заболеваемости с временной утратой трудоспособности;
 - организовывать работу по предотвращению аварийных ситуаций, сохранению жизни и здоровья работников при возникновении таких ситуаций, в том числе по оказанию пострадавшим первой помощи;

- организовывать санитарно-бытовое обеспечение работников департамента в соответствии с требованиями охраны труда, а также доставку работников, заболевших на рабочем месте, в медицинскую организацию в случае необходимости оказания неотложной медицинской помощи;
- 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
- требовать от работников департамента точного исполнения приказов и указаний федеральных органов исполнительной власти в сфере воздушного транспорта, а также нормативных документов ОАО «Аэрофлот» по вопросам обеспечения авиационной безопасности;
- проверять состояние и организацию работы по обеспечению авиационной безопасности ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- запрашивать и получать от руководства структурных подразделений ОАО «Аэрофлот» документы и информацию, связанные с выполнением задач и функций департамента;

- проводить в установленном порядке совещания, участвовать в совещаниях, проводимых руководством ОАО «Аэрофлот» и руководителями структурных подразделений ОАО «Аэрофлот» по вопросам, входящим в компетенцию департамента;
 - представлять ОАО «Аэрофлот» по вопросам, относящимся к компетенции департамента, при взаимоотношениях с государственными, общественными и муниципальными организациями, а также другими сторонними организациями и учреждениями.
- (2) Директор департамента управления авиационной безопасностью несет ответственность за:
- разработку, практическое внедрение и поддержание Программы обеспечения авиационной безопасности ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» информации и отчетных данных;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль исполнения договоров (контрактов, соглашений), заключенных ОАО «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 работниками департамента требований по охране труда, технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты;
 - неисполнение или ненадлежащее исполнение законов и нормативных актов Российской Федерации, относящихся к компетенции департамента;
 - необеспечение сохранности помещений, оборудования и другого имущества ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать выполнение плана профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала ОАО «Аэрофлот»;

- поддерживать на высоком уровне трудовую и исполнительскую дисциплину работников департамента;
- организовывать контроль качества учебной и летно-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 ОАО «Аэрофлот»;
- организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот» подчиненными работниками.
- обеспечивать сохранность имущества и оборудования, закрепленного за департаментом;
- соблюдать требования регламентирующих документов ОАО «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 ОАО «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;
- осуществлять производственную деятельность департамента в соответствии с трудовым законодательством, правилами, нормами, инструкциями, другими руководящими документами по охране труда;
- обеспечивать безопасные и здоровые условия труда работников департамента, исправное состояние оборудования, механизмов, машин, приспособлений, инструментов, безопасное содержание зданий и сооружений;
- организовывать и обеспечивать разработку инструкций по охране труда, программ обучения по охране труда, обеспечивать рабочие места и работающих руководящими документами по охране труда, плакатами, знаками безопасности;
- организовывать в департаменте обучение безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, проведение инструктажа по охране труда, стажировки на рабочем месте и проверку знаний требований охраны труда;
- организовывать и осуществлять контроль за соблюдением правил, норм и инструкций по охране труда, требований трудового законодательства Российской Федерации в департаменте;
- разрабатывать мероприятия по обеспечению безопасных и здоровых условий труда в департаменте, осуществлять выполнение в установленные сроки планов по охране труда, предписаний и требований органов государственного надзора, государственной инспекции труда;
- организовывать и контролировать своевременное обеспечение работников департамента сертифицированными форменной одеждой, спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с установленными нормами, осуществлять контроль за их применением и состоянием;
- организовывать прохождение работниками департамента предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров, не допускать к работе лиц, не прошедших предварительный или периодический медосмотр либо не допущенных по медицинским показаниям.
- проводить работу по предупреждению профессиональной и общей заболеваемости с временной утратой трудоспособности;
- организовывать работу по предотвращению аварийных ситуаций, сохранению жизни и здоровья работников при возникновении таких ситуаций, в том числе по оказанию пострадавшим первой помощи;
- организовывать расследование каждого несчастного случая и профессионального заболевания на производстве, своевременно представлять статистические отчеты по охране труда;
- организовывать санитарно-бытовое и лечебно-профилактическое обслуживание работников департамента в соответствии с требованиями охраны труда, а также доставку работников, заболевших на рабочем месте, в медицинскую организацию в случае необходимости оказания им неотложной медицинской помощи;
- организовывать работу по проведению специальной оценки условий труда в департаменте в соответствии с законодательством о специальной оценке условий труда;

- 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 положения о структурных единицах департамента и должностные инструкции работников департамента;
 - утверждать график отпусков работников департамента и осуществлять контроль выполнения графика;
 - участвовать в организации и проведении обучения и проверки знаний руководителей и работников департамента по охране труда, контроля за соблюдением требований безопасности труда;
 - 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
 - при наличии действующего пилотского свидетельства, допусков к конкретным типам ВС, эксплуатируемых в ОАО «Аэрофлот», и полномочий, предоставленных доверенностью генерального директора:
 - проверять технику пилотирования экипажей и командно-летного состава ВС, эксплуатируемых в ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в предприятиях различных форм собственности, общественных организациях, государственных учреждениях в рамках прав, оговоренных в доверенности, ежегодно выдаваемой директору департамента генеральным директором.
- (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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», и обязательств по вопросам, отнесенным к его компетенции;
 - ненадлежащее состояние условий и охраны труда в департаменте;
 - 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 ОАО «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 ОАО «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

- (1) Начальник отдела управления СМК имеет право и обязан:
- осуществлять методическое руководство и совершать действия по сопровождению деятельности ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и авиакомпаний Группы Аэрофлот и концепции корпоративного развития в части, касающейся деятельности отдела управления СМК;
- организовывать и выполнять мероприятия для развития СМК ОАО «Аэрофлот» и соответствия ее требованиям стандартов серии ISO 9000;
- разрабатывать и поддерживать в актуальном состоянии Руководство по качеству деятельности ОАО «Аэрофлот», Руководство по управлению поставщиками, Руководство по учету и контролю выбросов парниковых газов и тонно-километров, Руководство по экологическому менеджменту;
- представлять систему менеджмента качества ОАО «Аэрофлот» авиационным властям, потребителям, партнерам, международным организациям;
- организовывать и выполнять мероприятия по поддержанию соответствия производственной деятельности ОАО «Аэрофлот» требованиям стандарта IOSA (IATA Operational Safety Audit);
- организовывать сбор данных по выбросам парниковых газов и тонно-километров ОАО «Аэрофлот», готовить отчет по выбросам парниковых газов и тонно-километров и организовывать прохождение независимого аудита отчета;
- заверять с использованием ЭЦП годовые отчеты ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» подсистем интегрированной системы управления, включающей систему управления рисками, систему управления поставщиками, систему экологического управления, систему управления безопасностью 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 ОАО «Аэрофлот»;
- совершенствовать и поддерживать в актуальном состоянии базу данных по проверкам (внутренним и внешним) ОАО «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

ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» с целью оценки соответствия их деятельности требованиям, предъявляемым ОАО «Аэрофлот»;
- осуществлять запланированные мероприятия в рамках функционирования системы управления рисками ОАО «Аэрофлот» для выявления и контроля существующих рисков в отношении качества производственной деятельности ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- осуществлять контроль соблюдения подчиненным структурным подразделением порядка согласования сделок дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- организовывать и осуществлять контроль соблюдения дочерними и зависимыми обществами ОАО «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 ОАО «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;
- организовывать работу в подчиненном структурном подразделении по созданию безопасных и здоровых условий труда, соблюдению требований правовых актов и нормативно-распорядительных документов по охране труда;
- организовывать и координировать деятельность структурных подразделений ОАО «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;
- участвовать в организации и проведении обучения и контроля знаний по охране труда работников подчиненного структурного подразделения, аттестации рабочих мест по условиям труда, контроля за соблюдением требований безопасности труда;
- обеспечивать ежеквартальное представление подчиненным структурным подразделением в департамент финансового планирования и анализа информации, необходимой для расчета КПЭ ОАО «Аэрофлот»;
- обеспечивать предварительное согласование вопросов, выносимых на рассмотрение органов управления дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- определять позиции представителей ОАО «Аэрофлот» в органах управления дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний;
- согласовывать операционные вопросы и сделки дочерних и зависимых обществ ОАО «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;
- соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот»;
- организовывать и осуществлять контроль выполнения положений Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот» в подчиненном структурном подразделении;

- обеспечивать наличие в ОАО «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.
- (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 ОАО «Аэрофлот»;
 - несвоевременное и некачественное исполнение и контроль за исполнением договоров (контрактов, соглашений) с ОАО «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.
- (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. 00

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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в отношении подготовки ЛС и организации летной работы;
 - принимать окончательное решение по уровню профессиональной подготовки КРС и ЛС ДПП ОАО «Аэрофлот»;
 - принимать решения о возможности допуска к полетам специалистов ДПП;

- по поручению директора ДПП представлять ОАО «Аэрофлот» в отношениях с российскими и иностранными юридическими и физическими лицами по вопросам ОЛР и производства полетов;
 - делать заключение о безопасности выполнения полетов ВС ОАО «Аэрофлот» по вновь осваиваемым авиатрассам и аэропортам по вопросам, касающимся выполнения полетов;
 - участвовать в отборе летного состава для работы в ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в вопросах летно-методической работы;
 - обеспечивать взаимодействие структурных единиц департамента производства полетов со структурными подразделениями ОАО «Аэрофлот» и внешними организациями в вопросах ЛМР;
 - определять основные принципы и стандарты для разработки политики ОАО «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 летнометодической работе имеет право:
- давать распоряжения по вопросам, относящимся к его компетенции;
 - вносить предложения по совершенствованию политики ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - организовывать штурманское обеспечение летной работы в соответствии с действующими нормативными документами и правилами ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» представлять ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 всеми видами деятельности в летном отряде 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 ОАО «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 ОАО «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, заключению контрактов и трудовых соглашений с подчиненными работниками летного отряда и сторонних организаций;
- 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;
- 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» порядке;
- точно и своевременно исполнять приказы, указания, распоряжения федеральных органов исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации и ОАО «Аэрофлот»;
- контролировать разработку и обеспечивать соблюдение графика работы летного отряда в соответствии с установленными нормами продолжительности рабочего времени и времени отдыха, правил внутреннего трудового распорядка;
- 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 ОАО «Аэрофлот», хранить служебную и коммерческую тайну.

- (2) Командир летного отряда имеет право:
- по поручению руководства департамента по производству полетов и ОАО «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 по производству полетов;
 - издавать приказы по организации летной работы, внутреннему распорядку и другим вопросам в летном отряде в пределах своей компетенции;
 - совместно с заинтересованными службами ОАО «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 им своих должностных обязанностей;
 - не обеспечение безопасности и регулярности полетов экипажами летного отряда;
 - несоблюдение стандартов, норм и правил при организации и производстве полетов;
 - 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 состояние трудовой дисциплины в летном отряде;
- несоблюдение работниками летного отряда норм, правил и инструкций по охране труда, правил техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты, требований трудового законодательства;
- действия, которые привели к нанесению материального ущерба и ущерба имиджу ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 авиакомпания;
 - выполнять согласно планам производственные полеты в качестве обсервера не реже 1 раза в 3 месяца;
 - 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 ОАО «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 соответствии 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- систематических отклонений в технике пилотирования, технологии работы при выполнении стандартных эксплуатационных процедур по одному и тому же элементу.



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

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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 ОАО «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;
- при отсутствии 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 в области авиации, информировать о нем орган обслуживания воздушного движения, а при отсутствии связи с ним по возможности – орган внутренних дел;
- 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 авиационной безопасности и соблюдать правила внутриобъектного режима;
- знать и соблюдать положения Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот»;
- не предпринимать действий, наносящих материальный ущерб и ущерб имиджу ОАО «Аэрофлот»;

- соблюдать требования регламентирующих документов ОАО «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 ОАО «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 авиационной безопасности и несоблюдение внутри объектного 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 ОАО «Аэрофлот», ставших известными работнику в связи с исполнением им должностных обязанностей;
- действия, которые привели к нанесению материального ущерба и ущерба имиджу ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», приказами и указаниями вышестоящих руководителей ОАО «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 ОАО «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 стажировался.

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 вторникам 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 ОАО «Аэрофлот»;
 - (б) через «Личный кабинет Аккорда» при повторной авторизации на сайте департамента производства полетов ОАО «Аэрофлот»;
 - (с) по телефону группы планирования летного подразделения или по телефону группы оперативного планирования 8-903-256-09-38, 15-58 НЕС (круглосуточно).
- 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 по возможности, 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) или в группу оперативного планирования причину задержки и возможное время прибытия для исполнения трудовых обязанностей.



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

РД-ГД-001

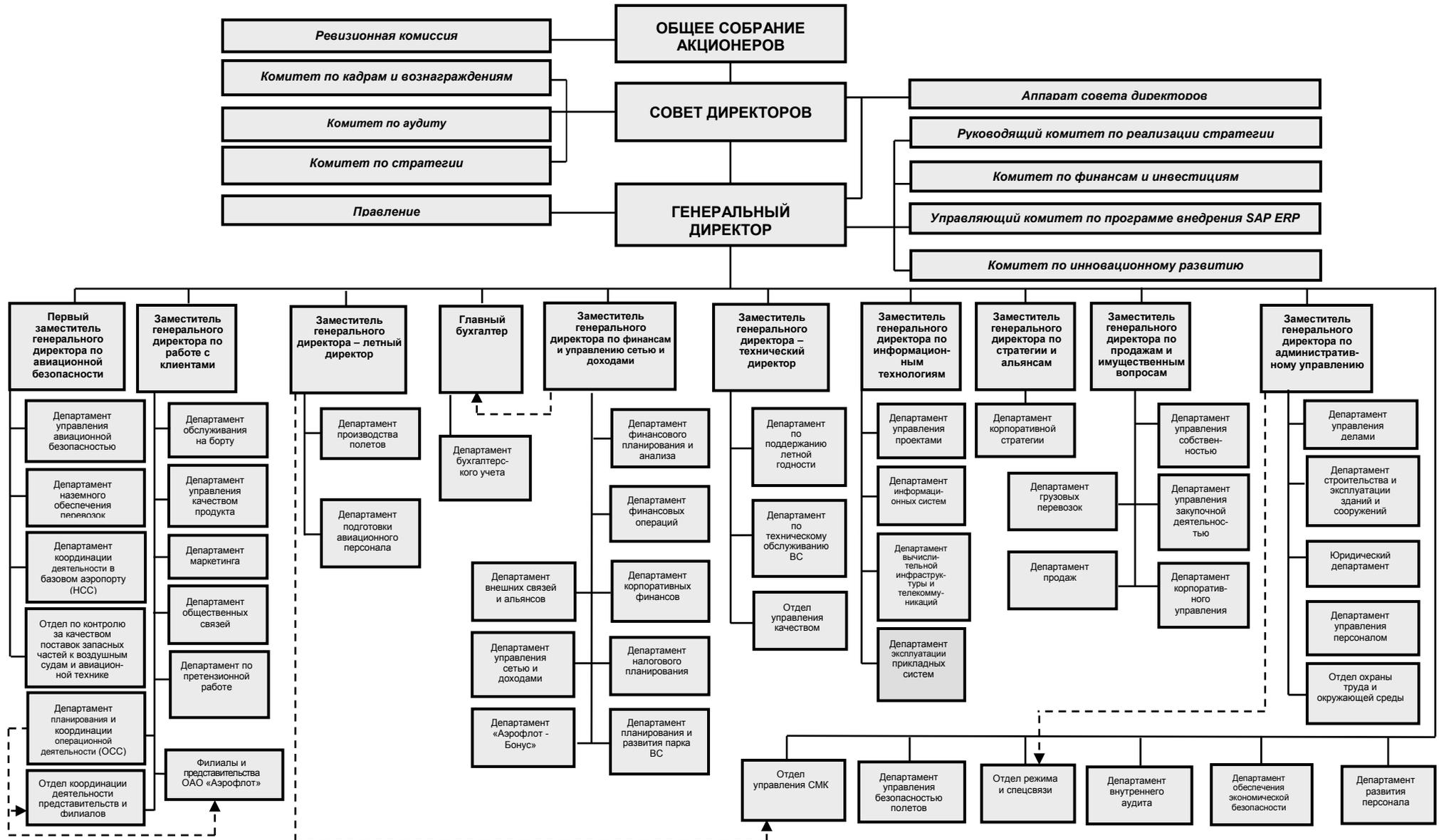
Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

1.5. ПРИЛОЖЕНИЯ

1.5.1. Организационная структура ОАО «Аэрофлот»





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

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

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

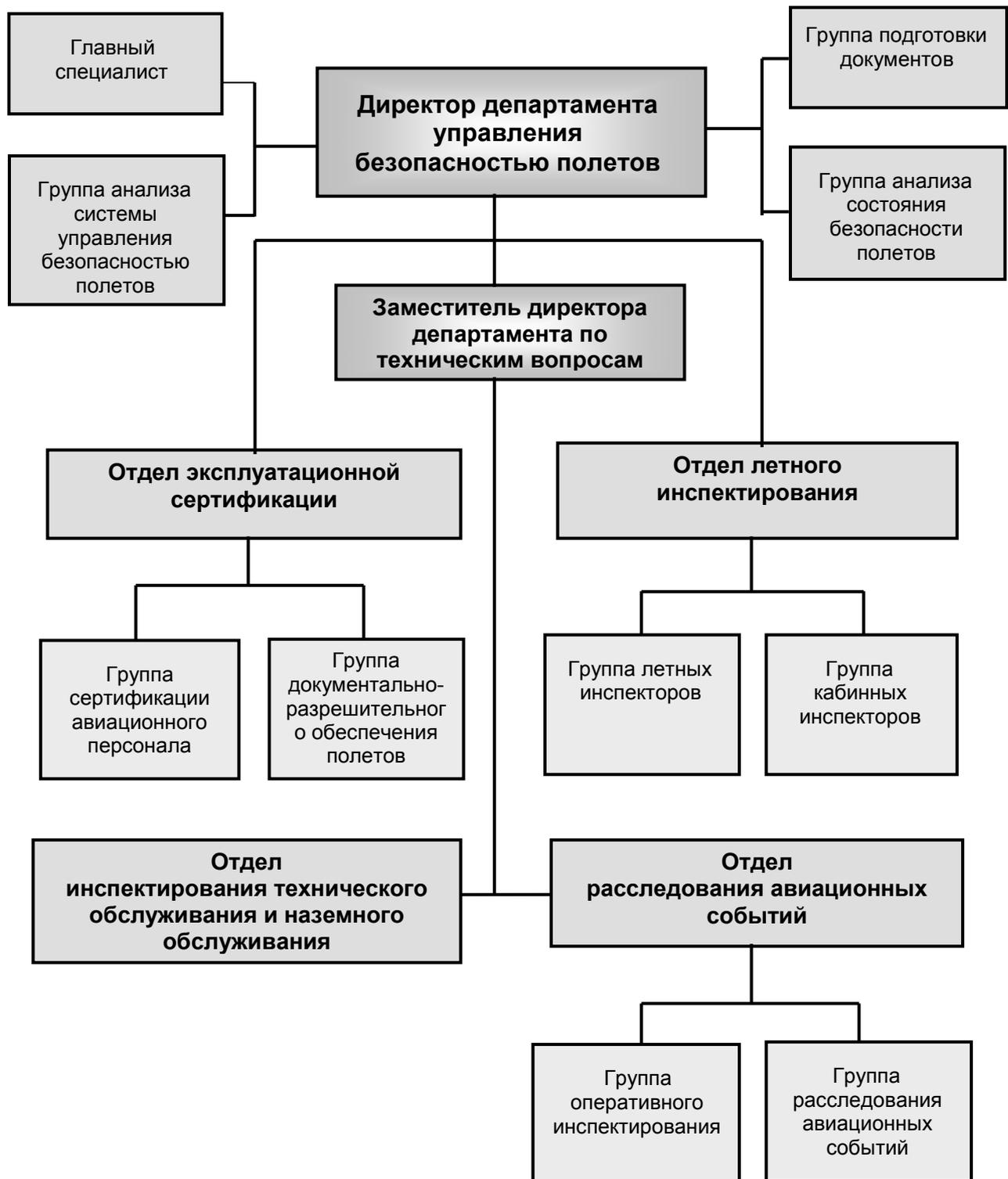
РД-ГД-001

Изд. 4

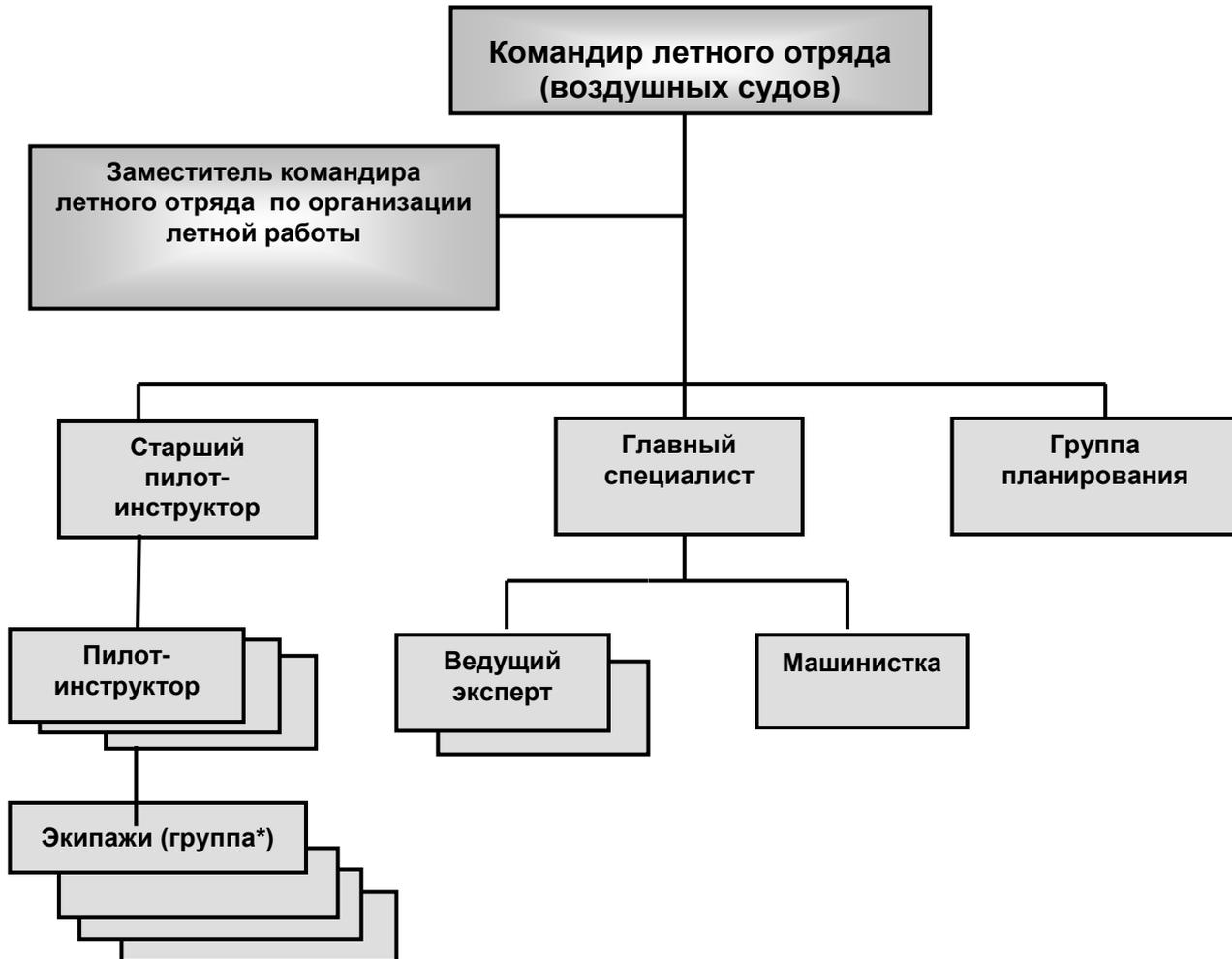
Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

1.5.3. Организационная структура департамента управления безопасностью полетов

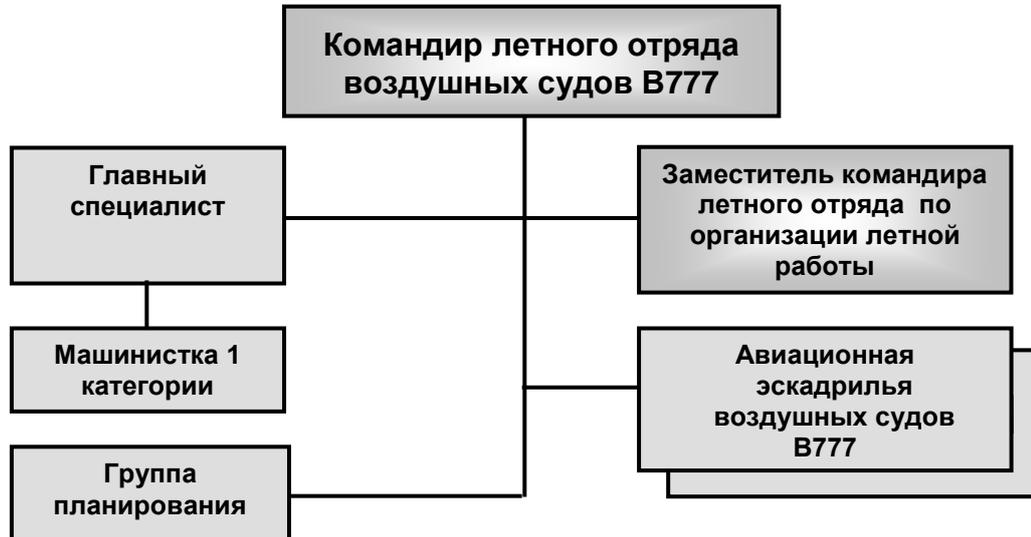


1.5.4. Организационная структура летного отряда воздушных судов А330, В737, SSJ-100

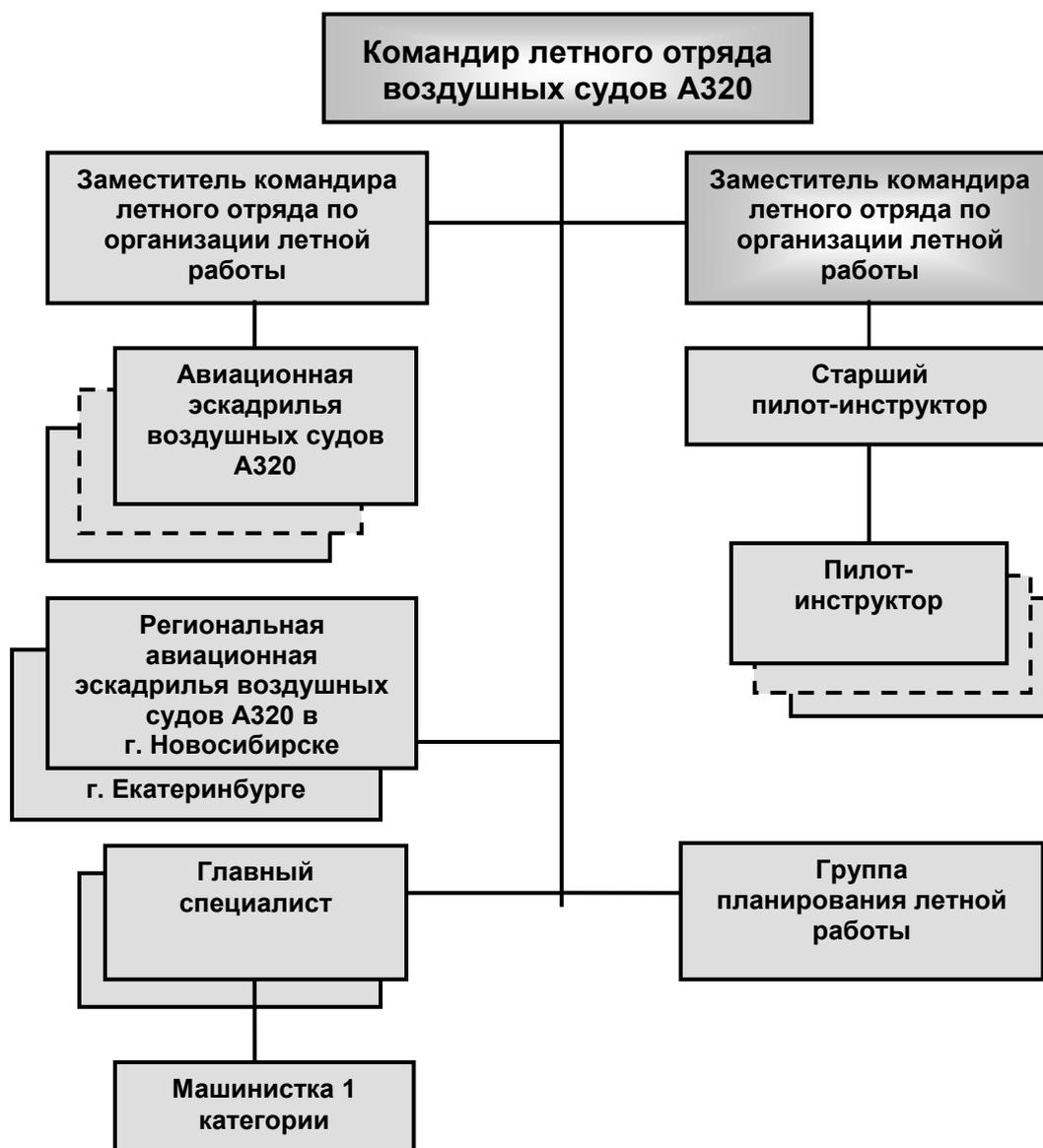


(*) *летная группа формируется из 15-20 экипажей и закрепляется за пилотом-инструктором приказом по летному отряду.*

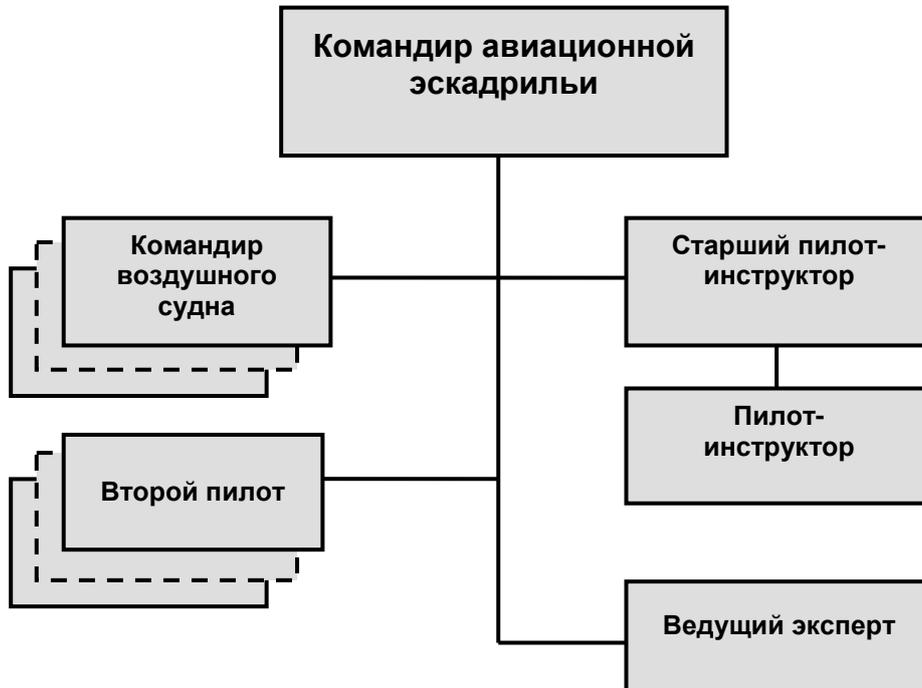
1.5.5. Организационная структура летного отряда воздушных судов В777



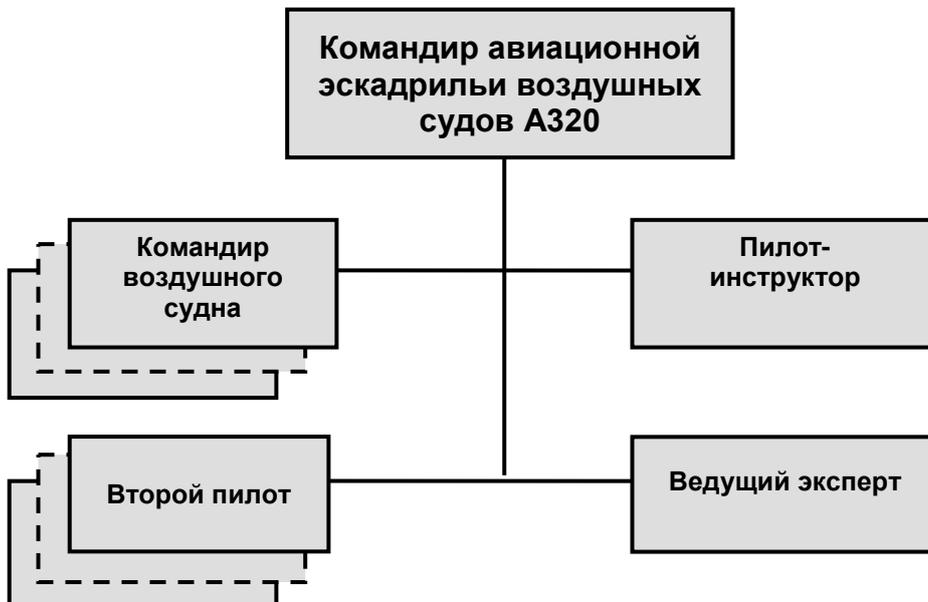
1.5.6. Организационная структура летного отряда воздушных судов А320



1.5.7. Организационная структура авиационной эскадрильи воздушных судов В777



1.5.8. Организационная структура авиационной эскадрильи воздушных судов А320





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

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

2.0. СОДЕРЖАНИЕ

2.1.	Надзор за выполнением полетов ОАО «Аэрофлот»	2.1.1
2.1.1.	Общие положения.....	2.1.1
2.1.2.	Текущий контроль организации летной работы	2.1.4
2.1.3.	Прослушивание телефонных переговоров диспетчеров ОПДО ЭВС ДПиКОД (ОСС).....	2.1.5
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) ОАО «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 до исполнителей информации по безопасности полетов	2.2.8
2.2.11.	Сроки хранения документации	2.2.9
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 факторами риска в отношении безопасности полетов.....	2.3.7
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.....	2.3.12
2.3.8.	Культура безопасности полетов.....	2.3.13
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 инспекции	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 с использованием средств полетной информации	2.5.2
	2.5.3.	Использование средств полетной информации	2.5.2
	2.5.4.	Использование полетной информации при определении причин авиационных происшествий и инцидентов.....	2.5.3
✈	2.5.5.	Регламент использования бортовых средств записи полетной информации	2.5.3
✈	2.5.6.	Использование средств полетной информации при проведении квалификационных проверок в ОАО «Аэрофлот»	2.5.4
	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 ОАО «АЭРОФЛОТ»

2.1.1. Общие положения

Контроль (надзора) за соблюдением воздушного законодательства Российской Федерации, действующих норм и правил по обеспечению безопасности полетов ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» за состояние безопасности полетов.

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

ДУБП является структурным подразделением ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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.

2.1.1.1. Основные задачи контроля:

- Осуществление контроля за соблюдением принципов, изложенных в Политике ОАО «Аэрофлот» в области обеспечения безопасности полетов.
- Соблюдение действующих норм и правил структурными подразделениями в целях повышения уровня безопасности полетов в ОАО «Аэрофлот».
- Функционирование системы управления безопасности полетов ОАО «Аэрофлот».
- Анализ состояния безопасности полетов в ОАО «Аэрофлот» и разработка мероприятий по предотвращению авиационных происшествий, инцидентов и повреждений ВС на земле.

- Расследование инцидентов и повреждений ВС на земле, а также других нарушений руководящих документов авиационным персоналом ОАО «Аэрофлот».
- Ведение и продление основного документа ОАО «Аэрофлот» – Сертификат эксплуатанта № 1.
- Контроль соответствия технического состояния воздушных судов ОАО «Аэрофлот» нормам летной годности.
- Приостановление эксплуатации своих и арендованных ВС, приостановление деятельности авиаспециалистов при обнаружении недостатков, угрожающих безопасности полетов.
- Ведение реестра воздушных судов ОАО «Аэрофлот».
- Организация и проведение сертификации авиационного персонала ОАО «Аэрофлот».
- Проведение работ по получению в специальном уполномоченном органе в области гражданской авиации Российской Федерации лицензий на авиационные перевозки по международным и внутренним авиалиниям, эксплуатируемым ОАО «Аэрофлот».
- Контроль мероприятий по безопасности полетов, связанных с открытием новых авиалиний или изменением условий эксплуатации, действующих авиалиний.
- Организация и проведение инспекционных проверок эксплуатантов воздушного транспорта, использующих товарный знак ОАО «Аэрофлот».
- Контроль реализации мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов.

2.1.1.2. Ответственность ДУБП

Департамент управления безопасностью полетов в лице директора несет ответственность за:

- неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, личных КПЭ и закрепленных КПЭ подчиненными структурными единицами и работниками, предусмотренных распределением прав, обязанностей и ответственности между руководителями ОАО «Аэрофлот», Уставом, решениями Правления, положением о департаменте, приказами и указаниями генерального директора;
- необеспечение эффективного контроля за безопасностью полетов, деятельностью структурных подразделений и работников ОАО «Аэрофлот», непосредственно связанных с обеспечением безопасности полетов в строгом соответствии с установленными требованиями;
- непринятие своевременных мер, направленных на обеспечение безопасности полетов;
- необеспечение внедрения, функционирования и развития системы управления безопасностью полетов;
- недостатки в разработке и практическом внедрении мероприятий, направленных на предупреждение авиационных происшествий, повреждений ВС и других инцидентов, угрожающих безопасности полетов;
- неисполнение или ненадлежащее исполнение работниками департамента своих должностных обязанностей, предусмотренных положениями о таких структурных единицах и должностными инструкциями работников;

- несоблюдение работниками Департамента требований по охране труда, технике безопасности, производственной санитарии и противопожарной безопасности;
- недостоверность и несвоевременность предоставляемой руководству ОАО «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.

2.1.1.3. Уполномоченные должностные лица инспекции имеют право:

- проверять в пределах своей компетенции деятельность структурных подразделений и авиаспециалистов, связанных с обеспечением безопасности полетов;
- проверять исполнение требований Сертификат эксплуатанта № 1 ОАО «Аэрофлот»;
- требовать предоставления материалов, необходимых для выполнения возложенных на ДУБП задач и функций;
- давать устные указания и направлять письменные инспекторские предписания для устранения выявленных нарушений, оказывающих влияние на безопасность полетов в ОАО «Аэрофлот»;
- на основании задания директора ДУБП, независимо от наличия других проверяющих на борту из числа работников ОАО «Аэрофлот», участвовать в полетах в составе экипажей ОАО «Аэрофлот» и авиапредприятий, использующих товарный знак ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» договорами и соглашениями, инспекторский состав не разделяет и не уменьшает ответственности экипажа ВС за обеспечение безопасности полетов;
- осуществлять проверки в соответствии с действующими документами на воздушных линиях, эксплуатируемых ОАО «Аэрофлот», а также при внедрении на указанных маршрутах новых типов воздушных судов;
- участвовать в выполнении технических рейсов по проверке вновь открываемых воздушных линий;
- отстранять от полетов и работ по обслуживанию ВС работников ОАО «Аэрофлот», не выполняющих требования безопасности полетов, с последующим докладом директору ДУБП;
- участвовать в проводимых ОАО «Аэрофлот» мероприятиях, связанных с вопросами обеспечения безопасности полетов;
- участвовать в подборе кандидатов на должности руководящего и командно-летного состава ОАО «Аэрофлот» для переучивания на новую авиационную технику и для работы за границей, а также в решении вопросов о снятии и восстановлении на летной работе членов экипажей воздушных судов;

- участвовать в отборе кандидатов для приема на работу в ОАО «Аэрофлот»;
- контролировать уровень профессиональной подготовки авиационного персонала ОАО «Аэрофлот» для подтверждения и повышения квалификации;
- давать разъяснения по вопросам, входящим в компетенцию ДУБП;
- пользоваться всеми средствами связи и служебным транспортом ОАО «Аэрофлот» для выполнения служебных обязанностей и заданий директора ДУБП;
- представлять ДУБП в других отечественных и международных организациях при обсуждении вопросов безопасности полетов гражданских ВС.

2.1.2. Текущий контроль организации летной работы

Текущий контроль соблюдения параметров допуска летного состава к самостоятельным полетам осуществляется командно-летным и инспекторским составом ОАО «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 ОАО «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, на МВЛ, с регистрацией даты проведения, лица, осуществившего проверку и автоматизированным определением срока действия проверок;
 - 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 ОАО «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 налете, 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».
- (4) Записи телефонных разговоров хранятся не менее двух месяцев.

2.2. СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.2.1. Общие положения

Система документации по безопасности полетов ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 и как минимум соответствовать требованиям нижеперечисленных документов от внешних источников:

- (a) нормативные документы государства эксплуатанта и других государств, обязательные для исполнения эксплуатантом;
- (b) международные стандарты и рекомендуемая практика ИКАО;
- (c) директивы летной годности;
- (d) сборники аэронавигационной информации (AIP), включая NOTAM;
- (e) РЛЭ (AFM) воздушных судов, утвержденные или согласованные со специальным уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации;
- (f) руководства 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) другие документы, поступающие от производителя, если применяются.

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 ОАО «Аэрофлот», определяющую общие принципы и правила организации тех видов деятельности, в которые они (подразделения) вовлечены и демонстрирующую способы и методы соответствия ОАО «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 ОАО «Аэрофлот». Запись файлов резервного копирования производится по расписанию в соответствии с требованиями процедуры ДП-024-6104Х.

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

- Руководство по производству полетов эксплуатанта (РПП, часть А, В, С, D – Operations Manual – OM).
- Руководство по качеству деятельности ОАО «Аэрофлот».
- Руководство по управлению безопасностью полетов (Flight Safety Manual).
- Программа по авиационной безопасности.
- Программа управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов.
- Руководство по организации технического обслуживания ВС (POTOM/CM – Maintenance Control Manual).
- 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 ОАО «Аэрофлот» (для ВС российского производства).
- Maintenance Organisation Exposition (Руководство по деятельности ДТО ВС ОАО «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 наземному обеспечению перевозок (Ground Operations 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) Политика в области обеспечения безопасности полетов.
Политика структурных подразделений должна быть сопоставима с политикой ОАО «Аэрофлот» в области обеспечения безопасности полетов. Текст политики рекомендуется размещать в начале документа (в нулевом разделе/главе или ранее).
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) 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.
- (8) Формат.
Документация может быть выполнена в формате – А4 или А5.
- (9) 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.

(10) Колонтитулы.

Документ должен содержать как минимум один колонтитул (верхний). В колонтитуле должны размещаться: эмблема ОАО «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.

(11) 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.

(12) 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» часть А – начальник ОНЛД;
- Руководство по производству полетов ОАО «Аэрофлот» части В и С по типам ВС – начальник ОНЛД, начальник ОВСИ, начальник отдела навигационного обеспечения полетов;
- Руководство по производству полетов ОАО «Аэрофлот» часть D – заместитель директора ДПАП по подготовке авиаперсонала;
- 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 ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» – начальник отдела навигационного обеспечения полетов;

- Сборники аэронавигационной информации (ЦАИ ГА, Jeppesen), 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.

- (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.

- (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 БНЛД ОНЛД ДПП согласно перечню документации, находящейся на ВС.

- (4) Рассылка документации по безопасности полетов осуществляется через библиотеку служебной документации ОНЛД 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 ОАО «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 БНЛД ОНЛД с представлением отчета начальнику ОНЛД ДПП.

2.2.10. Система доведения до исполнителей информации по безопасности полетов

- (1) Общие положения

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

Руководители структурных подразделений организуют доведение и изучение поступивших приказов, указаний, информации по безопасности полетов до авиационного персонала на разборах, занятиях и индивидуально. Кроме того, в производственных помещениях ДПП имеются стенды информации, на которых вывешиваются копии основных информационных материалов по безопасности полетов.

В целях оперативного доведения информации до летного состава используется КИС «Аккорд». Авиаспециалист, изучивший документ, делает отметку в программе, что информация прочитана, понята и принята к исполнению.

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

Департамент управления безопасностью полетов осуществляет периодический контроль за поступлением, наличием и изучением личным составом 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 дополнений к ним и бюллетеней.

- (2) Классификация информации

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 ОАО «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 ОАО «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.

(3) Источники информации и полномочия

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

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

(c) Циркуляры по аэронавигационной информации и NOTAM, касающиеся всех или отдельных летных подразделений, издаются соответствующими департаментами и службами ОАО «Аэрофлот».

(4) 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 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 для подготовки к полету

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
Задание на тренировку	3 года ст. 436	Перечень МГА
Задание на лидирование	3 года ст. 436	Перечень МГА
Бортовой журнал	2 года ст. 436	Перечень МГА
Центровочный график/Сводная загрузочная ведомость	3 года ст. 282	Перечень МГА
Документы по опасным грузам	3 года ЭПК после истечения срока действия сертификата ст. 111	Перечень типовых управленческих архивных документов, образующихся в процессе деятельности государственных органов, органов местного самоуправления и организаций, с указанием сроков хранения, утвержденный приказом Министерства культуры РФ от 25.08.2010 № 558 (далее – Перечень 2010 года)
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 ОАО «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
Информация о тренировках экипажей ОАО «Аэрофлот»	1 год ст. 728	Перечень 2010 года
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 ОАО «Аэрофлот» 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
Графики полетов	2 года ст. 434	Перечень МГА
Анализы организации летной работы и безопасности полетов	Постоянно ст. 230	Перечень МГА
Руководство по летной эксплуатации (FCOM)	Постоянно ст. 27а	Перечень 2010 года



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

РД-ГД-001

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

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

2.3. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

2.3.1. Общие положения

Система управления безопасностью полетов (далее – СУБП) представляет собой упорядоченный подход к обеспечению безопасности полетов, включающий необходимые организационные структуры, сферы ответственности, политику и процедуры.

СУБП затрагивает следующие основные направления деятельности ОАО «Аэрофлот»:

- летная эксплуатация;
- техническая эксплуатация;
- cabinный экипаж;
- грузовые перевозки;
- наземное обеспечение перевозок;
- обеспечение БП в салоне ВС;
- полетно-диспетчерское обслуживание.

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

- (1) политика в отношении обеспечения безопасности полетов;
- (2) обеспечение безопасности полетов;
- (3) управление факторами риска в отношении безопасности полетов;
- (4) популяризация вопросов безопасности полетов (формирование культуры безопасности полетов).

2.3.2. Политика в области обеспечения безопасности полетов

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

Обязанностью руководителей ОАО «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 обеспечения безопасности и поручение персоналу только тех задач, которые соизмеримы с его квалификацией;
- развитие и внедрение в производственной деятельности культуры безопасности, которая отражает абсолютный приоритет вопросов безопасности полетов в любых ситуациях, создание некарательной производственной среды;
- определение обязанностей и сфер ответственности всех работников в отношении разработки и реализации стратегии обеспечения безопасности полетов и результатов этой деятельности;

- обеспечение соответствия деятельности производственных 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 эффективных систем 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
- снижение уровня риска безопасности полетов, связанного с производственной деятельностью, до наименьшего практически возможного достижимого уровня.

(2) Ответственность и полномочия за обеспечение безопасности полетов.

Руководство ОАО «Аэрофлот» определяет политику ОАО «Аэрофлот» в области обеспечения безопасности полетов, которая должна соответствовать международным и отечественным требованиям (документы и циркуляры ИКАО, ИАТА, приказы и постановления полномочных органов Российской Федерации). Политика в отношении безопасности полетов утверждается генеральным директором и распространяется по всем структурным подразделениям ОАО «Аэрофлот». С целью сохранения актуальности и соответствия целям компании политика ОАО «Аэрофлот» в отношении безопасности полетов должна периодически пересматриваться.

Ответственность и полномочия за обеспечение безопасности полетов оформляются документально и доводятся до сведения всех работников ОАО «Аэрофлот».

(3) Координация планирования мероприятий при аварийной обстановке

Подготовка и планирование мероприятий на случай возникновения кризисных ситуации в ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», содержащих в систематизированном виде информацию по обеспечению безопасности полетов.

ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» готовится и периодически обновляется Руководство по управлению безопасностью полетов.

(5) Комитет по управлению безопасностью полетов

В целях внедрения и дальнейшего совершенствования СУБП в ОАО «Аэрофлот» создан Комитет по управлению безопасностью полетов. Комитет является коллегиальным органом и непосредственно подчиняется генеральному директору и Правлению. Комитет является механизмом внедрения системы управления безопасностью 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). Координация работы Комитета и ответственность за внедрение и функционирование СУБП осуществляется директором департамента управления безопасностью полетов.

Каждое структурное подразделение как составная часть единой структуры обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности внедряет у себя управление безопасностью полетов и руководствуется ею в своей деятельности.

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

- обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов;
- обоснование предложений по совершенствованию системы управления безопасностью полетов;
- выработка политики ОАО «Аэрофлот» по управлению рисками в отношении обеспечения БП и авиационной безопасности;
- подготовка анализа рисков БП и авиационной безопасности, включающих в себя риски всех производственных подразделений, связанных с обеспечением БП, а так же риски осуществления актов незаконного вмешательства в деятельность ОАО «Аэрофлот»;
- подготовка для рассмотрения Правлением предложений по совершенствованию организации летной и технической эксплуатации ВС, авиационной безопасности, наземного обслуживания ВС, подготовки авиационных специалистов с целью исключения или снижения риска возникновения авиационных событий.

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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и аудиты поставщиков, работа, продукция, услуги которых непосредственно влияют на БП и качество продукта ОАО «Аэрофлот», проводятся в соответствии с утвержденными планами и на основании утвержденной генеральным директором процедуры «Организация и проведение аудитов».

Целью проведения такого рода аудитов является оценка системы управления, а также состояния БП, авиационной безопасности, операционной деятельности и ТО для определения соответствия деятельности ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в целом. Обработка информации происходит с целью разработки профилактических и корректирующих мероприятий, направленных на повышение уровня БП. Анализы выполняются за определенный период времени (по требованию руководства) 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 производственных подразделений и самой СУБП, должны быть установлены заданные уровни БП. Данные цели и уровни устанавливаются приказом генерального директора на основании анализа состояния БП ВС за период, предшествующий планируемому (как правило, календарный год).

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 Федеральными авиационными правилами «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации», утвержденными приказом Минтранса России от 04.02.2003 № 11 авиакомпания обеспечивает выполнение необходимых работ по сбору, обработке и анализу полетной информации, зарегистрированной бортовыми накопителями.

Обработка и анализ полетной информации осуществляется в соответствии с требованиями Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного распоряжением Минтранса России от 31.07.2001 № НА-296-Р.

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 ОАО «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 (по требованию руководства) 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:

для ВС отечественного производства – в карточках учета неисправностей (КУН АТ) и обрабатываются с использованием информационной системы «Надежность». Для ВС RRJ-95B используется система AMASIS;

для ВС иностранного производства – 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 ФАС России от 28.06.1997 № 134, Программой управления надежностью, соответствующими процедурами и документами.

(7) Анализ состояния безопасности полетов

Данный анализ выполняется специалистами ДУБП на основании статистики авиационных событий, анализа деятельности производственных 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 ОАО «Аэрофлот», структурного подразделения, экипажа воздушного судна.

(а) 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, особенно при заходе на посадку и посадке (Approach – and Landing Accident Reduction – ALAR);
- обобщения и распространения передового опыта работы экипажей;
- мобилизации личного состава на обеспечение требований безопасности, регулярности и экономичности полетов и культуры обслуживания пассажиров;

- разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий и предпосылок к ним;
 - совершенствования организаторской, воспитательной и методической работы командно-летного состава.
- (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. Инспекторский состав ДПП и ДУБП обязан осуществлять постоянный контроль за качеством проведения разборов в подразделениях.
- (c) Разборы проводятся:
- оперативные совещания у заместителя генерального директора – летного директора – ежедневно;
 - разборы с командно-руководящим составом департамента производства полетов – один раз в месяц;
 - разборы с командно-летным и инструкторским составом летного отряда – один раз в месяц;
 - разборы в летных подразделениях – 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. При этом итоговые разборы по результатам проведения сезонных подготовок и летно-технические конференции должны проводиться по классно-урочной (явочной) форме.

- 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 летным и кабинным экипажем проводит командир воздушного судна (проверяющий).

В процессе разбора командир воздушного судна (проверяющий) принимает доклады от членов экипажа и старшего бортпроводника, делает анализ, дает оценку работы каждого члена летного экипажа и кабинного экипажа. Обо всех отклонениях при выполнении полетного задания или об отсутствии замечаний делает запись в журнале замечаний КВС после завершения рейса в базовом аэропорту.

Обо всех событиях, непосредственно влияющих на безопасность полетов, а также о проведенных инспекторских проверках на рампе (SAFA) или на маршруте, немедленно докладывает своему непосредственному командиру (руководителю) и в департамент управления безопасностью полетов ОАО «Аэрофлот», используя все доступные средства связи.

2.3.4. Управление факторами риска в отношении безопасности полетов

ОАО «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 ОАО «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 обеспечения безопасности полетов изложено в разделе 2 Руководства по управлению безопасностью полетов.

2.3.5. Популяризация вопросов безопасности полетов

Подготовка и образование персонала ОАО «Аэрофлот» по вопросам обеспечения безопасности полетов в ОАО «Аэрофлот» проводится согласно разработанной и утвержденной Программе подготовки сотрудников ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» проводится на постоянной основе и обеспечивает ознакомление персонала ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 обеспечения 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.

Систем 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 добровольных сообщений, включая конфиденциальные сообщения работников, с описанием опасных факторов, способных отразиться на состоянии безопасности полетов.
- системы обязательного предоставления данных об авиационных событиях, «Система обязательных докладов».

2.3.6.2. Добровольные сообщения персонала

Информационную базу системы составляют сообщения летного состава о событиях, создающих угрозу безопасности полета, а также предложения, направленные на устранение недостатков.

Принципиальной основой СДС, обеспечивающей эффективность ее работы, являются:

- обеспечение тщательного анализа каждого сообщения для разработки и внедрения профилактических мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов;
- регулярное обобщение информации с целью систематизации профилактических мероприятий и осуществления постоянного контроля за их внедрением;
- неприменение административных мер воздействия к лицам летного состава, сделавшим добровольное сообщение, при отсутствии сознательных нарушений документов, регламентирующих летную деятельность.

Ответственность за функционирование СДС в ДПП несет директор департамента.

По решению работника его добровольное сообщение по безопасности полетов может быть конфиденциальным. Подача конфиденциальных сообщений осуществляется непосредственно руководителю (либо лицу, ответственному за работу системы добровольных сообщений персонала) в производственном структурном подразделении. В данном случае работнику гарантировано неразглашение его данных.

Система добровольных сообщений гарантирует неприменение дисциплинарных взысканий к работникам, сделавшим добровольное сообщение (либо конфиденциальное сообщение), только в случае отсутствия сознательных нарушений, допущенных при производственной деятельности (умышленных нарушений законодательства Российской Федерации, нарушений правил и процедур ОАО «Аэрофлот»). Подробное описание применения некарательной практики в ОАО «Аэрофлот» изложено в приложении.

Обеспечение функционирования СДС осуществляется специалистами ДПП в соответствии с должностными инструкциями. Анализ поступившей информации производится ежедневно, обобщение производится ежемесячно, 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.

2.3.6.3. Порядок оформления и представления добровольного сообщения

Сообщения представляются непосредственно командиру летного отряда или заместителю директора по летно-техническим стандартам, либо с использованием системы конфиденциальных электронных сообщений (внутрикорпоративный сайт инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэрофлот» <http://ibp.aeroflot.ru>).

Информация предоставляется 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, но в этом случае не гарантируется неприменение административных мер воздействия при обнаружении отклонений и нарушений, связанных с функциональной деятельностью летного состава.

В любом случае командир ВС после завершения рейса должен сделать запись в разделе «Дополнительная информация к отчету о рейсе» задания на полет и в журнале замечаний КВС (находится в комнате предполетной подготовки базового аэропорта) о всех недостатках, выявленных при выполнении рейса, обстоятельствах, повлекших отклонения от расписания и/или плана полета, замечаниях к службам по обеспечению рейса, инспекторских проверках в аэропортах (SAFA) или отразить любую другую, необходимую по мнению КВС, информацию. Записи замечаний расцениваются как добровольные сообщения.

Ответственность за обработку и внесение информации в КИС «Аккорд» для ознакомления и принятия необходимых профилактических мер возлагается на ГППД ОАИ.

Руководитель структурного подразделения, к работе которого предъявлены претензии, должен в десятидневный срок дать ответ в адрес заместителя генерального директора - летного директора о причинах события и мероприятиях, предпринятых в целях устранения отмеченных недостатков.

2.3.6.4. Порядок оформления и представления обязательного сообщения

В случае возникновения событий, требующих проведения расследования согласно ПРАПИ (Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609.), а также в соответствии с перечнем таблицы «BER» персонал (пилот, оператор, инженер или диспетчер), имеющий непосредственное отношение к произошедшему, обязан:

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

В случае нарушения положения о «Safety Report» персонал подлежит отстранению от обязанностей, связанных с выполнением полетов на период, определяемый назначенным инспектором по БП.

Таблица «BER»

(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 DH
(5) Грубое приземление, требующее выполнения 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, приземление, занятие для взлета или взлет с/вне ВПП без получения разрешения
(11) Срабатывание аварийной системы отдачи штурвала для выхода ВС из режима сваливания не предусмотренной тренировочных программ
(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) Возврат к ручному управлению основных управляющих поверхностей управляемых через усилители, исключая цели обучения или теста
(14) Отказ или некорректная работа со сбоями системы автостабилизации винтокрыла.
(15) Непреднамеренное неправильное использование систем управления, которое могло привести или приведших к существенной угрозе БП
(16) Опасность или потенциальная опасность, возникшая вследствие преднамеренного моделирования условий отказа для обучения, системных проверок или испытательных целей
(17) Критически низкий остаток топлива в полете
(18) Существенный дисбаланс топлива в топливных баках
(19) Неправильная установка кода SSR
(20) Неправильная установка высотомера
(21) Существенная ошибка при программировании навигационного оборудования
(22) Полет на высоте или маршруте, отличном от разрешенного
(23) Неправильное получение или понимание сообщения RTF, которое привело или могло привести к существенной угрозе БП

(24) 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 сигнализации такой, как уменьшение интервала при заходе на посадку, включая ложные срабатывания

(25) Срабатывание GPWS приведшие/могущее привести к угрозе БП в результате реакции экипажа на срабатывание GPWS

(26) Срабатывание сигнализации ACAS «RA», за исключением ложного, например, когда это вызвано высокой вертикальной скоростью без нарушения стандартного эшелонирования

(27) 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. В этом случае предполагается, что сообщающее лицо предоставит один доклад с доказательством высокой повторяемости события. Дальнейшие доклады должны быть предоставлены, если ситуация остается неизменной

В соответствии с требованиями OTAR 39.55 информация о любом событии согласно перечню, изложенного в «OVERSEAS TERRITORIES AVIATION REQUIREMENTS (OTARs) Part 13 OCCURRENCE REPORTING 13.53 Types of occurrence», должна быть направлена Бермудским авиационным властям (BAS) в течение 96 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 BAS AW209.

Сотрудники ДПП, уполномоченные авиационными властями Бермуд (BAS), направляют заполненный бланк AW209 в БАВ по электронной почте или факсу, используя контактную информацию с официального сайта BAS: <http://www/dca.gov.bm>.

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

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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» является первостепенной задачей руководства ОАО «Аэрофлот». Процесс внедрения в ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в эффективность проводимых профилактических мер.



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

РД-ГД-001

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

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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 ОАО «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 ОАО «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 инспекции

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 ОАО «Аэрофлот» по результатам инспекторских проверок при обнаружении отклонений от разрешений и лицензий, выданных ОАО «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 2.7.2).

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

Полетная информация (далее – ПИ) используется в интересах:

- повышения уровня безопасности полетов путем систематического контроля качества выполнения полетов, способствующего повышению профессиональной подготовки летного состава;
- определения причин авиационных происшествий и инцидентов;
- своевременного выявления отказов и неисправностей АТ;
- предотвращения выпуска в полет неисправных ВС;
- обеспечения надежности АТ и экономической эффективности полетов;
- оценки и поддержания летной годности ВС.

Программа анализа полетных данных является частью системы управления безопасностью полетов ОАО «Аэрофлот» и включает в себя:

- сбор данных бортовых средств объективного контроля, выполненных воздушным судном полетов и анализ полученной информации;
- сбор данных, полученных от авиационного персонала, по вопросам безопасности полетов.

Выявленные при выполнении программы анализа полетных данных отклонения от требований эксплуатационной документации воздушного судна и Федеральных авиационных правил подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации Российской Федерации, а также отказы авиационной техники подлежат обязательной регистрации для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.

Программа анализа полетных данных обеспечивает защиту персональных данных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Для контроля техники пилотирования, работоспособности и диагностики состояния АТ, обработка и анализ ПИ должны выполняться после каждого прилета ВС в базовый аэропорт, а также при внеплановом снятии по указанию органа государственного регулирования в области гражданской авиации, при этом должны быть максимально использованы технические возможности имеющихся средств сбора и обработки ПИ и специализированного программного обеспечения.

Сбор и обработку ПИ в ОАО «Аэрофлот» осуществляют специализированные подразделения ДТО ВС – служба обработки полетной информации и автоматических систем диагностики АД (СОПИ и АСАД) и департамента производства полетов – отдел обработки и анализа технических средств полетной информации (ОО и АТСПИ).

Материалы обработки полетных данных, используемые при расширенной (комплексной) проверке экипажа, или полетов, в которых выявлены нарушения правил их выполнения, а также в случае авиационного инцидента или происшествия хранятся на сервере ООиАТСП ДПП в течение двух лет.

2.5.2. Задачи, решаемые с использованием средств полетной информации

Анализ ПИ позволяет получать объективные данные о поведении ВС, действиях экипажа и состоянии контролируемых систем на всех этапах полета, что обеспечивает:

- контроль за соблюдением экипажами правил летной эксплуатации, установленных руководствами по летной и технической эксплуатации ВС;
- совершенствование профессиональной подготовки летного состава;
- контроль за состоянием (отказами) контролируемых приборов, агрегатов, систем ВС, исправностью и работоспособностью бортовых средств регистрации ПИ;
- расследование причин авиационных происшествий и инцидентов;
- диагностику технического состояния двигателя и его систем;
- контроль за поддержанием летно-технических характеристик ВС;
- оценку полноты выполнения регламента технического обслуживания ВС техническим составом;
- контроль выполнения программ испытательных полетов;
- контроль выполнения программ тренировочных полетов;
- контроль расхода топлива в полете.

2.5.3. Использование средств полетной информации

Основной целью контроля за выполнением полетов является своевременное предупреждение и профилактика ошибок и отклонений в технике пилотирования, нарушений правил летно-технической эксплуатации ВС и его оборудования, выявление причин отказов АТ.

Количество и объем проверок (в том числе комплексных) работы экипажей планируются в летном отряде совместно с ООиАТСП ДПП. При этом должен обеспечиваться:

- анализ параметрических данных средств полетной информации не менее 95 % от фактически выполненных полетов по каждому типу ВС;
- комплексный анализ полетов с использованием записей параметрических и речевых регистраторов полетной информации при проведении квалификационных проверок пилотов, а так же в случаях авиационных происшествий, инцидентов и серьезных нарушений, непосредственно влияющих на безопасность полетов;
- анализ параметрических данных средств полетной информации полетов КВС, приступивших к работе после отпуска или длительного перерыва в летной работе продолжительностью более 30 дней.

Анализ нарушений или отклонений от правил летной эксплуатации производится с учетом статистики по материалам средств полетной информации за контролируемый предшествующий период.

Поступающая в ДПП ПИ не разглашается, является строго конфиденциальной и не может быть основанием для принятия мер административного воздействия.

Отклонения от параметров полета, не выходящие за рамки ограничений, не могут рассматриваться как нарушения.

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 заполнения и передачи в ДПП бланка «Safety Report».

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

Показатели качества полетов должны служить основой для разработки соответствующих мероприятий по своевременному предупреждению в дальнейшем отклонений от нормативов летной эксплуатации. Они также используются для обобщения и пропаганды отличной техники пилотирования, оценки действия экипажа при возникновении нестандартных ситуаций в полете, квалифицированных действий в особых случаях полета.

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 отдела ООиАТСПИ 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 средств полетной информации при проведении квалификационных проверок в ОАО «Аэрофлот»

Заявки на проведение комплексной расшифровки средств полетной информации, включая записи носителей речевой информации внутрикабинных переговоров и ведения радиосвязи экипажа, при проведении квалификационных проверок пилотов подаются в отдел обработки и анализа полетной информации (ООиАТСПИ).

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.

Анализ записи речевой информации осуществляется командно-летным составом летных подразделений.

Внимание: Учитывая рекомендации ИКАО по соблюдению принципов защиты информации по безопасности полетов, записи бортовых речевых самописцев (CVR) могут быть использованы для целей расследования авиационных происшествий и инцидентов, подлежащих обязательному расследованию, только с согласия всех членов экипажа и не подлежат публичному раскрытию.

ПИ, полученная с сервера ДПЛГ, вносится в электронную базу данных ДПП под идентификационным номером для дальнейшей обработки.

Анализ интересующего этапа полета осуществляется с помощью программы «Win Am 32» и «Air Fase». Идентификационный номер проанализированного полета вносится в акт 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, включая записи речевой информации, сохраняются на сервере ООиАТСПИ ДПП 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 ОАО «Аэрофлот», по согласованию с директором ДПП или ДУБП.

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 ОАО «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 ОАО «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. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

2.7. ИНСПЕКТОРСКИЕ ПРОВЕРКИ НА РАМПЕ (SAFA)

2.7.1 Основные принципы инспекторских провровок 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 (требуется 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 бортжурнале (Aircraft Technical Log Book/ATLB) запись в поле SECTION 2 «REPORT» об отмеченных неисправностях.

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		
CLB/ 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

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 2. Контроль и надзор за выполнением полетов	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

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:	UUUE	MOSCOW/SHEREMETYEVO	Flight Number:	AFL 2184
Route to:	UUUE	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 loadsheets 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. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

3.1. РУКОВОДСТВО ПО КАЧЕСТВУ

Руководство по качеству деятельности ОАО «Аэрофлот» (РК-ГД-001) опубликовано на внутрикорпоративном сайте ОАО «Аэрофлот» (<http://gms.aeroflot.ru>) и включено в систему документации по безопасности полетов.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 3. Система контроля качества

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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 ОАО «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 ОАО «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».

4.0. СОДЕРЖАНИЕ

4.1.	Определения.....	4.1.1
	4.2. Минимальный состав экипажа.....	4.2.2
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	4.5.2
4.5.1.	Формирование летных экипажей ВС ОАО «Аэрофлот».....	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. 00

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 ОАО «Аэрофлот», осуществляющего коммерческие воздушные перевозки, могут входить граждане Российской Федерации и иностранные граждане.

Иностранные граждане могут включаться в состав летного экипажа ОАО «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) ОАО «Аэрофлот» оставляет за собой право по решению генерального директора 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 руководителей ОАО «Аэрофлот» для решения вопросов обеспечения полетов (инспектирования, инженерно-технического и коммерческого обслуживания, авиационной безопасности и др.).

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	Б/инженер
B777	1	1	-
B737	1	1	-
A319/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 ОАО «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 А319/А320/А321, В737 и RRJ-95В 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 нормативный 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 ОАО «Аэрофлот»

№п/п	Тип ВС	Количество пассажирских мест	Минимальный состав кабинного экипажа	Максимальный состав кабинного экипажа
1	B777	402	11	13
2	B737	158	5	5
3	A330-200	241	8	10
4	A330-300	302	8	10
5	A319	116	4	4
6	A320	140/158(*)	4	5
7	A321	170	5	6
8	RRJ-95B	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 бригады. В это число не может включаться бортпроводник-стажер.
- (6) Если численность кабинного экипажа во внебазовом аэропорту сокращена вследствие каких-либо чрезвычайных обстоятельств менее принятого в ОАО «Аэрофлот» минимального состава бригады 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. 00

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 кабинного 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 кабинного 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 ОАО «Аэрофлот»

- (1) Формирование экипажей в летных подразделениях осуществляется по незакрепленному методу с учетом ограничений, указанных в пункте 4.5.1 (2).
В любом случае один из пилотов в составе экипажа воздушного судна должен иметь опыт эксплуатации данного типа ВС не менее 500 часов самостоятельного налета в качестве назначенного на полет члена экипажа.
Ответственность за правильное формирование экипажей возлагается на командира летного подразделения.
- (2) Пилот, выполняет полеты в незакрепленном составе экипажа, сформированном таким образом, чтобы другой пилот имел достаточный опыт эксплуатации данного типа ВС:
 - командир экипажа должен иметь действующий допуск к инструкторской работе или налет не менее 500 часов в качестве КВС на данном типе ВС; или
 - второй пилот должен иметь налет не менее 500 часов на данном типе и при условии отсутствия длительных перерывов в летной работе (более 90 последовательных дней) в течение последних двенадцати месяцев.
- (3) Закрепленный состав экипажа назначается приказом командира летного отряда о допуске пилота к самостоятельным полетам в составе экипажа.
- (4) Изменение в составе закрепленного экипажа при выполнении пилотом первых 10 (20*) самостоятельных полетов не допускается.
(*) для вторых пилотов.
- (5) При формировании экипажей для полетов в условиях PBN, полетов по правилам EDTO, в условиях RVSM и в воздушном пространстве MNPS все члены летного экипажа должны иметь необходимую подготовку и действующий допуск к этому виду полетов.
- (6) 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.

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;
 - 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);
 - полетов для обеспечения минимума трассы;
 - тренировочных/проверочных полетов в соответствии с программами подготовки летного состава;
 - методических полетов;
 - полетов с целью допуска экипажа к полетам на аэродромы категории «С» (провозки экипажа).
- (3) Ознакомительные полеты командира ВС по маршрутам и на аэродромы категории «В» выполняются под наблюдением пилота-инструктора, имеющего действующую квалификацию на данный аэродром (маршрут) или прошедшего предварительную подготовку и контроль готовности к полету.
- 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», сотрудники по обеспечению полетов (Flight Dispatcher), флайт-менеджеры, сотрудники департамента управления авиационной безопасностью, инструкторы тренажера (наземные инструкторы – SFI) и инспекторский состав ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;
 - члены летных экипажей ВС А330 и семейства А319/А320/А321;
 - члены летных экипажей ВС RRJ-95 и семейства А319/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 ОАО «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) Допуск летного состава при перерыве в полетах производится в соответствии с установленными требованиями по каждому освоенному типу ВС.
- (7) Квалификационные и летные проверки должны проводиться в установленные сроки по каждому освоенному типу ВС, если не получено разрешение специально уполномоченного органа исполнительной власти в области гражданской авиации Российской Федерации на иное.
- (8) 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:
 - (а) выполнение как минимум трех самостоятельных взлетов и посадок в течение 90 предшествующих дней; и

- (b) подтверждение права выполнения полетов согласно требований пункта 5.5.3.2; и
- (c) регулярные тренировки и подтверждение профессиональной компетентности в выполнении стандартных, нестандартных и аварийных процедур на комплексном пилотажном тренажере в соответствии с требованиями пункта 5.5.3.4; и
- (d) периодическую подготовку по применению аварийно-спасательных средств; и
- (e) сдачу комплексных экзаменов в системе непрерывной подготовки, при этом знание РЛЭ проверяется по каждому типу ВС.

Примечание: Для подтверждения допуска к выполнению полетов одновременно на ВС А330 и ВС семейства А319/А320/А321 допускается чередование летных проверок (LINE CHECK), а также регулярных тренировок и квалификационных проверок пилотов на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK), при этом подтверждение квалификации для одного типа ВС подтверждает квалификацию на другом типе.

Область применения: *квалификационные требования к летному составу при приеме на работу*

Основание: *указание заместителя генерального директора – летного директора на производственном совещании 26.01.2015*

1) Пункт 5.2.3 (4) раздела 5.2 на стр. 5.2.7÷5.2.8 изложить в новой редакции:

- (4) При приеме на летную работу кандидаты предъявляют в отдел персонала летных и кабинных экипажей документы согласно перечня приложения 5.9.2 и проходят процедуру входного контроля, которая включает:
- собеседование с командиром летного подразделения (уполномоченным представителем департамента производства полетов) и руководителем отдела персонала летных и кабинных экипажей;
 - проверку по линии МВД на отсутствие непогашенной или неснятой судимости за совершение умышленного преступления;
 - проверку опыта работы кандидата в авиации;
 - проверку знаний по специальным дисциплинам в соответствии с требованиями, предъявляемыми к обладателю летного свидетельства соответствующего вида;
 - проверку на комплексном тренажере. Допускается по решению командира летного подразделения совмещение проверки с очередной тренировкой и проверкой на комплексном тренажере после зачисления пилота в штат подразделения;
 - медицинский осмотр в медицинском центре департамента управления делами;
 - собеседование по общему и авиационному английскому языку с уполномоченными специалистами департамента производства полетов (НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота»).

Если по результатам собеседования компетенция кандидата не соответствует уровню знаний по общему английскому языку (не менее 60 % по программам тестирования уровня Intermediate) и авиационному английскому языку (не ниже четвертого уровня по шкале ИКАО), он имеет право подтвердить свой уровень подготовки пройдя квалификационное тестирование по английскому языку в НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота» (тестирование проводится за счет средств кандидата).

- (*) Кандидаты 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:
- оценку профессиональной годности кандидата (не ниже 18 баллов) уполномоченным психологом ОАО «Аэрофлот»;
 - осмотр у врача летного отряда;
 - экспресс-тестирование на наличие наркотических средств, психотропных и других токсических веществ и их метаболитов в организме и осмотр (обследование) нарколога МЦ ДУД.

2) **Пункт 5.9.2 на стр. 5.9.2 дополнить текстом следующего содержания:**

Перечень предъявляемых документов:

- резюме;
- характеристика/рекомендация с предыдущего места работы;
- паспорт;
- справка об отсутствии судимости (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 об уровне владения английским языком 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;
- трудовая книжка или выписка из нее за все время летной работы (при наличии);
- документы о прохождении КПК и видов подготовок (при наличии);
- летное дело (при наличии).

Дата утверждения: 03.02.2015

Действует с даты утверждения.

Должностное лицо: Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано: Директор департамента управления
безопасностью полетов

Заместитель директора - главный пилот

Заместитель директора департамента управления
персоналом

Директор юридического департамента

Начальник отдела летных и кабинных экипажей

Область применения: *приложение к свидетельству члена экипажа воздушного судна.*

Основание: *письмо директора ДУБП от 16.01.2015 вн.№ 006/21.*

1) **Пункт 5.9.14 раздела 5.9 на стр. 5.9.28 дополнить текстом следующего содержания:**

(2) Описание порядка заполнения приложения к свидетельству члена летного экипажа ВС

Приложение к пилотскому свидетельству (далее - Приложение) является документом, подтверждающим прохождение пилотом квалификационной проверки на ВС и сертифицированном тренажере (далее - FFS), а также действующих допусков на выполнение полетов, требующих специальной подготовки.

Приложение действительно только при предъявлении действующего свидетельства, номер которого указан в приложении.

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 должность, тип ВС, допуск к выполнению функций инструктора и экзаменатора (например: «Captain A319/320/321, TRI» или «Co-pilot B737NG» и т.д.);
- в разделе допусков к видам полётов - напротив соответствующего допуска ставится дата допуска и роспись специалиста летного отряда, внесшего эту дату на основании записи в лётной книжке пилота. Строчка вида полётов, к которому у владельца допуска нет, остаётся чистой;
- данные о проведении квалификационной проверки на ВС вносятся инструктором-экзаменатором после успешного прохождения пилотом проверки (в день её проведения);
- данные о проведении проверки на FFS вносятся инструктором после успешного прохождения пилотом проверки;
- для пилотов, выполняющих полёты на нескольких типах ВС, заполняются отдельные приложения на каждый тип ВС.

Дата утверждения: 19.02.2015

Действует с даты утверждения.



Должностное лицо: Заместитель генерального директора –
летный директор

Согласовано: Директор департамента управления
безопасностью полетов

Заместитель директора - главный пилот

Директор юридического департамента

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	5.2.10
5.2.5.	Ввод в строй.....	5.2.11
5.2.6.	Учет полетного времени.....	5.2.12
	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	5.3.7
5.3.7.	Стажер.....	5.3.8
5.4.	Кабинный экипаж	5.4.1
5.4.1.	Общие положения.....	5.4.1
5.4.2.	Старший бортпроводник	5.4.3
5.4.3.	Инструктор – проводник бортовой	5.4.3
5.4.4.	Порядок проведения проверок членов кабинного экипажа в рейсовых условиях	5.4.4
	5.5. Допуск членов летного экипажа к полету и подтверждение квалификации по специальности	5.5.1
5.5.1.	Общие положения.....	5.5.1
5.5.2.	Допуск членов летного экипажа к полету	5.5.1
5.5.3.	Подтверждение квалификации.....	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 на базе АУЦ	5.6.2
5.6.2.	Профессиональная подготовка на базе ДОБ.....	5.6.2
5.6.3.	Периодическая подготовка	5.6.6
5.6.4.	Поддержание годности к летной работе членов кабинных экипажей.....	5.6.7
5.6.5.	Допуск к выполнению полетов.....	5.6.7

- 5.6.6. Допуск к полетам после перерыва в летной работе..... 5.6.8
- 5.6.7. Проверка работы обладателя свидетельства бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации в рейсовых условиях..... 5.6.9
- 5.6.8. Подтверждение квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации» 5.6.9

5.7. Подготовка, стажировка и продление полномочий сотрудика по обеспечению полетов (Flight Dispatcher).....5.7.1

- 5.7.1. Квалификационные требования к диспетчеру по обеспечению полетов..... 5.7.1
- 5.7.2. Подготовка диспетчера по обеспечению полетов..... 5.7.1
- 5.7.3. Квалификация 5.7.2
- 5.7.4. Ввод в строй 5.7.3
- 5.7.5. Проверка на допуск к самостоятельной работе и подтверждение квалификации 5.7.3
- 5.7.6. Повышение квалификации 5.7.3
- 5.7.7. Специальная подготовка..... 5.7.4
- 5.7.8. Ведение и хранение данных 5.7.4

5.8. Политика ОАО «Аэрофлот» в области человеческого фактора5.8.1

- 5.8.1. Основные положения..... 5.8.1
- 5.8.2. Политика ОАО «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. Лист собеседования с кандидатом для приема на работу 5.9.1
- 5.9.2. Квалификационные требования к членам летных экипажей при приеме на работу и переподготовке на новые типы ВС..... 5.9.2
- 5.9.3. Контрольный лист кандидата на ввод в строй командиром ВС..... 5.9.3
- 5.9.4. Представление для обучения по курсу первоначальной подготовки инструкторского состава..... 5.9.4
- 5.9.5. Акт квалификационной проверки инструктора 5.9.5
- 5.9.6. Акт квалификационной проверки экзаменатора 5.9.7
- 5.9.7. Акты квалификационной проверки 5.9.8
- 5.9.8. Тренировка и проверка на тренажере 5.9.14
- 5.9.9. Мероприятия после приостановления допуска к полетам или при отклонениях (нарушениях) в технике пилотирования..... 5.9.20
- 5.9.10. Бланк замечаний 5.9.22
- 5.9.11. Лист учета регулярных тренировок пилота на тренажере..... 5.9.23
- 5.9.12. Категории сложности аэродромов и маршрутов 5.9.25
- 5.9.13. Подтверждение права выполнения полетов в ОАО «Аэрофлот» 5.9.26
- 5.9.14. Приложение к свидетельству члена экипажа воздушного судна 5.9.28

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 ОАО «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.

Командир воздушного судна стажер (SPIC) – второй пилот, выполняющий в соответствии с программой ввода в строй, утвержденной уполномоченным органом гражданской авиации Российской Федерации, обязанности и функции командира воздушного судна под наблюдением пилота-инструктора.

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, парашютов 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, срок действия свидетельства (при наличии ограничений) или отметка о неограниченном сроке его действия, 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 ОАО «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 и оформляет им свидетельства авиационных специалистов, а также вносит в свидетельства бортпроводников квалификационные отметки.
- (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) квалификационные отметки о типе ВС, специальности (командир ВС; второй пилот; инструктор; инструктор-экзаменатор), допуске к полетам по приборам, ограничение допуска к полетам по приборам, а также записи о допуске к полетам по минимуму CAT-II(III), к полетам в воздушном пространстве MNPS и RVSM, к заходам на посадку с применением систем PBN и к полетам по правилам EDTO (ETOPS), заверенное подписью председателя МКК и печатью ОАО «Аэрофлот».

Приложение к свидетельству действительно в течение двенадцати месяцев от даты проверки техники пилотирования и практической работы члена экипажа в полете.

- (8) Подтверждение квалификации по специальности члена летного экипажа осуществляется ежегодно на основании:
- медицинского заключения;
 - листа оценок проверки знаний по специальным дисциплинам;
 - результатов проверки техники пилотирования и практической работы в полете (LINE CHECK);
 - результатов квалификационной проверки на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK).

- (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 оценок проверки знаний по специальным дисциплинам, акт квалификационных проверок на комплексном тренажере и акт проверки техники пилотирования и практической работы в полете хранятся в летном деле специалиста до завершения процедур очередных квалификационных проверок, но не менее пятнадцати месяцев.

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 под контролем командира воздушного судна обязанности и функции 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 в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна, если он имеет свидетельство линейного пилота.

- (3) Обладатель свидетельства лишается права выполнять обязанности, предусмотренные этим свидетельством в случаях:

- отсутствия или порчи отдельных листов в свидетельстве;
- наличия подчисток и незавершенных исправлений в нем;
- отсутствия или повреждения фотографии владельца;
- 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) Пилоты, осуществляющие международные коммерческие перевозки и достигшие 60-летнего возраста, могут выполнять функции командиров воздушных судов на ВС с двумя пилотами до достижения ими возраста 65 лет при условии, что возраст другого пилота в составе летного экипажа не превышает 60 лет.

Обладатели свидетельств пилотов могут выполнять функции второго пилота воздушных судов, осуществляющих международные коммерческие перевозки до достижения ими 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 кандидаты проходят процедуру входного контроля, которая включает:

- собеседование с командиром летного подразделения (уполномоченным представителем департамента производства полетов) и руководителем отдела персонала летных и кабинных экипажей;
- проверку по линии МВД на отсутствие непогашенной или неснятой судимости за совершение умышленного преступления;
- проверку опыта работы кандидата в авиации;
- проверку знаний по специальным дисциплинам в соответствии с требованиями, предъявляемыми к обладателю летного свидетельства соответствующего вида;
- проверку на комплексном тренажере. Допускается по решению командира летного подразделения совмещение проверки с очередной тренировкой и проверкой на комплексном тренажере после зачисления пилота в штат подразделения;
- медицинский осмотр в медицинском центре департамента управления делами или ином сертифицированном и одобренном руководством ОАО «Аэрофлот» медицинском учреждении с обязательной оценкой профессиональной годности кандидата (не ниже 18 баллов) уполномоченным психологом ОАО «Аэрофлот», чья квалификация подтверждена соответствующим свидетельством;
- собеседование по общему и авиационному английскому языку с уполномоченными специалистами департамента производства полетов (НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота»).

Если по результатам собеседования компетенция кандидата не соответствует уровню знаний по общему английскому языку (не менее 60 % по программам тестирования уровня Intermediate) и авиационному английскому языку (не ниже четвертого уровня по шкале ИКАО), он имеет право подтвердить свой уровень подготовки пройдя квалификационное тестирование по английскому языку в НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота» (тестирование проводится за счет средств кандидата).

- (5) При несовпадении данных кандидата с вышеуказанными требованиями местная квалификационная комиссия ДПП вправе рассмотреть вопрос о рекомендации в индивидуальном порядке.
- (6) 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 ОАО «Аэрофлот»;
 - (ii) сдать тест по двум блокам теоретических дисциплин в системе непрерывной подготовки;
 - (iii) пройти базовый курс CRM;
 - (iv) изучить особенности выполнения полетов по маршрутам и на аэродромы в объеме предварительной подготовки;
 - (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.

- (с) пройти проверку практической работы в составе экипажа ВС в рейсовых условиях на соответствие выполнения технологических операций и летных стандартов ОАО «Аэрофлот» и подтвердить квалификацию по специальности.

Результаты подготовки оформляются на бланках: «Подтверждение права выполнения полетов в ОАО «Аэрофлот» (приложение 5.9.13); «Тренировка и проверка на тренажере»; «Акт квалификационной проверки» и в летной книжке.

- (7) На основании результатов подготовки и проверки заместитель генерального директора – летный директор издает приказ о допуске летного специалиста к самостоятельной работе в ОАО «Аэрофлот».

ВНИМАНИЕ: Полный комплекс мероприятий, связанных с допуском специалиста к самостоятельной работе в ОАО «Аэрофлот», должен быть выполнен до истечения испытательного срока согласно трудовому договору.

- (8) В случае неудовлетворительных результатов подготовки, решение о прекращении трудового договора с работником принимает генеральный директор на основании рапорта заместителя генерального директора – летного директора.

- (9) Дополнительные требования при приеме на работу пилотов имеющих иностранное гражданство:

(а) 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 ОАО «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 ОАО «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, ОАО «Аэрофлот» признает документально подтвержденные допуски иностранного пилота на право выполнения полетов по категорированным минимумам, к полетам в условиях PBN, в воздушном пространстве MNPS и RVSM, по правилам EDTO (ETOPS) 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 по департаменту производства полетов.

- (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 ОАО «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.

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 ПЛС данного типа ВС.

Кандидаты на ввод в строй командирами ВС должны иметь:

- (a) свидетельство линейного (коммерческого) пилота;
- (b) отличные оценки по технике пилотирования и практической работе членов летного экипажа в полете (LINE CHECK), квалификационной проверке на комплексном тренажере (PROFICIENCY CHECK);
- (c) четвертый уровень владения английским языком по шкале ICAO.

(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 КЛС 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 КЛС.

- (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.
- (c) 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 ОАО «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 с кандидатом выполняется контрольно-проверочный полет командиром ЛО или его заместителем, который дает заключение о готовности второго пилота к вводу в строй командиром ВС.
- (2) Командир ЛО готовит рапорт на имя заместителя генерального директора – летного директора о допуске к вводу в строй и закреплении кандидата за инструктором. Рапорт должен быть подписан командиром ЛО и согласован с директором департамента производства полетов, заместителем директора – главным пилотом 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 заполненный контрольный лист прохождения процедуры отбора кандидата на ввод в строй КВС.
- (3) При положительном решении заместителя генерального директора – летного директора отдел летно-методического обеспечения готовит проект соответствующего распоряжения по департаменту производства полетов.
- (4) На основании распоряжения председателем МКК в приложение к свидетельству пилота вносится запись «Командир воздушного судна – стажер».

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.

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 ОАО «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, имевшие ранее квалификацию инструктора на других типах ВС в ОАО «Аэрофлот» с перерывом в инструкторской работе не более 3 лет, должны соответствовать требованиям подпунктов (a), (b), (c), (f) пункта 5.3.3.2 (1), выполнить не менее 15 полетов на данном типе ВС и пройти подготовку к инструкторской работе на освоенном типе ВС в соответствии с ППЛС типа.

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 при продлении действия летного свидетельства.
- (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 в качестве члена экипажа ВС, инструктора, проверка на подтверждение квалификации по специальности) выполняется назначенным эксплуатантом или уполномоченным органом в области гражданской авиации для выполнения квалификационных проверок инструктором-экзаменатором.

Инструктор-экзаменатор – летный специалист или лицо командно-летного, инспекторского состава, имеющий квалификационную отметку инструктора в свидетельстве летного специалиста, прошедший соответствующую подготовку, проверку и допущенный решением МКК (ВКК) к выполнению функций инструктора-экзаменатора.

5.3.4.2. **Требования к инструктору-экзаменатору**

Инструктор-экзаменатор должен иметь допуск к выполнению инструкторской работы и предельный метеорологический минимум для данного типа воздушных судов, эксплуатируемых в ОАО «Аэрофлот», а так же квалификацию как минимум равнозначную квалификации проверяемого члена экипажа, у которого он уполномочен проводить проверку знаний или профессиональную проверку.

Кандидат на получение статуса экзаменатора должен иметь опыт инструкторской работы не менее двух лет, пройти теоретическую подготовку по специально утвержденной программе и выполнить одну проверку профессиональной подготовки члена экипажа ВС по специальности в роли экзаменатора под контролем уполномоченного МКК (ВКК) 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 комплексном тренажере);
 - подтвердить инструкторский допуск на данном 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 в рейсовых (аэродромных) условиях на подтверждение квалификации в качестве соответствующего члена экипажа ВС.
- (3) Инструктор-экзаменатор имеет право выполнять квалификационные проверки летного состава ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

В случае невыполнения любого из указанных выше подпунктов 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 должности инструкторов по специальности 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 у уполномоченного психолога ОАО «Аэрофлот», чья квалификация подтверждена соответствующим свидетельством;
- тестирование по общему английскому языку;
- 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 инспектором ОВСИ 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 ведущих специалистов ДПП один раз в 2 года 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 летному специалисту присваивается квалификация инструктора-экзаменатора с оформлением допуска к выполнению определенных функций по проверке летного состава.

Допуск инструктора-экзаменатора к определенным видам проверок (техника пилотирования, самолетовождение, квалификационная проверка на комплексном пилотажном тренажере, теоретический тест и др.) оформляется записью в летной книжке (раздел «Допуск к полетам») 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 ОАО «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.

5.4. КАБИННЫЙ ЭКИПАЖ

5.4.1. Общие положения

5.4.1.1. 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 ДОБ 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 ОАО «Аэрофлот» определяются должностной инструкцией.

5.4.1.2. 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.

5.4.1.3. Категорирование членов кабинных экипажей ВС

- (1) Категории квалификации членам кабинных экипажей ВС ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» – не менее 500 часов);
 - наличие допуска к ведению информационной работы на борту ВС;
 - 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 налете – не менее 2000 часов;
 - наличие допуска к ведению информационной работы на борту ВС;
 - 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 ДОБ. 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 ДОБ.
- (10) Члены кабинного экипажа, которым была понижена категория квалификации допускаются к повышению не ранее чем через 1 год.

5.4.2. 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

ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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.

5.4.3. Инструктор – проводник бортовой

Инструктор-проводник бортовой (ИПБ) – специалист гражданской авиации, имеющий свидетельство бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации с квалификационной отметкой «Инструктор – проводник бортовой», 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.

5.4.4. Порядок проведения проверок членов кабинного экипажа в рейсовых условиях

Виды квалификационных проверок	
<p>КПП на допуск к самостоятельной работе бортпроводником на типе ВС. КПП на допуск к самостоятельной работе бортпроводником на новом типе ВС. КПП на подтверждение допуска к работе бортпроводником на типе ВС. КПП на допуск к самостоятельной работе инструктором – проводником бортовым на типе ВС с правом проверки бортпроводников в рейсовых условиях. КПП на допуск к самостоятельной работе старшим бортпроводником на типе ВС.</p>	
Проверяемые лица	Полномочные лица, осуществляющие проверки
<p>Директор департамента обслуживания на борту</p>	<p>Инспекторский состав (бортпроводники) ДУБП или представители уполномоченных государственных органов гражданской авиации Российской Федерации при наличии у них необходимых допусков</p>
<p>Инспекторы ДУБП (бортпроводники)</p>	<p>Пилот-инспектор ДУБП (инструктор-экзаменатор), по согласованию с председателем МКК или представители уполномоченных государственных органов гражданской авиации Российской Федерации при наличии у них необходимых допусков</p>
<p>Специалисты, обладающие свидетельством бортпроводника или бортпроводники, прошедшие первоначальную подготовку</p>	<p>Лица авиационного персонала, обладающие свидетельством бортпроводника, имеющие инструкторский допуск на типе ВС, в том числе инспекторский состав (бортпроводники) ДУБП</p>

5.5. ДОПУСК ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА К ПОЛЕТУ И ПОДТВЕРЖДЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ

5.5.1. 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 ОАО «Аэрофлот».

Профессиональная подготовка летного состава осуществляется на базе департамента подготовки авиационного персонала, в летных подразделениях ДПП и НОЧУ СПО «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.

ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

5.5.2. 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) при выполнении международных полетов:
- (a) в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, подготовку и проверку уровня владения общим и авиационным английским языком не ниже четвертого (рабочего) уровня по шкале ИКАО;

- (b) изучение правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государств, в воздушном пространстве которых планируется выполнять полеты.
- (6) а также теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP (включая P-RNAV) по правилам полетов EDTO (ETOPS) и к выполнению полетов в воздушном пространстве MNPS, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна.

5.5.3. Подтверждение квалификации

5.5.3.1. 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.

5.5.3.2. 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 и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность летного специалиста выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации. Пилоты должны также подтвердить умение выполнять полеты по правилам полетов по приборам.
Успешное прохождение пилотом проверки в полете и на комплексном тренажере является подтверждением права выполнения взлетов, заходов на посадку и посадок в условиях присвоенного минимума.
- (2) Проверка техники пилотирования и практической работы членов летного экипажа в полете (LINE CHECK) проводится не менее одного раза в течение любого периода продолжительностью 12 месяцев.
Проверка проводится, как правило, в рейсовых условиях в объеме двух полетов (в течение не менее часа) и совмещается с подтверждением допуска к полетам на международных воздушных линиях.
Член летного экипажа теряет право самостоятельного выполнения полетов на конкретном типе ВС по истечении 12 месяцев от даты квалификационной проверки в полете.
По истечении 12 месяцев от даты квалификационной проверки пилот имеет право выполнять полеты только под контролем инструктора в целях тренировки и/или проверки.
- (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 ОАО «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/проверки 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.

Объем подготовки определяет командир летного подразделения в соответствии действующими требованиями.

(с) Оценка качества знаний проводится в объеме требований к системе непрерывной профессиональной подготовке летного состава ОАО «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 или летной проверке, не может быть допущен к коммерческим полетам. Основанием для отстранения от летной работы является заполненный бланк «Приостановление допуска к полетам» уполномоченного экзаменатора, проводившего летную проверку, проверку профессиональных навыков на комплексном тренажере или теоретический тест с указанием критических отклонений, ошибок или недостаточных знаний проверяемого, 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 представления рапорта экзаменатором.

(а) При получении неудовлетворительной оценки по результатам теоретической подготовки ему предоставляется возможность самостоятельно изучить необходимый материал и подтвердить достаточность своих знаний назначенному экзаменатору.

(б) 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 неусвоенных 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 неусвоенных элементов. По заключению инструктора летный специалист может быть допущен к повторной проверке практической работы на ВС в полете.

Примечание: Программу дополнительной подготовки формирует ведущий пилот (специалист) – инспектор ОВСИ на основании рапорта экзаменатора и по согласованию с командиром летного подразделения (старшим пилотом – инструктором).

(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, ОВСИ, 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.
- (е) При повторном получении неудовлетворительной оценки (не подтверждении квалификации по специальности) летный специалист приказом заместителя генерального директора – летного директора направляется на МКК для определения соответствия занимаемой должности.
- (б) 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 ведущих специалистов 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.

5.5.3.3. 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 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 бортиженер 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 воздушном судне этого типа под контролем инструктора или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

- (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; и
 - (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.
- (a) 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;

- за предшествующие 12 календарных месяцев выполнить контрольно-проверочные полеты на ВС или на тренажере в объеме не менее 2 полетов с правого пилотского сидения.

При невыполнении требования по выполнению полета за предшествующие 90 дней пилоту необходимо пройти тренировку по выполнению полетов с правого пилотского сидения на ВС под контролем инструктора в объеме не менее 2 полетов.

(b) Для подтверждения допуска к выполнению полетов с правого пилотского сидения в крейсерском полете:

- за предшествующие 12 календарных месяцев выполнить не менее одного полета с правого пилотского сидения в крейсерском полете;
- за предшествующие 12 календарных месяцев выполнить контрольно-проверочные полеты на ВС или на тренажере в объеме не менее 2 полетов с правого пилотского сидения.

При невыполнении требования по выполнению полета за предшествующие 12 календарных месяцев пилоту необходимо пройти тренировку по выполнению полетов с правого пилотского сидения на тренажере под контролем инструктора в объеме не менее 1 часа.

(9) Поддержание квалификации вторых пилотов.

Для поддержания квалификации вторым пилотам разрешается выполнять:

(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) посадку:

- при боковой составляющей ветра не более 80 % от предельно допустимой для фактического состояния поверхности ВПП (*);
- при располагаемой посадочной дистанции, превышающей требуемую 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) (*).

(*) 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.

(10) Подтверждение права выполнения полетов по правилам ETOPS.

Для подтверждения допуска к выполнению полетов по правилам ETOPS пилот обязан за предшествующие 12 календарных месяцев пройти контроль знаний применительно к полетам по правилам ETOPS на конкретном типе ВС (может совмещаться с продлением свидетельства) и выполнить не менее одного полета с применением правил ETOPS.

При перерыве в полетах с применением правил ETOPS более 12 календарных месяцев пилот должен выполнить не менее 1 полета под контролем инструктора на ВС.

- (11) Подтверждение права выполнения полетов в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики.

Для подтверждения допуска к выполнению полетов в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики пилот обязан за предшествующие 12 календарных месяцев:

- (а) пройти контроль знаний применительно к полетам в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики на конкретном типе ВС (может совмещаться с продлением свидетельства), включая:
- дополнительные региональные правила полетов в воздушном пространстве MNPS (Doc 7030);
 - «North Atlantic MNPS airspace operations 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;
 - технология взаимодействия членов экипажа при проведении предполетной подготовки и выполнении полета;
 - процедуры ведения радиосвязи в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики, использование Data-Link и Selcall (где применимо);
 - действия экипажа при вынужденной посадке на воду.
- (b) выполнить не менее одного полета в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики.

При перерыве в полетах в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики 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 MNPS Северной Атлантики.

При перерыве в полетах в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики более 5 лет подготовка проводится в полном объеме.

5.5.3.4. 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);
 - (c) 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.

Лица, выполняющие полеты на нескольких типах ВС, проходят тренировку и проверку на комплексных тренажерах каждого освоенного типа ВС.

- (10) Для штурманов тренировка/проверка на комплексном тренажере может быть заменена тренировкой/проверкой на процедурном тренажере (MFTD, FPTD и т.п).

5.5.3.5. 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):

(а) 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.

5.5.3.6. 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» по авиационному английскому языку проводится в НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота» в соответствии с утвержденной процедурой и периодичностью, установленной требованиями ИКАО.

Примечание: обязательное квалификационное тестирование летного состава филиалов ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» предоставляет летному составу право посещения консультаций с преподавателями НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота». Количество консультаций согласовывается с руководством ДПП ОАО «Аэрофлот».

5.5.3.7. 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 ОАО «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.

5.6. 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 ОАО «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 АУЦ и на базе ДОБ по учебным планам и программам, утвержденным уполномоченным органом ГА РФ, и предусматривает:

- теоретическую подготовку;
- тренажерную подготовку;
- летную подготовку.

Профессиональная подготовка членов кабинных 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.

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 на базе АУЦ

Профессиональная подготовка на базе АУЦ включает:

- первоначальную подготовку;
- переподготовку на другой/новый тип ВС;
- периодическую подготовку (ежегодная подготовка, КПК).

5.6.2 Профессиональная подготовка на базе ДОБ

(1) Профессиональная подготовка на базе ДОБ проводится в соответствии со следующими программами:

- Программа подготовки бортпроводника-стажера к самостоятельной работе бортпроводником гражданской авиации Российской Федерации (РИ-502-010Х);
- Программа ввода в строй бортпроводника при переподготовке на новые типы ВС (РИ-502-023Х);
- Программа ввода в строй и допуска к самостоятельной работе 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 ОАО «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.

Слушатель АУЦ после успешного окончания курса обучения по программе первоначальной подготовки направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки (РИ-502-010). Летная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- предварительную подготовку под контролем инструкторского состава ДОБ;
- не менее 30-и часов стажерского налета (тренировка практических навыков в рейсовых условиях и контрольно-проверочный полет (КПП) на допуск к самостоятельной работе бортпроводником).

Слушатель АУЦ включается в Задание на полет кабинного экипажа в качестве бортпроводника-стажера сверх минимального состава кабинного экипажа. После завершения стажировки и получения допуска к самостоятельной работе бортпроводником на одном из типов ВС, слушатель АУЦ допускается для прохождения МКК ОАО «Аэрофлот».

Стажер-слушатель АУЦ, который не получил допуск к самостоятельной работе по окончании стажировки, 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 авиационная медицина.

Без заключения ИПБ о допуске к самостоятельной работе бортпроводником на одном из типов ВС стажер – слушатель АУЦ к прохождению МКК ОАО «Аэрофлот» не допускается.

- (4) Подготовка и допуск к самостоятельной работе после переучивания на новый тип ВС

Бортпроводник направляется на обучение в АУЦ после изучения методических материалов с применением дистанционных образовательных технологий (в режиме онлайн).

После успешного окончания курса обучения по программе переподготовки на тип ВС бортпроводник направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки (в соответствии с РИ-502-023Х).

Летная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- тренировку практических навыков в рейсовых условиях под контролем старшего бортпроводника (два полета);
- допуск к самостоятельной работе бортпроводником на типе ВС в КПП с инструктором-проводником бортовым (один полет).

При выполнении программы летной подготовки бортпроводник включается в Задание на полет кабинного экипажа сверх минимального состава.

- (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 ОАО «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 методических материалов с применением дистанционных образовательных технологий (в режиме онлайн).

После успешного окончания курса обучения по программе подготовки старших бортпроводников кандидат направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки (РИ-502-034Х).

Летная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- предварительную подготовку под контролем инструкторского состава ДОБ;
- тренировку практических навыков в рейсовых условиях (один полет) и КПП (один полет) на допуск к самостоятельной работе старшим бортпроводником (тренировка практических навыков в рейсовых условиях и допуск к самостоятельной работе старшим бортпроводником осуществляются инструктором – проводником бортовым).

При выполнении программы летной подготовки 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 т.ч., стаж работы в других авиакомпаниях);
- 1 категория квалификации;
- положительное заключение МКК 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 и положительное заключение МКК ОАО «Аэрофлот»;

- 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 ОАО «Аэрофлот» не менее двух лет (для специалистов, пришедших из других авиакомпаний и имеющих квалификационную отметку «инструктор-проводник бортовой», стаж в должности СБ в ОАО «Аэрофлот» должен составлять не менее 12 месяцев);
- иметь 1-ю категорию квалификации;
- обладать организаторскими и педагогическими способностями.

Кандидат направляется на обучение после изучения методических материалов с применением дистанционных образовательных технологий (в режиме онлайн).

После успешного окончания курса подготовки ИПБ в АУЦ кандидат направляется в ДОБ для прохождения летной подготовки (в соответствии РИ-502-034Х).

Летная подготовка на базе ДОБ предусматривает:

- предварительную подготовку под контролем инструкторского состава ОКЭ/ДОБ (участие в проведении технических занятий, тренингов, предварительной/сезонной подготовки бортпроводников на базе ДОБ);
- тренировку практических навыков в рейсовых условиях (два полета), которая включает участие в проведении одного из видов квалификационных проверок в рейсовых условиях (КПП на подтверждение квалификации или допуск бортпроводника/СБ к самостоятельной работе на типе ВС) под контролем и ответственностью проверяющего (выводы по результатам проверок оформляет проверяющий);
- допуск к самостоятельной работе инструктором-проводником бортовым на типе ВС в КПП под контролем проверяющего (два полета).

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.

В случае наличия у кандидата квалификации ИПБ и допуска на один из типов ВС, эксплуатируемом в ОАО «Аэрофлот», получение допуска к самостоятельной работе ИПБ на других типах ВС осуществляется в КПП под контролем проверяющего (один полет).

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 ОАО «Аэрофлот» на осуществление проверок на подтверждение квалификации и допуск к самостоятельной работе ИПБ.

При выполнении программы летной подготовки кандидат включается в состав кабинного экипажа.

5.6.3. Периодическая подготовка

5.6.3.1. Повышение квалификации

Основными формами повышения квалификации являются:

КПК для обладателей свидетельства бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации – 1 раз в 2 года;

Дополнительно:

- для старших бортпроводников – КПК СБ 1 раз в 2 года;
- для лиц, имеющих квалификационную отметку «инструктор-проводник бортовой» – КПК ИПБ 1 раз в 5 лет;
- для всех лиц, имеющих свидетельство бортпроводника гражданской авиации Российской Федерации, – сдача экзамена на подтверждение знаний профессионально иностранного языка по программе КПК.

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 и в целях поддержания квалификации.

При прохождении данного вида профессиональной подготовки предусмотрена проверка знаний общего иностранного языка.

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 бортпроводники, имеющие в медицинской книжке заключение врача МЦ ДОБ о допуске к работе (по результатам всех обязательных медицинских обследований).

Профессиональная гигиеническая подготовка заканчивается проведением аттестации, на основании результатов которой в личную медицинскую книжку вносятся:

- дата проведения аттестации;
- штамп аттестации с указанием вида деятельности, название учреждения, где проводилось обучение, и аттестация;
- номерная голографическая наклейка.

5.6.3.4. Сезонная подготовка

Сезонная подготовка членов кабинных экипажей проводится 1 раз в 6 месяцев в соответствии с планом подготовки ОАО «Аэрофлот» к работе в весенне-летний и осенне-зимний периоды (ВЛП/ОЗП). Период проведения сезонной подготовки определяется приказом генерального директора ОАО «Аэрофлот».

Сезонная подготовка включает:

- теоретическую подготовку с применением дистанционных образовательных технологий, предусматривающую самостоятельное изучение материалов, касающихся особенностей работы в данный период, а также изучение анализа деятельности за прошедший период;
- проведение конференции по результатам подготовки.

5.6.3.5. Предварительная подготовка

Предварительная подготовка — основной вид подготовки, в процессе которой осуществляется изучение материалов, отработка практических навыков, розыгрыши полетов и контроль готовности членов кабинного экипажа 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 членами кабинного экипажа особенностей предстоящего рейса проводится накануне вылета с полным составом кабинного экипажа и с участием специалистов, назначаемых директором ДОБ.

5.6.4. Поддержание годности к летной работе членов кабинных экипажей

Поддержание годности к летной работе членов кабинных экипажей достигается систематическими полетами (не реже 1 раза в 3 месяца) в соответствии с действующими квалификационными отметками по типам ВС в приложении к свидетельству бортпроводника.

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:
 - 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.

- (1) При перерыве в летной работе от 90 дней до 1 года проводятся:
 - предварительная подготовка (технические занятия) под контролем ИПБ, включающая изучение руководящих документов, информации по безопасности полетов, подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС) с отметкой в журнале учета предварительной подготовки личного состава к полетам, а также изучение материалов сезонной подготовки в режиме онлайн;
 - один контрольно-проверочный полет с ИПБ на подтверждение квалификации "Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации".
- (2) При перерыве в летной работе от 1 года до 2 лет проводятся:
 - предварительная подготовка (технические занятия) под контролем ИПБ, включающая изучение руководящих документов, информации по безопасности полетов, подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС) с отметкой в журнале учета предварительной подготовки личного состава к полетам;
 - сезонная подготовка в режиме онлайн;
 - обучение по программе Ежегодной подготовки в АУЦ по типам ВС при действующем КПК;
 - один контрольно-проверочный полет с ИПБ на подтверждение квалификации "Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации".
- (3) При перерыве в летной работе от 2 до 5 лет проводится:
 - КПК при АУЦ;
 - предварительная подготовка (технические занятия) под контролем ИПБ, включающая изучение руководящих документов, информации по безопасности полетов, подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС) с отметкой в журнале учета предварительной подготовки личного состава к полетам;
 - сезонная подготовка в режиме онлайн;
 - 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 90 дней до 2 лет предусмотрена предварительная подготовка (технические занятия), включающая подготовку по аварийным и сервисным процедурам (по типам ВС) под контролем инструктора-проводника бортового с отметкой в журнале учета предварительной подготовки личного состава к полетам;
- при перерыве от 2 лет до 5 лет проводится обучение по программе Ежегодной подготовки в АУЦ по типу ВС, сезонная подготовка в режиме онлайн, а также предусмотрены два контрольно-проверочных полета с ИПБ на подтверждение допуска к выполнению работы бортпроводником на типе ВС;
- при перерыве в полетах на типе ВС более 5-ти лет — восстановление допуска возможно после прохождения обучения по программе переподготовки на новый тип ВС при 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 инструктором-проводником бортовым в следующих случаях:

- при подтверждении квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации»;
- после перерыва в летной работе;
- при необходимости внеплановой проверки квалификации;
- при допуске к самостоятельной работе на новом типе ВС.

Член кабинного экипажа, дважды получивший неудовлетворительную оценку по результатам квалификационной проверки, к выполнению летной работы не допускается. Решение о дальнейшей производственной деятельности штатного работника ДОБ принимает МКК ДОБ ОАО «Аэрофлот».

Периодичность осуществления проверок на подтверждение квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации» в рейсовых условиях:

- бортпроводников 1-й и 2-й категории квалификации – не реже 1 раза в год;
- бортпроводников 3-й категории квалификации – не реже 1 раза в 6 месяцев.

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, полученным при обучении по программам КПК и ЕП (оценки действительны в течение одного года);
 - результатов проверки квалификации «Бортпроводник гражданской авиации Российской Федерации» 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 ОАО «Аэрофлот» и печатью ОАО «Аэрофлот».

Приложение к свидетельству действительно в течение двенадцати месяцев от даты квалификационной проверки члена кабинного экипажа в полете.

- (3) Оценки, полученные на экзаменах КПК, действительны в течение одного года.

5.7. ПОДГОТОВКА, СТАЖИРОВКА И ПРОДЛЕНИЕ ПОЛНОМОЧИЙ СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (FLIGHT DISPATCHER)

5.7.1. Квалификационные требования к диспетчеру по обеспечению полетов

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.

Для получения свидетельства кандидат на присвоение квалификации сотрудника по обеспечению полетов должен:

- (a) иметь возраст не менее 21 года;
- (b) владеть английским языком на уровне Intermediate международного стандарта коммуникативной деятельности ALTE;
- (c) сдать входной экзамен (тест) по дисциплинам согласно Положению о полетном диспетчерском обслуживании (Flight Dispatch) экипажей воздушных судов ОАО «Аэрофлот»;
- (d) продемонстрировать способность говорить и читать на русском языке на уровне, позволяющем осуществлять связь с другими структурными подразделениями авиакомпании;
- (e) иметь практический стаж работы по специальностям, перечисленным в Положении о полетном диспетчерском обслуживании (Flight Dispatch) экипажей воздушных судов ОАО «Аэрофлот» или иметь диплом об окончании высшего учебного заведения по специальностям пилот, штурман, диспетчер по ОВД или инженер по аэронавигационному обеспечению полетов;
- (f) успешно закончить первоначальный курс обучения по курсу «Сотрудник по обеспечению полетов».

Присвоение квалификации «Сотрудник по обеспечению полетов» производится на основании протокола заседания МКК.

5.7.2. Подготовка диспетчера по обеспечению полетов

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.

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.

Программа подготовки по курсу «Сотрудник по обеспечению полетов» с 200 часовым бюджетом учебного времени теоретической подготовки включает в себя следующие дисциплины:

- авиационная метеорология (включая полеты в опасных метеоусловиях и в условиях обледенения);
- особенности самолетовождения (включая обслуживание воздушного движения, правила полетов, радионавигационное обеспечение полетов, требования к минимальным навигационным характеристикам, особенности выполнения полетов на аэродромы категории В и С, правила полетов по ETOPS, правила полетов в регионе Северной Атлантике (MNPS);
- воздушное законодательство;
- эксплуатация ВС (включая летные характеристики ВС, основные системы ВС, Перечень минимальных допустимых отказов (MEL) и Перечень отклонений от стандартной конфигурации ВС (CDL), влияние различных факторов на взлетно-технические характеристики, заправка топливом, требования к качеству и марке топлива, процедуры по профилактике/борьбе с обледенением);
- планирование и расчет полетов (включая введение в специальность диспетчера по обеспечению полетов, рабочий план полета (CFP), составление плана полета (FPL), наземное сопровождение полета, ведение связи с экипажем ВС);
- управление человеческими ресурсами «диспетчер по обеспечению полетов – экипаж» (CRM/DRM);
- центровка и контроль массы (включая правила перевозки багажа, груза, почты и животных на ВС);
- перевозка опасных грузов. Процедуры ограничения;
- авиационная безопасность и процедуры в чрезвычайных и особых ситуациях.

Отбор кандидатов на переучивание осуществляется в соответствии с требованиями Положения о порядке отбора кандидатов для переподготовки по курсу «Сотрудник по обеспечению полетов».

При направлении кандидата на переподготовку в АУЦ с ним заключается индивидуальный ученический договор.

Для присвоения квалификации «Сотрудника по обеспечению полетов» кандидат после окончания переподготовки должен успешно сдать теоретические экзамены (тесты). Для завершения программы стажировки выполнить полет в качестве обсервера.

Для выполнения полетного диспетчерского обслуживания конкретного 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.

Права, обязанности и ответственность сотрудников по обеспечению полетов указаны в соответствующих должностных инструкциях и технологиях.

5.7.3. Квалификация

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 в качестве обсервера, квалификационного полета,

по крайней мере в одном направлении над любым районом, в пределах которого этот сотрудник уполномочен осуществлять контроль за полетами. Этот полет должен включать посадки на возможно большем числе аэродромов.

В исключительных случаях квалификационный полет может быть заменен тренажерной подготовкой с экипажем ВС в объеме ежеквартальной тренировки на комплексном тренажере эксплуатируемого в ОАО «Аэрофлот» типе ВС, к полетному диспетчерскому обслуживанию которого сотрудник по обеспечению полетов имеет допуск, при условии, что в течение следующих 12 месяцев будет выполнен квалификационный полет. Результаты квалификационного полета и тренажерной подготовки оформляются в установленном порядке.

5.7.4. Ввод в строй

Перед началом самостоятельной работы диспетчер по обеспечению полетов должен пройти стажировку в отделе полетного диспетчерского обслуживания в течение не менее 30 рабочих смен. 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.

5.7.5. Проверка на допуск к самостоятельной работе и подтверждение квалификации

Проверка профессиональных навыков диспетчера по обеспечению полетов осуществляется руководящим и старшим диспетчерским составом отдела полетного диспетчерского обслуживания ДПиКОД (ОСС) путем непосредственного контроля подготовки и мониторинга полетов ВС проверяемого специалиста.

Заключение о допуске к самостоятельной работе диспетчера ОПДО ДПиКОД выдается решением МКК на основании представления начальника ОПДО и выводов проверяющего, выполнившего контрольно-проверочный полет на воздушном судне, полетное диспетчерское обслуживание которого выполнялось проверяемым сотрудником.

Ежегодный контроль качества работы диспетчера по обеспечению полетов осуществляется летно-инспекторским составом ДУБП, ДПП в процессе выполнения контрольно-проверочных полетов на ВС, обслуживаемых проверяемым специалистом.

Периодичность проверки профессиональных навыков диспетчера по обеспечению полетов определяется начальником ОПДО и руководителем ГДО ЭВС ДПиКОД, но в любом случае проверки должны проводиться не реже одного раза в течение непрерывных 12 календарных месяцев, а также выполняться в обязательном порядке после перехода к обслуживанию полетов нового типа ВС

5.7.6. Повышение квалификации

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.

5.7.7. Специальная подготовка

Диспетчер по обеспечению полетов должен не менее чем один раз в 3 года пройти сертифицированный курс обучения по управлению человеческими ресурсами «диспетчер по обеспечению полетов – экипаж ВС» (CRM/DRM).

Диспетчер по обеспечению полетов должен не менее чем один раз за 24 месяца пройти курс обучения «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом» в АУЦ, имеющим государственный сертификат.

5.7.8. 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 (ОСС).

5.8. ПОЛИТИКА ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в отношении человеческого фактора

Политика ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»

ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».
- (c) Стандартные эксплуатационные процедуры, организационные факторы.
- (d) NOTECNS – 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 ОАО «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. Лист собеседования с кандидатом для приема на работу

Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____

Специальность _____ Общий налет _____

Тип свидетельства _____ Стаж работы в ГА _____

Налет по типам ВС: (КВС/2 пилот) _____ Дата последнего полета, тип ВС _____

Резолюция руководителя летного подразделения _____

Допустить (не допускать) кандидата к тестированию, должность, Ф.И.О., роспись, дата

№ п/п	Наименование дисциплины	Оценка	Фамилия проверяющего	Подпись	Дата
1	Руководящие документы ГА				
2	Руководство по летной эксплуатации (*)				
3	Особенности самолетовождения на МВЛ				
4	Причины характерных летных происшествий				
5	Бортовые аварийно-спасательные средства и правила их применения (*)				
6	Психолог ОАО «Аэрофлот»				
7	Английский язык: - общий - по шкале ИКАО				

- | | | | |
|------|--|---------------------|-----------------|
| 1, 4 | - командир летного подразделения | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 | - пилоты |
| 2 | - ведущий пилот – инспектор | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 | - штурманы |
| 3 | - ведущий штурман-инспектор | 1, 2, 4, 5, 6 | - бортиинженеры |
| 5 | - ведущий инженер ОЛТЭ ВС | | |
| 6 | - психолог ОАО «Аэрофлот» | | |
| 7 | - ведущий эксперт ОЛМО, зам. начальника ОНЛД ДПП | | |
| (*) | - при наличии типа ВС в ОАО «Аэрофлот» | | |

Начальник отдела персонала
летных и кабинных экипажей ДУП _____

(подпись, фамилия, инициалы, дата)

М.П.

5.9.2. Квалификационные требования к членам летных экипажей при приеме на работу и переподготовке на новые типы ВС

Тип ВС	Образование	Тип лицензии. Минимальные требования по налету (в часах)		Допуск к международным полетам
		Подготовка по курсу вторых пилотов	Подготовка по курсу КВС	
RRJ-95	Среднее профессиональное (летное) образование по специальности	ATPL CPL MPL	ATPL CPL	-
A320 B737	Высшее профессиональное (летное) образование по специальности	ATPL MPL или CPL и налет 500 ч. пилотом самолета или 50 часов на тренажере	ATPL	-
B777 A330			ATPL + Высшее профессиональное (летное) образование по специальности	+

Кандидат также должен:

- (1) Иметь уровень знаний авиационного английского языка не ниже IV по шкале ИКАО.
- (2) При первоначальной переподготовке на ВС, документация которого издается на английском языке, владеть техническим английским на уровне не менее 60 % теста.
- (3) Пройти психологический тест с показателем не менее 18 баллов.

5.9.3. Контрольный лист кандидата на ввод в строй командиром ВС

Контрольный лист кандидата на ввод в строй командиром ВС _____

(тип ВС)

(Ф.И.О. год рождения)

1. Соответствие квалификационным требованиям:

- стаж работы в ОАО «Аэрофлот» _____
- общий налет _____
- налет КВС по типам ВС _____
- налет вторым пилотом на данном типе ВС _____

2. Стаж кандидатом на ввод в качестве КВС

Протокол совета КВС ЛО от _____ № _____

3. Подготовка на сборах КВС-стажеров в АУЦ

Дата _____ Свидетельство № _____

4. Контрольно-проверочный полет

Маршрут	Оценка	Должность	ФИО

5. Результаты собеседования

Дата	Предмет	Оценка	Должность	ФИО	Подпись
	РЛЭ		КЛО		
	Документы ИКАО		Ст. штурман ЛО *		
	Руководящие документы ГА		КЛО		
	Анализ характерных АП		Ведущий пилот-инспектор ОВС ДПП		
	РПП ОАО «Аэрофлот»		Руководитель группы РПП		
	Самолетовождение		Ст. штурман ЛО*		
	Правила технической эксплуатации ВС		Ст. бортинженер ЛО*		
	Фразаология радиообмена		Руководитель группы РПП		
	Общий (базовый) английский язык		Ведущий эксперт отдела ЛМО ДПП		

Командир летного отряда _____

(Ф.И.О.)

- При отсутствии в структуре летного подразделения старших летных специалистов (штурмана и бортинженера) собеседование проводится с инспектором ОВС по навигации и ведущим инженером отдела ЛТЭ по типу ВС.

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. 00

5.9.5. Акт квалификационной проверки инструктора (Flight Instructor Rating Revalidation and Renewal Form)

1. Персональные данные

Ф.И.О.	Тип ВС	Лицензия Тип/№ /
Квалификация: <input type="checkbox"/> TRI <input type="checkbox"/> SFI	Дата окончания допуска:	
<input type="checkbox"/> Первоначальный допуск	<input type="checkbox"/> Восстановление допуска	

2. Курсы повышения квалификации инструкторского состава

Дата:	Место прохождения:
-------	--------------------

3. *Налет в качестве инструктора за предыдущие 12 месяцев: а) на ВС:

Налет часов: -		Кол-во полетов: -	
----------------	--	-------------------	--

б) на тренажере

Кол-во сессий: -		Кол-во часов: -	
------------------	--	-----------------	--

Я подтверждаю, что все данные изложенные выше верны.

Дата и подпись кандидата _____

4. Квалификационная проверка в качестве инструктора

<input type="checkbox"/> Самолет <input type="checkbox"/> Тренажер	Дата:	Маршрут: Место:	Полеты Время:	
Результат проверки:				

5. Рекомендации

Подпись экзаменатора	Ф.И.О.	Должность:	Лицензия №

6. Выводы:

Председатель МКК	Ф.И.О.	Дата	Подпись

* пункт 3 при получении первоначального допуска не заполняется

5.9.5 (продолжение)

1	Подготовка к тренировке	Оценка	Примечание
1.1	Общее впечатление		
1.2	Брифинг с экипажем		
1.3	Брифинг с обсервером (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, поперекрестный 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 автоматики (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)			

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 ОАО «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. Заключительные 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		4.87. 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. 00

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"/> UPRD <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)		
	Сезонная подготовка (HOT/ COLD Weather Ops.)		
Оценивается во втором полугодии (Second Half-Year Period)	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, IIIa, взлет при ограниченной видимости (CAT-II, IIIa 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)		<ul style="list-style-type: none"> • 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).

	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"/> ОРС <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 YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Замечания (Remarks)*:		
Вывод (Conclusion):		
Ф.И.О. инструктора - экзаменатора (TRE name)	Подпись (Signature)	Дата (Date)

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"/> 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)		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"/> <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"				
1.2	Подготовка к запуску, запуск двигателя от ВСУ				
1.3	Подготовка к запуску, запуск двигателя от УВЗ				
1.4	Подготовка к запуску запуск двигателя от работающего двигателя				
1.5	Подготовка к запуску запуск двигателя на РА (для Ил-96-300)				
1.6	Действия при отказах на запуске двигателя и ВСУ				
1.7	Процедуры на рулении (Taxing)				
2	Отказ двигателя на взлете (Take-off with simulated Engine Failure)				
2.1	Прерванный взлет. (Rejected Take-off)				
2.2	После V1 (After V1)				
3	Полеты по приборам (Instrument Flight Procedures)				
3.1	Взаимодействие с экипажем при заходе на посадку по CAT I ILS (CAT I ILS Approaches)				
3.2	Взаимодействие с экипажем при ручном пилотировании (Manual Flight)				
3.3	Взаимодействие с экипажем при ручном пилотировании с отказавшим двигателем по директорам (Manually, One Engine Inoperative with F/D)				
4	Уход на второй круг (Missed Approach Procedure)				
4.1	Взаимодействие с экипажем при уходе на второй круг со всеми работающими двиг. (Normal Missed Approach Procedure)				
4.2	Взаимодействие с экипажем при уходе на второй круг с одним отказавшим двигателем (MAP with One Engine Inoperative)				
5	Посадка (Landing)				
5.1	Взаимодействие с экипажем и выполнение процедур при посадке с одним отказавшим двигателем (One Inoperative Engine Landing)				
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)				
6	All Weather Operation (CAT II/III)				
6.1	Взаимодействие с экипажем и выполнение процедур при прерванном взлете и при минимальной разрешенной видимости по ОБИ (RTO at Minimum Authorized RVR)				
6.2	Взаимодействие с экипажем на взлете при минимальной разрешенной видимости по ОБИ (TO at Minimum Authorized RVR)				
6.3	Взаимодействие с экипажем при заходе на посадку по CAT II/III ILS (CAT II/III ILS Approaches)				
6.4	Выполнение процедур при выполнении посадки (Landing)				
С оценками и выводом ознакомлен – подпись проверяемого (applicant signature)					
6.5	Выполнение процедур при уходе на второй круг на/ниже ВГР в автоматическом или ручном режиме (G/A at/below DH Automatic or Manually)				
7	Эксплуатация систем и оборудования ВС (Normal/Abnormal Operation of Systems)				
7.1	Силовая установка ВС. (Engines)				
7.2	СРД и СКВ. (Pressurization and Air Conditioning Systems)				
7.3	Система статики/динамики (Pitot/static System)				
7.4	Система электроснабжения (Electrical System)				
7.5	Топливная система (Fuel System)				
7.6	Система управления и триммирования ВС (Flight Control and Trim System)				
7.7	САУ (Autopilot/flight director)				
7.8	Гидросистема (Hydraulic System)				
7.9	ПОС (Anti- and De-icing System)				
7.10	Приборное, навигационное, радио оборуд. (Radios/Instruments/NAV/FMS)				
7.11	Шасси и система торможения (Landing Gear and Break System)				
7.12	Эксплуатация систем и оборудования ВС по резервному контуру (Normal/Abnormal Operation of Systems)				
7.13	ВСУ (APU)				
7.14	Механизация крыла (Slats/Flaps)				
7.15	СРПБЗ/GPWS/WXRAD/RALT/XPDR				
8	Аварийные и нестандартные процедуры (Abnormal/Emergency Procedures)				
8.1	Пожар ВСУ (APU Fire)				
8.2	Действия при пожаре, включая эвакуацию (Fire Drills Including Evacuation)				
8.3	Действия при задымлении (Smoke/Smoke Removal)				
8.4	Отказ/Выключение/Запуск двигателя (Engine Failure/Shutdown/Restart)				
8.5	Разгерметизация/аварийное снижение (Cabin Press. Syst. Fail/Emergency Descent)				
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.				

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

5.9.9. Мероприятия после приостановления допуска к полетам или при отклонениях (нарушениях) в технике пилотирования

Ф.И.О.		Лицензия №	
Должность/Тип ВС		Дата:	
Причина отстранения:			
<input type="checkbox"/> Тренажер Место проведения: _____			
<input type="checkbox"/> Самолет Рейс/Маршрут: _____			
<input type="checkbox"/> Событие по данным СОК, информации ОВД, др.			
Ф.И.О. должностного лица	Подпись	Лицензия №	

Назначенные мероприятия, рекомендации:

Теоретическая подготовка. <input type="checkbox"/> требуется <input type="checkbox"/> не требуется		
Тренажерная подготовка. <input type="checkbox"/> требуется <input type="checkbox"/> не требуется		
Летная тренировка. <input type="checkbox"/> требуется <input type="checkbox"/> не требуется		
Квалификационная проверка. <input type="checkbox"/> требуется <input type="checkbox"/> не требуется		
Ст. пилот – инструктор ЛО	Дата	Подпись

Выполнение программы

Теоретическая подготовка	Дата:	Место:	Время:	
Общая оценка, вывод:				
Пилот-инструктор	Дата	Подпись		

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 (Examiner) _____
 _____ ф.и.о. (Full Name) _____ АТPL № _____ 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)

Заключение командира летного отряда

Мероприятия выполнены в полном объеме. Можно допустить к полетам.	
Требуется дополнительная подготовка.	
Занимаемой должности не соответствует.	
Командир ЛО	Дата
Подпись	

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	1						2						3								
				год						2						3								
				полугодие												6								
				день тренировки																				
				1	2	3	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																							



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

Тренировка по отказам систем ВС:

	год																		
	1			2			3												
	полугодие			полугодие			полугодие												
	1			2			3												
	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 и маршрутов

ПЕРЕЧЕНЬ аэродромов категории «В»

Агадир	GMAD	Грозный	URMG	Монастир	DTMB	Сейшелы	FSIA
Аккра	DGAA	Гроссето	LIRS	Мурманск	ULMM	Сингапур (Чанги)	WSS
Аликанте	LEALL	Гуанчжоу	ZGGG	Мумбай	VABB	Сиэтл (Такома)	KSEA
Алматы	UAAA	Дамаск	OSDI	Нагоя	RJGG	Скопье	LWSK
Александрополис	LGAL	Дананг	VVDN	Нальчик	URMN	Сочи	URSS
Амман	OJAI	Денпасар (Бали)	WADD	Нарьян-Мар	ULAM	София	LBSF
Анкара	LTAC	Джидда	OEJN	Ницца	LFMN	Сплит	LDSP
Анкона	LIPY	Дубровник	LDDU	Норильск	UOOO	Тайюань (Усу)	ZBYN
Анталья	LTAI	Ереван	UDYZ	Нью-Йорк (Кеннеди)	KJFK	Тбилиси (Лочини)	UGTB
Афины	LGAV	Женева	LSGG	Овда	LLOV	Тегеран (Мехранбад)	OIII
Ашгабат	UTAA	Зальцбург	LOWS	Олбия (Коста Смеральда)	LIEO	Телль-Авив	LLBG
Балтимор	KBWI	Ираклион	LGIR	Онтарио	KONT	Тенерифе (Южный)	GCTS
Бангалор	VOBL	Касабланка	GMMN	Палермо	LICJ	Токио (Ханеда)	RJTT
Бангор	KBGR	Катания	LICC	Пальма-Де-Мальорка	LEPA	Торонто	CYYZ
Барселона	LEBL	Керкира	LGKR	Пекин	ZBAA	Тревизо	LIPH
Бергамо	LIME	Клагенфурт	LOWK	Петропавловск-Камчатский	UHPP	Тромсо	ENTC
Бейрут	OLBA	Коломбо	VCBI	Пиза	LIRP	Тунис	DTTA
Бишкек	UCFM	Лагос	DNMM	Подгорица	LYPG	Турин	LIMF
Благовещенск	UHBB	Лос-Анджелес	KLAX	Пула	LDPL	Улан-Батор	ZMUB
Бостон	KBOS	Любляна	LJLJ	Рабат	GMME	Улан-Удэ	UIUU
Брешиа	LIPO	Магадан	UHMM	Римини	LIPR	У-Тапао	VTBU
Валенсия	LEVC	Мадрид	LEMD	Родос	LGRD	Ханой	VVNB
Вашингтон (Даллас)	KIAD	Майами	KMIA	Саниа	ZJSY	Хургада	HEGN
Верона	LIPX	Макау	VMMC	Сакраменто (Метрополитан)	KSMF	Цюрих	LSZH
Владивосток	UHWW	Малага	LEMG	Салоники	LGTS	Чеджу	RKPS
Геленджик	UKRG	Марсель	LFML	Самарканд	UTSS	Чикаго (О'Харе)	KORD
Гандер	CYQX	Маскат	OOMS	Сан-Диего	KSAN	Чита	UIAA
Генуя	LIMJ	Медина	OEMA	Санторини	LGSR	Шарм-Эль-Шейх	HESH
Гонконг	VHNN	Милан (Мальпенса)	LIMC	Сан-Франциско	KSFO	Шымкент	UAIL
						Южно-Сахалинск	UHSS

ПЕРЕЧЕНЬ аэродромов категории «С»

Аяччо	LFKJ	Инсбрук	LOWI	Тиват	LYTV
Бусан	RKPK	Карловы Вары	LKKV	Шамбери	LFLB
Гренобль	LFLS	Катманду	VNKT		
Душанбе	UTDD	Мехико	MMMX		

ПЕРЕЧЕНЬ маршрутов категории «В»

- Северная и Южная Атлантика.
- Территория Афганистана.

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

5.9.13. Подтверждение права выполнения полетов в ОАО «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»	2.5 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	Подтверждение знаний ограничений (Limitations).	30 мин.			
11	Особенности эксплуатации ВС. РПП часть «В».	1 час			
12	Итоговое собеседование.	1 час			

Замечания инструктора:

ВЫВОД: Допущен к тренировке на тренажере.
Необходима дополнительная подготовка.

Инструктор: _____ / _____ / Дата " ____ " _____ 201__ г.
(Ф.И.О.) (подпись)

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 5. Квалификационные требования	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

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	Результаты оформляются на бланке (Прил.5.9.8.1, глава 5, часть «А» РПП).
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.	Результаты оформляются на бланке (Прил.1.2).

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)		
Фамилия Имя (Name)		
Председатель МКК (Chairman of RQC)		
(Type Rating)	Дата/ Date	Подпись/ Signature
CAT ____ LVTO ____ m, IR (Low Visibility Operations)		
MNPS		
RNP APCH		
EDTO		
PBN		
RVSM		

Квалификационные проверки/ Proficiency Check				
Тип ВС / Type of aircraft	Проверка действительна до (дата)/ Valid to(date)	Фамилия Экзаменатора/ Name of Examiners	№ свидетельства экзаменатора/ No Examiners Licence	Подпись/ Signature
Тип тренажера и ВС /Type of simulator and aircraft	Проверка действительна до (дата)/ Valid to(date)	Фамилия инструктора/ Name of Instructor	№ Свидетельства инструктора/ No Instructors Licence	Подпись/ Signature

(2) 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			
_____ (Должность, Ф.И.О. руководителя подразделения)			МП



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 5. Квалификационные
требования**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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	6.2.4
6.2.12.	Биоэффекты лазерного луча и их влияние на безопасность полетов	6.2.4
	6.3. Ответственность персонала за соблюдение требований по охране здоровья	6.3.1
	6.4. Предполетный медицинский контроль авиационного персонала, включенного в задание на полет	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 медицинского (наркологического) освидетельствования и выборочного тестирования работников на содержание в организме психоактивных веществ	6.4.2
	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.....	6.5.4
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 ОАО «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 ОАО «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.

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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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) ОАО «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) ОАО «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. 00

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 ОАО «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 ОАО «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

Член летного экипажа воздушного судна, имеющий медицинское свидетельство, которое выдано с условием ношения корректирующих зрение линз, должен иметь запасной комплект корректирующих линз, который находится в легкодоступном месте во время полета.

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.

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 ОАО «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 ОАО «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. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

6.4. ПРЕПОЛЕТНЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, ВКЛЮЧЕННОГО В ЗАДАНИЕ НА ПОЛЕТ

6.4.1. Предполетный медицинский осмотр

- (1) Члены летного и кабинного экипажа, а также другие лица, включенные в задание на полет, в соответствии с пунктом 4.5.2.3 главы 4 РПП перед началом полетной смены, но не ранее чем за 2 часа до времени вылета по плану должны пройти предполетный медицинский осмотр.
- (2) Предполетный медицинский осмотр проводится медицинским работником гражданской авиации в помещении здравпункта аэропорта (эксплуатанта). Осмотр проводится в индивидуальном порядке. Присутствие во время осмотра других членов экипажа и посторонних лиц не допускается. В помещении здравпункта аэропорта установлены терминалы-считыватели для регистрации летного специалиста на рейс.
- (3) По требованию дежурного медицинского работника члены экипажа ВС должны представить свидетельство авиационного специалиста ГА и медицинское заключение ВЛЭК.
- (4) При задержке отправления 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, выполняющего в течение полетной смены 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 из зарубежного аэропорта (при выполнении международных полетов) предполетный медицинский осмотр не проводится. **Решение о допуске членов летного и кабинного экипажа к полетам принимает командир воздушного судна.**
- (8) Медицинский осмотр авиационного персонала, включенного в задание на полет, проводится вместе с членами экипажа с предъявлением заключения о допуске по состоянию здоровья для полетов на воздушных судах от медицинского учреждения гражданской авиации.
- (9) Авиационные специалисты в случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного отдыха между полетными сменами докладывают о своем состоянии командиру ВС (дежурному командиру летного подразделения, непосредственному начальнику) и обращаются за медицинской помощью.
- (10) Члены экипажа воздушного судна, авиаспециалисты, участвующие в полете, не прошедшие предполетный медицинский осмотр, медицинское освидетельствование во ВЛЭК, периодические (годовые, полугодовые) медицинские осмотры, а также в случае установления у них факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств, нарушения предполетного режима отдыха к выполнению полета не допускаются.
- (11) Послеполетный медицинский осмотр членов летного и кабинного экипажей проводится по медицинским показаниям.

6.4.2. Допуск к полету

- (1) Предполетный медицинский осмотр включает: опрос, осмотр, исследование пульса (в течение 30 сек с пересчетом на 1 мин).
- (2) Дополнительные исследования проводятся по показаниям: измерение артериального давления, температуры тела, освидетельствование для установления факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств и лекарственных (психоактивных) препаратов.
- (3) Летный состав допускается к полетам при частоте пульса не более 90 ударов в минуту и не менее 60 ударов в минуту и при артериальном давлении в пределах 140/90 – 100/60 мм рт. ст.
- (4) Допуск к полету оформляется дежурным медицинским работником в журнале предполетного медицинского осмотра и в задании на полет.
- (5) После прохождения медицинского осмотра последним членом экипажа дежурный медицинский работник гражданской авиации в задание на полет ставит штамп с наименованием здравпункта аэропорта (эксплуатанта), вписывает число, месяц, часы и минуты (время местное), количество допущенных к полету членов экипажа и авиационного персонала, включенного в задание на полет и расписывается.
Медицинский работник гражданской авиации не имеет права делать дополнительные записи или исправления в задании на полет.
- (6) В случае отстранения от полета при наличии жалоб, заболевания, утомления, недостаточного отдыха между полетными сменами, установления факта употребления алкогольных напитков или наркотических средств медицинский работник делает запись в журнале отстранения от полетов и выдает справку об отстранении.
- (7) О факте отстранения члена экипажа от полета по медицинским показаниям командир ВС обязан немедленно доложить командиру летного подразделения (дежурному командиру).

6.4.3. Порядок проведения медицинского (наркологического) освидетельствования и выборочного тестирования работников на содержание в организме психоактивных веществ

Порядок проведения медицинского (наркологического) освидетельствования и выборочного тестирования работников на содержание в организме психоактивных веществ изложен в рабочей инструкции РИ-ГД-112, утвержденной приказом генерального директора от 22.07.2013 № 331.

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, бортмеханики, бортрадисты;
- члены кабинных экипажей – 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 коммерческого пилота, линейного пилота авиакомпании, штурмана, бортинженера, бортрадиста соответствует медицинскому заключению первого класса рекомендаций ИКАО и действительно по истечению срока, не превышающего 12 месяцев;
- медицинское заключение бортпроводника соответствует медицинскому заключению второго класса рекомендаций ИКАО и действительно по истечению срока, не превышающего 24 месяцев.

(3) Сроки действия медицинских заключений могут быть сокращены врачебно-летной экспертной комиссией гражданской авиации при наличии медицинских показаний. Обоснование изменения срока действия медицинского заключения должно быть отражено в медицинском экспертном заключении.

(4) Решение о допуске к летной работе принимается ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА) в порядке, установленном действующим законодательством Российской Федерации. Медицинское заключение авиационного персонала заполняется и подписывается председателем ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА) и заверяется печатью медицинского учреждения, на базе которого было проведено медицинское освидетельствование.

(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 решению руководителя Межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, согласованному с председателем ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА), может быть продлен до 45 дней.

(6) При изменениях в состоянии здоровья, возникших до истечения срока действия медицинского заключения и препятствующих выполнению профессиональных обязанностей, обладатели медицинского заключения должны обратиться за медицинской помощью в МЦ ДУД или лечебно-профилактическое учреждение органов здравоохранения. Вопрос о возобновлении профессиональных

обязанностей по выздоровлению решает врач летного отряда (врач ДОБ) после медицинского осмотра и в случае необходимости соответствующий врач-специалист ВЛЭК (ЦВЛЭК 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 для авиационного персонала филиалов ОАО «Аэрофлот» могут учитываться результаты медицинского освидетельствования, проведенного во ВЛЭК согласно перечню, утвержденному приказом генерального директора и заключенному договору с ОАО «Аэрофлот». При трудоустройстве авиационного персонала в ОАО «Аэрофлот» могут учитываться результаты медицинского освидетельствования, проведенного во ВЛЭК согласно перечню, утвержденному приказом генерального директора.
- (2) Задачей медицинского освидетельствования является определение годности членов летных экипажей 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:
 - порядок и сроки проведения медицинского освидетельствования регламентируются ФАП МО ГА-2002 и приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации»;
 - лица, подлежащие медицинскому освидетельствованию, в дни обследования во ВЛЭК (ЦВЛЭК ГА) освобождаются от любого вида работ, а накануне им предоставляется день отдыха. Медицинское обследование и освидетельствование проводится в течение 1 – 4 дней, а при выявлении отклонений в состоянии здоровья, требующих дополнительного обследования, оформляется медицинская документация в установленном порядке;
 - 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 (ЦВЛЭК ГА), как правило, в срок до 14 дней. Кроме того, пилоты, штурманы и бортинженеры, достигшие 55-летнего возраста, проходят обязательное медицинское освидетельствование в ЦВЛЭК ГА. Очередное стационарное медицинское обследование данной категории летного состава проводится через два года на третий. Медицинское заключение по результатам стационарного обследования в этом случае выносит ЦВЛЭК ГА;

- при направлении на переучивание член летного экипажа должен иметь медицинское заключение о годности к летной работе на весь период обучения (но не менее 4 месяцев);
- оценка общей психологической годности к летной работе кандидата на переподготовку и при приеме на работу осуществляется уполномоченным психологом ОАО «Аэрофлот», квалификация которого подтверждена соответствующим свидетельством.

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 ОАО «Аэрофлот» или в ином, сертифицированном и одобренном руководством ОАО «Аэрофлот» медицинском учреждении.
Решение о необходимости внеочередного медицинского освидетельствования кандидата на работу в ОАО «Аэрофлот» принимает председатель ВЛЭК на основании анализа медицинской документации и с учетом длительности перерыва в летной работе.
- (3) Авиационные специалисты, прибывшие на медицинское освидетельствование (осмотр) при поступлении на летную работу, предъявляют во ВЛЭК ГА военный билет и документы о состоянии здоровья (медицинская книжка, карта амбулаторного больного или выписка из нее, медицинское заключение из психоневрологического и наркологического диспансеров) за период перерыва в летной работе.
- (4) Члены летных экипажей, поступающие на работу в ОАО «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.
- (7) 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.

6.5.4. 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 ОАО «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.

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 ОАО «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:
 - (а) 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;

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.

- (4) 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.
- (5) 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 лечения (амбулаторном, стационарном, санаторном, реабилитационно-профилактическом).



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А**
**Глава 6. Меры по охране здоровья
экипажа**

РД - ГД - 001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



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:



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ЧАСТЬ А**
**Глава 6. Меры по охране здоровья
экипажа**

РД - ГД - 001

Изд. 4

Рев. 00

(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.

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

	<p style="text-align: center;">РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А</p> <p style="text-align: center;">Глава 7. Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов</p>	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

Положение о режиме рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ОАО «Аэрофлот»

Положение о режиме рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ОАО «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

База – аэропорт Шереметьево или другой аэродром постоянного пребывания экипажей ВС в течение более 48 часов.

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.

	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

7.2. 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 ОАО «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.

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 заверченной 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.

	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

7.2.5. 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.

	<p align="center">РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А</p> <p align="center">Глава 7. Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов</p>	<p align="center">РД-ГД-001</p>	
		<p align="center">Изд. 4</p>	<p align="center">Рев. 00</p>

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 в размере одного часа за каждые четыре часа времени ожидания. 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 разделение 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) Разделение 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.

	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

7.2.10. 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 в полете и других случаях, не предусмотренных заданием на полет, командир воздушного судна обладает исключительным правом увеличить установленную продолжительность полетной смены:
 - (a) на два часа – при выполнении полетной смены в минимальном составе экипажа;
 - (b) на три часа – при выполнении полетной смены в увеличенном составе экипажа.



**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

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.

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.

	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) 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 ОАО «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):

- (а) квартальное медицинское освидетельствование – два календарных дня;
(б) полугодовое и годовое медицинское освидетельствование – четыре календарных дня.

Лица, подлежащие медицинскому освидетельствованию, в дни обследования освобождаются от любого вида работ.

	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

7.4. 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 ОАО «Аэрофлот».
При выполнении дополнительных коммерческих полетов каждый член экипажа обязан руководствоваться ограничениями полетного и рабочего времени, установленными в ОАО «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. 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

7.5. 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

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	8.1.23
8.1.5.	Метеорологическая информация	8.1.38
8.1.6.	Определение общего количества топлива, масла и спецжидкостей	8.1.44
8.1.7.	Масса и центровка	8.1.46
8.1.8.	План полета УВД (ATS Flight Plan)	8.1.47
8.1.9.	Рабочий план полета (Operational Flight Plan)	8.1.47
8.1.10.	Бортовой журнал технического состояния воздушного судна	8.1.48
8.1.11.	Перечень судовой и полетной документации	8.1.53
	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	8.2.19
8.2.5.	Противообледенительная обработка воздушного судна на земле	8.2.20
8.2.6.	Инженерно-авиационное обеспечение	8.2.26
8.2.7.	Прием-передача ВС и судовой документации	8.2.29
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	8.3.35
8.3.4.	Правила установки заданной высоты	8.3.37
8.3.5.	Система раннего предупреждения близости земли (EGPWS)	8.3.37
8.3.6.	Бортовая система предупреждения столкновения ВС в воздухе (TCAS)	8.3.40
8.3.7.	Правила и процедуры контроля и управления расходом топлива во время полета	8.3.44
8.3.8.	Использование принципов автоматизации	8.3.45
8.3.9.	Полеты в различных метеорологических условиях	8.3.46
8.3.10.	Взаимодействие членов экипажа	8.3.55
8.3.11.	Использование ремней безопасности экипажем и пассажирами	8.3.65
8.3.12.	Требования по безопасности в салоне	8.3.66
8.3.13.	Космическая и солнечная радиация	8.3.68
	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.	Процедура взлета при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 400 м	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.	Визуальное маневрирование (Circling Approach)	8.5.4
	8.6. Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).....	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 ОАО «Аэрофлот»	8.6.2
8.6.4.	Основные требования.....	8.6.2
8.6.5.	Требования к метеорологическим условиям	8.6.3
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 правилам EDTO	8.6.5
8.6.9.	Выполнение полета	8.6.6
	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 неустраненной 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	8.10.9
8.10.4.	Запрос на продление MEL (MEL Overrun Request)	8.10.13
8.10.5.	Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС.....	8.10.14
8.10.6.	Перечень документации, хранящейся на борту ВС.....	8.10.19
8.10.7.	Бланк «Проверка навигационного обеспечения полета и качества навигации»	8.10.31
8.10.8.	Варианты принятия решения на начало полета	8.10.33
8.10.9.	Бланк заказа и контроля ПОЗ ВС	8.10.35



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

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 5.5.3.5 (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. Подготовку 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 ОАО «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 ОАО «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 метеоусловий.

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 ОАО «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) Бортпроводник в процессе предполетной подготовки обязан:

- изучить информацию по безопасности полетов;
- получить документацию, снаряжение и медицинскую аптечку;
- проверить аварийное оборудование пассажирской кабины (проверка должна быть выполнена перед полетом, в случае замены экипажа и если кабинный экипаж отсутствовал на ВС в течение любого промежутка времени);
- проконтролировать количество и размещение загрузки на ВС;
- доложить старшему бортпроводнику о проведенном осмотре и своей готовности к вылету.

Старший бортпроводник докладывает о готовности кабинного экипажа к вылету командиру ВС.

(8) Наблюдатель (обзервер) 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 и посадки, запасных аэродромов 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 (выполнение полета по правилам EDTO, 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 ОАО «Аэрофлот» (уполномоченный ОАО «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 ОАО «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, противозумовые 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 ОАО «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 ОАО «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 МОСА в сотнях футов указывается на маршрутных картах, картах стандартных схем вылета и прибытия (по приборам).

Значение МОСА 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 внешнего маркера (OM) на предписанной высоте, показания барометрического высотомера при температуре 0°C и ниже будут выше, чем опубликованная высота (т.е. на 100 футов для типичной высоты пролета в 1200 футов и температуре на аэродроме – 10°C);
- 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 (DA) при заходе на посадку по минимуму CAT I и минимальная высота снижения (MDA) при выполнении неточного захода на посадку и визуального захода 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)	Опубликованная высота (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)	Опубликованная высота (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

За исключением случаев, указанных в подпункте (с) пункта 8.1.3.2 (2), запрещается начинать полет по ППП до тех пор, пока КВС не будет получена информация, указывающая на то, что метеорологические условия на аэродроме намеченной посадки к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их, а условия на выбранном запасном аэродроме пункта назначения соответствуют требованиям пункта 8.1.3.2(2).

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.

При планировании полета по ППП выбирается и указывается в плане полета, по крайней мере, один запасной аэродром пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения аэродрома назначения или с заранее запланированной точки на маршруте (рубежа ухода).

При расчетной продолжительности полета с рубежа ухода до аэродрома назначения более 2 часов информация о прогнозе погоды на аэродроме назначения должна указывать на то, что в течение периода времени, начинающегося за 2 часа до и заканчивающегося через 2 часа после расчетного времени прибытия, нижняя граница облаков (вертикальная видимость) и видимость будут соответствовать требованиям подпункта (а) 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 прогнозируемые метеорологические условия к расчетному времени прибытия на аэродром назначения должны соответствовать требованиям к запасному аэродрому пункта назначения.

Практическое применение прогнозов погоды по аэродрому (TAF, TREND) представлено в таблице приложения 8.10.8, при этом высота нижней границы облаков, если их фактическое или прогнозируемое количество не превышает 4 октанов (SCT), может не учитываться.

8.1.3.2. Выбор запасных аэродромов

При выборе запасных аэродромов используются эксплуатационные минимумы аэродрома, применяемые на конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра.

(1) Запасной аэродром для взлета

Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета равны эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже его, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

Для ВС запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета при расчете в стандартных атмосферных условиях в штиль.

Для ВС с двумя силовыми установками запасной аэродром при взлете выбирается в пределах расстояния, эквивалентного одному часу времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем в стандартных атмосферных условиях в штиль или времени полета соответствующему допуску ВС к полету по правилам EDTO, но не более двух часов полета.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

(2) Запасные аэродромы пункта назначения

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.

(a) Метеорологические условия на запасном аэродроме пункта назначения, если таковой требуется, к расчетному времени прилета должны соответствовать при планируемом заходе на посадку:

- (i) по категории II и/или III (a, b или c) – 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 MDA/H 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 MDA/H 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 MDA/H 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) Если продолжительность полета не превышает 6 часов, в качестве запасного аэродрома может использоваться аэродром пункта назначения при наличии двух непересекающихся ВПП, пригодных для посадки воздушного судна, и получена информация о фактической погоде и прогнозе погоды, дающая основание для уверенности в том, что в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия, видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать MDA/H 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);
 - (c) Если информация о метеорологических условиях аэродрома назначения отсутствует или при наличии информации, свидетельствующей о погоде ниже минимума, для посадки к расчетному времени прибытия разрешается начинать полет по ППП при наличии двух запасных аэродромов пункта назначения с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпункта «а» пункта 8.1.3.2(2), или одного запасного аэродрома, на котором видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 450 м и превышать MDA/H 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 полета
- 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.
- (a) Полеты ВС с двумя газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пункте 8.1.3.2(3)(с), выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего 60 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль.
В качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на котором посадочные характеристики воздушного судна с отказавшим двигателем (двигателями) позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеется светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам.
 - (b) Маршрут полета ВС должен быть запланирован таким образом, чтобы в любой точке маршрута имелся пригодный для посадки аэродром на случай отказа двигателя (двигателей). Предполагается, что двигатель отказал в самой критической точке маршрута.

Максимальный взлетный вес ВС будет дополнительно ограничен возможностью выполнения процедуры снижения Drift – Down, а траектория полета с отказавшим двигателем (двигателями) должна иметь положительный градиент набора на высоте 450 метров (1500 ft) над уровнем аэродрома, на котором предполагается посадка после отказа (выключения) двигателей.

Расчетная масса ВС над точкой отказа двигателя (двигателей) должна включать достаточное количество топлива для полета до аэродрома предполагаемой посадки, выполнения захода на посадку на высоте 450 метров (1500 футов) и полета в течение не менее 15 минут.

При метеорологических условиях, в которых требуется включение противообледенительной системы ВС, учитывается ее воздействие, а также воздействие ветра на траекторию полета.

Аварийный слив топлива (если применимо) разрешается с условием, что ВС прибудет на аэродром с требуемым запасом топлива.

Градиент траектории полета ВС с одним отказавшим двигателем должен быть положительным на высоте, обеспечивающей запас пролета над препятствиями не менее 300 метров (1000 ft) в пределах 9,3 км (5 NM) по обе стороны запланированного маршрута.

Траектория полета ВС с отказавшим двигателем с эшелона полета до пригодного для посадки аэродрома должна обеспечивать запас высоты пролета препятствий не менее 600 метров (2000 ft) в пределах 9,3 км (5 NM) по обе стороны запланированного маршрута ухода на запасной аэродром.

Если навигационная точность не отвечает уровню точности 95 % согласно стандарту JAR-OPS, то расстояние по обе стороны от оси запланированного маршрута должно быть увеличено до 18,5 км (10 NM).

- (с) При планировании полета ВС максимальной взлетной массой более 50000 кг с двумя газотурбинными двигателями на маршрутах, включающих в себя участки, содержащие точки маршрута, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, выполняют следующие правила (EDTO):

- полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов;
- в спецификации к сертификату эксплуатанта имеется разрешение выполнять полеты по правилам EDTO, с указанием типа воздушного судна и максимального времени, соответствующему расстоянию, пролетаемому на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем в стандартных атмосферных условиях до пригодного для посадки аэродрома;
- любой полет с применением правил EDTO не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, не будут определены и указаны в рабочем плане полета и в плане полета для обслуживания воздушного движения (ОВД) пригодные для посадки аэродромы, на которых в течение возможного периода прибытия по последней имеющейся информации прогнозируются:

- (i) направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;
- (ii) нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку, когда имеется:
 - 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 (включая временные изменения);
 - 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 (включая временные изменения);
 - не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на непересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из которых не обеспечивает заход на посадку по категории II 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 (включая временные изменения);
 - 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 (включая временные изменения).

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	A319 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», утвержденной специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации. Данная методика разработана на основании европейских авиационных правил EU – OPS1.

В соответствии с данной методикой рассчитываются эксплуатационные минимумы для взлета и посадки ВС ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 (Kc)	
	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 Kc 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 $DH \geq OCH$, 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 ОАО «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 ОАО «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 Hms (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(м) = [(DH или MDH(фут) x 0.3048) / tan α] – протяженность посадочных огней ВПП(м).

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 светоборудования 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;
- ОСН 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 CDFA, 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 (фт)	RVR/CMV (м) в зависимости от класса светооборудования ^{1,2}			
	FALS	IALS	BALS	NALS
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 Категории 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 \geq 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.

Для заходов на посадку по категории IIIA с DH менее 100 ft применяется значение минимума по дальности видимости на ВПП (RVR) 175 м.

- (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;

Для заходов на посадку по категории IIIB без DH применяется значение минимума по дальности видимости на ВПП (RVR) 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 категоричности 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 категоричности 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 точки 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	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 ОАО «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. Определение общего количества топлива, масла и спецжидкостей

8.1.6.1. Общие положения

- (1) При расчете количества топлива и масла учитываются:
- прогнозируемые метеорологические условия;
 - предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов управления воздушным движением и задержки, связанные с воздушным движением;
 - при выполнении полета по ППП один заход на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, а также уход на второй круг;
 - порядок действий при разгерметизации там, где это применимо, или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;
 - любые другие условия, которые могут задержать посадку ВС или вызвать повышенный расход топлива и/или масла.

Окончательное решение о количестве топлива на полет принимает КВС.

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 настоящего раздела по запасу топлива и масла.

- (2) Минимальное количество топлива на полет включает:
- (a) топливо, расходуемое на земле до взлета (работа ВСУ, запуск двигателей и руление);
 - (b) рейсовое топливо на полет от взлета до завершения полета (посадки) на аэродроме назначения;
 - (c) резервное топливо, включающее топливо для полета на запасной аэродром, компенсационный запас топлива, а также дополнительное топливо, если оно требуется для конкретного полета, предусматривая возможность отказа двигателя и разгерметизацию воздушного судна;

Компенсационный запас топлива – топливо, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, должно в любом случае составлять не менее 3 % от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения.

- (d) невыработываемый остаток топлива.
- (3) Количество топлива и масла на борту ВС с газотурбинными двигателями должно позволять:
- (a) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения, выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, выполнить полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета, после чего

- выполнить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку;
- (b) при использовании в качестве запасного аэродрома назначения второй непересекающейся ВПП аэродрома назначения, планируемый остаток топлива должен обеспечивать полет после прибытия на аэродром назначения в течение не менее 60 минут на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях;
 - (c) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода:
 - (i) выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м над запасным аэродромом, либо выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение двух часов при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме; или
 - (ii) 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 дальности видимости, выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м (1500 ft) над запасным аэродромом, либо выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжать его в течение одного часа при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме.

8.1.6.2. Сообщение о минимальном остатке топлива (Minimum Fuel Advisory)

Если в полете в результате воздействия метеоусловий, особенностей воздушного движения или по каким-либо другим причинам произошел перерасход топлива и его остаток к моменту прибытия на аэродром посадки оказался менее расчетного, командир ВС должен заявить службе движения о минимальном остатке топлива, т.е. когда количество топлива на борту ВС достигло такого уровня, что любые непредвиденные задержки не гарантируют безопасной посадки на аэродроме назначения.

- (1) *Минимальный остаток топлива (Minimum Fuel)* – минимальное расчетное количество топлива, определенное в соответствии с РЛЭ конкретного типа ВС, которое должно остаться на борту ВС в расчетное время посадки на аэродроме назначения или запасном аэродроме, либо количество топлива, необходимое для полета в течение 30 минут со скоростью ожидания на абсолютной высоте 450 м (1500 ft) в условиях стандартной атмосферы в зависимости от того, что больше.

В этом случае экипаж должен сообщить службе движения о минимальном остатке топлива в минутах, используя термин «Minimum Fuel» после своего позывного, и повторять это при первоначальной связи с каждым новым пунктом ОВД.

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.

- (2) *Аварийный остаток топлива (Emergency 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.

В этом случае КВС объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту сообщением «**MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL**».

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;
 - (c) 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

- (1) 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) 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
- (c) 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;
- (d) 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 ОАО «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 (CFP) 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 CFP 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 полной 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 ОАО «Аэрофлот» с целью управления процессом устранения отказов АТ и контролем за сроками, указанными в ячейке бортового журнала. В поле бортового журнала «Инд. №» указывается табельный номер работника ОАО «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 некомплектованном состоянии.

Прием-передача ВС осуществляются согласно Инструкции по приему-передаче ВС и судовой документации в ОАО «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 боржурнал 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. Боржурнал ВС иностранного производства и RRJ-95B (TLB)

(1) В боржурнале 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.

Боржурнал является источником информации для системы данных о надежности ВС. Он состоит из отдельных блоков. Каждый блок имеет основной лист и несколько копий. В боржурнале 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 / A/C ACCEPTANCE	подпись КВС после выполнения предполетного 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 TLB имеются три пронумерованные 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
ON P/N & S/N**

в случае снятия/замены оборудования, должны быть внесены идентификационные данные этого оборудования (Part Number – **P/N** and Serial Number – **S/N**).

SECTION 4 CRS

CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE заполняется ИТПП 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 ИТПП.

SUBSECTION 5.2 FLUID SERVICING

FLUID UP -

дозаправка гидрожидкостью привода постоянных оборотов (IDG/CSD) или гидросистемы записывается в квартах (US quarts). Если дозаправка не производилась, необходимо поставить «0». В транзитных аэропортах в случае отсутствия тех типов гидрожидкости, которые в основном используется для ВС ОАО «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 квартах (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 ОАО «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 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.

2

обработка 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 ОАО «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
ATLB REPORT
FROM**

летный экипаж записывает остаток масла на каждом двигателе после полета.

если летный экипаж внес информацию в секции 2 раздела **REPORT**, номера этих секций должны быть отражены в ячейке **TLB 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 04-13);
- 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.

Кроме документов, указанных выше, на борту воздушного судна должны быть иные документы, которые требуются по правилам государства, над территорией которых производится полет.

- (2) 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 группу БНЛД ОНЛД 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 готовится для каждого полета уполномоченным персоналом аэропорта вылета или уполномоченным персоналом ОАО «Аэрофлот». Эта ведомость 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 (заполненную в ручную, либо сформированную 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 ОКПВС ДКДБА 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 ОКПВС ДКДБА и старшему бортпроводнику для комплектации пакета документов для представителя ОАО «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 ОКПВС ДКДБА 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

Перед вылетом командир ВС или назначенный им член экипажа должен проверить сводную загрузочную ведомость по следующим пунктам:

- количество топлива на борту;
- фактическая масса ВС;
- количество членов экипажа;
- количество пассажиров;
- вес груза, багажа, почты;
- правильность расчета центровки ВС.

По окончании загрузки ВС лицо наземного персонала, ответственное за загрузку (инженер ОКПВС в базовом аэропорту), докладывает о распределении коммерческой загрузки по багажно-грузовым отсекам и совместно с КВС производит сверку весовых данных по распределению коммерческой загрузки с данными, указанными в актуальной копии Loadsheet.

Подписью в сводной загрузочной ведомости командир ВС удостоверяет, что:

- на ВС имеются все необходимые юридические документы и бортовой журнал ВС;
- техническое состояние ВС и уровень выполненного технического обслуживания соответствует действующим требованиям (ответственные: отдел технического обслуживания для каждого типа ВС в базовом аэропорту, наземный инженер или бортинженер, КВС);
- количество топлива и коммерческой загрузки на ВС соответствует количеству топлива и загрузки, указанному в загрузочной ведомости, взлетная масса ВС не превышает максимально допустимую для данного типа ВС и условий на взлете.

В случае выявленного несоответствия данных, указанных в сводной загрузочной ведомости, фактическим значениям ответственное лицо за организацию коммерческого обслуживания ВС должно принять меры к приведению в соответствие данных указанных Loadsheet и фактического количества топлива и/или загрузки ВС. В этом случае оформляется новая сводная загрузочная ведомость или выполняется процедура Last Minute Changes.

Подписанный КВС экземпляр Loadsheet передается персоналу аэропорта вылета для архивации.

(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;
- количественного состава экипажа и/или багажа членов экипажа;
- 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 (агент по загрузке ВС, представитель ОАО «Аэрофлот») должен убедиться, что:

- общий вес LMC не превышают установленных ограничений;
- распределение загрузки и нагрузка по отсекам соответствует установленным требованиям;
- центровка ВС находится в допустимых пределах.

Если вышеуказанные условия соблюдены, по согласованию с КВС вносит изменения во все завизированные экземпляры Loadsheet. После внесения изменений в раздел «Изменения в последнюю минуту» (Last Minute Changes) КВС необходимо вторично подписать сводную загрузочную ведомость.

Если условия ограничений LMC не соблюдены или в любом случае по запросу летного экипажа, ответственный за организацию коммерческого обслуживания ВС на перроне 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)		Максимальное изменение количества пассажиров	
	1000	2000 (*)	10	20 (*)
B777, A330	1000	2000 (*)	10	20 (*)
A319, A320, A321, B737	500	1000 (*)	5	10 (*)
RRJ-95	300	500 (*)	3	5 (*)

(*) **применимо при условии получения экипажем уточненного расчета Loadsheet с изменениями «в последнюю минуту» через ACARS.**

Окончательный доклад командиру ВС о распределении коммерческой загрузки (сверку) делает инженер, ответственный за организацию коммерческого обслуживания ВС.

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 к борту ВС грузовым агентом и передается инженеру ОКПВС ДКДБА (НСС), который информирует КВС о наличии опасного груза на борту ВС и вручает ему бланк с уведомлением.

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 ОАО «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;
 - обогреть двигатели, изделия и системы, пассажирские салоны и кабину экипажа;
 - пользоваться открытым огнем, неисправными электрическими лампами (фонарями) для контроля работ при заправке (сливе);
 - располагать двигатель заправочного средства (ТЗ, агрегата) под заправляемым воздушным судном;
 - 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 разлитое 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;
 - слить отстой топлива из баков самолета и визуально проверить отсутствие в нем воды и механических примесей;
 - 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.
- (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) Участие членов экипажа в процессе заправки ВС топливом определяется руководством по летной эксплуатации конкретного типа ВС.

На заправленное топливо выписывается требование с указанием количества в единицах объема и удельного веса.

Бланки требований на ГСМ командиры ВС получают под роспись в летном подразделении и должны иметь их при себе при выполнении полетов или нахождении в резервном дежурстве.

Копия требования на ГСМ прикладывается к заданию на полет.

- (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) экипаж воздушного судна, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;
- (c) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;
- (d) стоянка воздушного судна и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;
- (e) 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;

(f) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна и готовы к применению;

(j) 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»;
- 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 на борту ВС;
- убедиться, что табло «НЕ КУРИТЬ» 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 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, габариты*, психическое и /или физическое состояние которых не позволяет быстро понять указание экипажа и /или 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 инвалидов и лиц с ограничениями жизнедеятельности

Пассажиры считаются больными (инвалидами), когда их физическое или психическое состояние требует индивидуального внимания при посадке в ВС, высадке из ВС, во время полета, в случае экстренной эвакуации или во время наземного обслуживания.

Для определения характера предоставляемого специального обслуживания каждой категории таких пассажиров установлены специальные коды, которые указываются в билете и посадочном талоне пассажира:

- **DEAF, BLND** — пассажиры, чье зрение и/или слух снижены до такой степени, что не позволит им немедленно понять команду к эвакуации;
- **DPNA** — пассажиры с задержкой в интеллектуальном развитии. Данная категория пассажира требует сопровождения:
 - в аэропорту до вылета – от регистрации до посадки в ВС;
 - в аэропорту по прилету – от ВС и до передачи встречающим в аэропорту;
 - на борту ВС – пассажир находится под присмотром ответственного бортпроводника;
- **MEDA** — больные, которым может потребоваться прохождение медицинского освидетельствования;
- **STCR** — больные пассажиры на носилках;
- **WCHC** — пассажир полностью неподвижен, требует инвалидного кресла при движении до ВС или от него, не может подняться/спуститься по трапу и не в состоянии пройти до своего места в ВС;
- **WCHS** — буква S означает «ступеньки». Пассажир не может подниматься и спускаться по ступенькам трапа, но может самостоятельно передвигаться от/до своего места в салоне. Кресло-коляска необходимо для перемещения от/до ВС или посадочной галереи.
- **WCHR** — пассажир, которому требуется инвалидное кресло при движении до самолета или от него и который в состоянии сам подняться/спуститься по трапу;
- **WCMP** — пассажир путешествует с инвалидным механическим креслом;
- **WCBD** — пассажир путешествует с инвалидным креслом на сухой электрической батарее;
- **WCBW** — пассажир путешествует с инвалидным креслом на батарее с жидким электролитом.

Перевозка пассажира из числа инвалидов по слуху и зрению одновременно, а также ребенка-инвалида в возрасте до двенадцати лет осуществляется при наличии сопровождающего лица, оказывающего ему помощь в полете.

Перевозка больного пассажира, которому по медицинским показаниям требуется использование кислородного баллона с газообразным кислородом (воздухом) в течение всего полета, производится в сопровождении медицинского персонала и по предварительному согласованию с ОАО «Аэрофлот».

(1) Ограничения

Перевозка больного пассажира должна быть заранее согласована и подтверждена непосредственно перед вылетом. При заключении договора воздушной перевозки пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить перевозчику или агенту перевозчика, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

Для обеспечения требований безопасности, а также технических и эксплуатационных требований ОАО «Аэрофлот» может ограничить количество и категории больных пассажиров (инвалидов) на любом из своих рейсов, даже если размещение этих пассажиров отвечает специальным требованиям (включая квалифицированное сопровождение).

Если физическое, психическое состояние или возраст пассажира таковы, что полет может вызвать ухудшение здоровья этого пассажира или создать опасность или дискомфорт для других пассажиров, то авиакомпания вправе отказать в перевозке такому пассажиру. Не допускается отказ в воздушной перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по причине отсутствия технических средств и оборудования, обеспечивающих доступность ВС для этой категории пассажиров.

Количество пассажиров с ограниченными физическими возможностями или дееспособностью на рейсе не должно быть выше количества здоровых пассажиров, необходимого для оказания помощи этим пассажирам в случае эвакуации.

(2) Процедуры

(a) Посадка больных пассажиров (инвалидов) на ВС

О наличии на борту ВС больных пассажиров/инвалидов всех категорий, 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 больных пассажиров (инвалидов) производится индивидуально, до начала посадки других пассажиров (пассажира с услугой сопровождения до пассажирского места в салоне, пассажира на носилках, пассажира, которому по медицинским показаниям требуется использование кислородного баллона с газообразным кислородом (воздухом) в течение всего полета в сопровождении медицинского работника).

Пассажиров с ограниченными физическими возможностями или дееспособностью запрещается размещать в рядах, расположенных возле аварийных выходов и на местах у прохода, а также запрещено размещать так, чтобы они в случае возникновения аварийной ситуации покидали ВС через аварийные выходы на крыло.

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 к размещению пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

Питание пассажиру предоставляется в соответствии с классом, указанным в посадочном талоне.

(b) Инструктаж

Для пассажиров из числа инвалидов и лиц 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

Специальное оборудование, необходимое больным пассажирам (инвалидам), если оно в соответствии с действующими правилами не может перевозиться в пассажирском салоне, должно быть загружено в багажные отсеки таким образом, чтобы его можно было легко извлечь в пунктах трансфера или назначения, и иметь идентификационную бирку (Special assistance).

Кресло-коляска пассажира с ограничениями жизнедеятельности оформляется при регистрации на рейс в качестве зарегистрированного багажа и перевозится в багажном отсеке.

Оборудование, в котором нуждается больной пассажир и которое перевозится в пассажирской кабине, размещается в соответствии с требованиями к размещению ручной клади.

ВС должно быть оборудовано, по крайней мере, одним туалетом для пользования пассажирами из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, а так же креслом-коляской для предоставления во временное пользование пассажиру, не способному передвигаться самостоятельно.

- (d) Перевозка больного пассажира на носилках производится при наличии сопровождающего лица по предварительному согласованию с ОАО «Аэрофлот».

Носилки занимают 6 кресел (3 ряда по 2 кресла) и устанавливаются на кресла последних рядов экономического класса ВС. Данные о расположении мест для больных на носилках по типам ВС приведены в Таблице 8.2-2:

Таблица 8.2-2

ТИП ВС	Основная зона (ряд, место)	Дополнительная зона (ряд, место)
A319	19,20,21 (ABC)	19,20,21 (DEF)
A320	23, 24, 25 (ABC)	23, 24, 25 (DEF)
A321	29,30,31 (ABC)	29,30,31 (DEF)
A320 (конфигурация 8/150)	28, 29, 30 (ABC)	28, 29, 30 (DEF)
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) ⁽²⁾	-
B777	47, 48, 49 (AC) ⁽¹⁾	47, 48, 49 (HK)
B737	26, 27, 28 (ABC) ⁽²⁾	26, 27, 28 (DEF) ⁽²⁾

Примечание:

(1) Для ВС B777 запрещено устанавливать медицинские носилки на кресла последнего ряда (50 AC, 50 HK), так как эти кресла предназначены для отдыха членов экипажа.

(2) Транспортировка больного на носилках в салоне ВС B737, RRJ-95B невозможна из-за конструктивных особенностей ВС.

- (e) Высадка в пункте трансфера или назначения
Перед посадкой экипаж должен сообщить в пункт назначения по коммерческому каналу связи о наличии на борту лиц с ограниченными возможностями, необходимости предоставления дополнительных средств обслуживания (кресло-каталка, носилки, медицинский персонал, носильщик и т.п).

Во время транзитных остановок больным пассажирам (инвалидам) разрешается оставаться на борту ВС при условии соблюдения действующих правил безопасности. Выход пассажира с ограничениями жизнедеятельности производится в сопровождении наземного персонала, осуществляется незамедлительно после выхода пассажиров.

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 ОАО «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.

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 ОАО «Аэрофлот» или обслуживающий агент сопровождает ребенка до передачи встречающему лицу.

Ребенок принимается к перевозке без сопровождения, если:

- имеется предварительное согласие ОАО «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:

ОАО «Аэрофлот» осуществляет перевозку детей до 12 лет в сопровождении родителя или совершеннолетнего дееспособного пассажира в одном классе обслуживания. Детям от 5 лет ОАО «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.

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. Детская люлька предоставляется при условии наличия предварительного заказа данной услуги не позднее чем за 36 часов до времени вылета, указанного в расписании, и возможности её крепления на межсалонных перегородках конкретного типа ВС.

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 ОАО «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. Перевозка депортированных/недопущенных пассажиров и пассажиров, перевозящихся под стражей

(1) Перевозка пассажиров, находящихся под стражей

Доставка депортированных/недопущенных пассажиров и пассажиров, перевозящихся под стражей, производится по указанию компетентных государственных органов. При оформлении перевозки в бронирование пассажира вносятся соответствующие ремарки.

Во всех случаях о наличии на борту такого пассажира необходимо проинформировать КВС и экипаж перед началом полета.

Пассажиры, перевозящиеся под стражей, должны размещаться в хвостовой части пассажирской кабины только в ряду с двумя или более креслами (кроме кресел, расположенных в непосредственной близости к аварийному выходу и местам размещения аварийно-спасательного оборудования), и по крайней мере один конвоир должен находиться между конвоируемым лицом и любым проходом.

(2) Перевозка депортированных/недопущенных пассажиров

Депортированные пассажиры принимаются к перевозке только на рейсы ОАО «Аэрофлот» без промежуточных посадок.

Лица, высланные из страны государственными органами власти по причине окончания срока регистрации или визы, по политическим причинам или по окончании срока заключения, принимаются к перевозке без сопровождающих лиц.

Лица, высланные из страны государственными органами власти согласно решению об экстрадиции преступника из-за причастности к уголовному событию, суд по которому еще не состоялся, принимаются к перевозке только в сопровождении не менее двух сотрудников органа (на одного депортируемого), исполняющего полицейские функции, и только после согласования перевозки с компетентными органами соответствующих государств и уведомления об этом ОАО «Аэрофлот».

Для обеспечения безопасности полета ОАО «Аэрофлот» имеет право получить информацию о причинах отправки депортированного из страны и по своему усмотрению отказаться от перевозки.

Доставка депортированного пассажира на борт производится по указанию компетентных государственных органов.

Представитель ОАО «Аэрофлот» оказывает содействие в перевозке такого пассажира.

ОАО «Аэрофлот» не несет ответственность за доставку депортированного пассажира в пункт назначения, указанный депортирующими органами.

В авиабилете такого пассажира ставятся специальные отметки, указывающие на депортацию пассажира.

Перед началом полета необходимо проинформировать командира ВС и экипаж о наличии на борту депортированного пассажира.

Размещение депортированного пассажира и сопровождающего его лица в ВС производится по согласованию с КВС и требованиями государственных органов.

Паспорт и перевозочные документы депортированного пассажира должны находиться у сопровождающего его лица, либо передаются КВС на время полета (в случае если нет сопровождающего лица), который передает данные документы компетентным органам по прибытию в пункт назначения.

После вылета рейса представитель ОАО «Аэрофлот» немедленно информирует пункт назначения о наличии на борту депортированного пассажира. В сообщении указывается полная информация о пассажире.

- (3) Посадка депортируемых/недопущенных пассажиров и пассажиров, перевозящихся под стражей, производится под контролем работников наземных служб до начала посадки других пассажиров в порядке, установленном требованиями государственных органов аэропорта вылета.

Выход этой категории пассажиров производится под контролем работников наземных служб после выхода других пассажиров, если иное не установлено требованиями государственных органов аэропорта прибытия.

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 ОАО «Аэрофлот» при отказе в перевозке, а также механизм обеспечения выполнения требований Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту ВС ОАО «Аэрофлот» изложены в главе 10 (раздел 10.14).

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.

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.

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.

Примечание: В связи с отсутствием обогрева багажных отсеков на ВС RRJ-95B живые животные к перевозке не принимаются.

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.

Допускается перевозка следующих живых животных в пассажирской кабине ВС:

- собака-проводник, сопровождающая пассажира, лишенного зрения, перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа, без ограничения в весе при предъявлении документа, подтверждающего инвалидность пассажира, лишенного зрения и при предъявлении документа, подтверждающего специальное обучение собаки-поводыря. Собака-поводырь должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает;
- служебная собака с согласия перевозчика при предъявлении документа, подтверждающего, что пассажир, сопровождающий служебную собаку, является сотрудником кинологической службы федерального органа исполнительной власти, и документа, подтверждающего специальное обучение служебной собаки. Служебная собака, перевозимая в салоне воздушного судна, должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, который ее сопровождает;
- 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). Дно контейнера (клетки) должно быть плотным, водонепроницаемым и покрыто абсорбирующим материалом. 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). Расстояние между животными должно быть не менее 3 рядов, животные должны быть одного вида.

При перевозке животных в салоне ВС животные принимаются в количестве не более 2 контейнеров на 1 салон. Количество пассажирских салонов определяется типом ВС.

ОАО «Аэрофлот» принимает к перевозке комнатных и прирученных животных: собак, кошек, хорьков/фреток, а также птиц в качестве сверхнормативного багажа. Животные, относящиеся к пресмыкающимся, грызунам, насекомым, и членистоногим, в качестве багажа к перевозке не принимаются.

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 ОАО «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.

Без взимания платы сверх нормы багажа «в кабину» пассажир может перевозить в салоне ВС дамскую сумочку или портфель, 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 ОАО «Аэрофлот»).

Пассажиру с ограничениями жизнедеятельности также предоставляется возможность перевозки собственного механического складного кресла-коляски с ручным управлением в салоне 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.

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.

8.2.4.2. Перевозка багажа членов экипажей ВС

Работники ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» перед работниками авиакомпании, 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.

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.

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 – крыло, содержащее холодное топливо после заправки или остающееся в крыльевых баках после полета на высоких эшелонах.

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 – может образоваться на переохлажденном крыле, когда температура крыла равна или ниже 0°C (32°F) при наличии дождя или высокой влажности, если температура наружного воздуха находится в диапазоне от -2°C до +15°C.

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 tнв -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 поверхностями 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;
 - 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 правильное 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 ОАО «Аэрофлот» производится в соответствии с требованиями, установленными двухсторонним договором, Руководством по противообледенительной защите воздушных судов ОАО «Аэрофлот», технологиями агента или другими документами, но при этом процедуры ПОЗ ВС не должны противоречить требованиям указанного руководства.
- Представитель ОАО «Аэрофлот» отвечает за организацию ПОЗ ВС и за соответствие процедур противообледенительной защиты требованиям, установленным в ОАО «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 (TLB), приложение к карте-наряду).

- (4) После окончания процедуры ПОЗ КВС (2 пилот или бортинженер) записывает в бортовой журнал (TLB) информацию, переданную ИТП по СПУ (с записью на бортовом магнитофоне):
- тип и процентное содержание ПОЖ;
 - время начала последней ступени противообледенительной обработки по UTC.
- ИТП дублируют эту информацию в изъятых из бортового журнала (TLB) листах розового и желтого цвета.

Примечание: Код ПОЗ ВС, переданный КВС после окончания обработки ВС ПОЖ, проведения проверки ПОЗ ВС оператором спецмашины, гарантирует, что критические поверхности ВС проверены и соответствуют концепции «чистого крыла» ВС.

- (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 вырубивания 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) В случае отсутствия на поверхностях ВС признаков обледенения и метеоусловий, способствующих образованию СЛО, принимается согласованное решение КВС и выпускающего персонала об отказе от противообледенительной защиты ВС, которое оформляется в бортовом журнале ВС (TLB).

Если согласованное решение об отказе от ПОЗ не принято, противообледенительная защита ВС производится в полном объеме с оформлением соответствующих разделов TLB.

Если КВС принял решение и настаивает на выпуске ВС без противообледенительной защиты ВС, а авиамеханик (выпускающий персонал) считает, что ПОЗ ВС необходима, он докладывает об этом инженеру ОКПВС, который в этом случае делает заказ на обработку ВС 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 (TLB).

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 ОКПВС ДКДБА (НСС) 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.

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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» также может быть произведено сторонней организацией по ТО и Р, по договору ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» во внебазовых аэропортах специалистами, имеющими допуск на требуемый вид ТО, эта работа выполняется силами ИТП ОАО «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 ОАО «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 (TLB);
- 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);
- на ВС, имеющих долговременное техническое обеспечение, техническая годность ВС, указанная в TLB при вылете с базового аэропорта, достаточна для завершения рейса. (*)

(*) при посадке на незапланированном (запасном) аэродроме выполнение настоящего требования не обязательно.

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 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 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 маршруту произошло по причине, относящейся к работе ETOPS значимой системы, то для продолжения полета по EDTO маршруту выполнение работ в соответствии с Transit Check квалифицированным по EDTO инженерно-техническим персоналом, является обязательным.

Если следующая часть рейса может быть выполнена по маршруту, без применения правил EDTO, выполнение работ по Transit Check квалифицированным по EDTO 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.

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 нормативно-летной документации департамента производства полетов (далее – группа БНЛД).

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 БНЛД 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, находящуюся в чемодане, 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 БНЛД и подтверждается личной подписью на бланке перечня.

Примечание: В отдельных случаях (нерабочее время группы БНЛД) допускается вылет ВС с не опечатанной папкой с сертификатами при условии пунктуальной проверки экипажем содержащихся в ней документов в соответствии с перечнем.

- (5) Работники группы БНЛД осуществляют постоянный контроль сроков действия сертификатов ВС и своевременно за 10 дней информируют ДПЛГ и ДУБП о приближении даты окончания действия документа.
- (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 БНЛД.
- (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) Прием-передача ВС включает в себя проверку оборудования, а также спецжидкостей и топлива согласно правилам заполнения бортового журнала (TLB). Прием-передача судовой документации осуществляется в соответствии с перечнем находящихся в чемодане 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 из одного цеха ДТО ВС в другой осуществляется между ИТП этих цехов.

По окончании процедуры приема-передачи сдающая и принимающая стороны ставят свои подписи в бортовом журнале ВС (TLB).

- (2) Порядок приема-передачи ВС, оборудования пилотской кабины и судовой документации от ИТП ДТО ВС летному экипажу.

ИТП ДТО ВС, ответственный за обеспечение вылета, передает летному экипажу информацию об исправности ВС, о его готовности и о дополнительных работах, выполненных при техническом обслуживании.

ИТП ДТО ВС передает ВС, а также проверяет и передает судовую документацию в соответствии с процедурами, указанными в пункте (1) настоящего параграфа.

При обнаружении летным экипажем недостачи имущества или появлении каких-либо замечаний заполняется блок № 10 бортового журнала (блок № 8 Report TLB).

ИТП ДТО ВС передает летному экипажу количество топлива, находящегося на борту ВС по топливомеру и по документам.

В случаях расхождений фактического количества топлива с количеством указанным по документам составляется двусторонний акт в двух экземплярах. Один экземпляр передается в ДТО ВС, второй вкладывается в полетное задание. Со стороны ДТО ВС акт подписывает инженер смены. На основании акта инженер смены вносит в бортовой журнал фактический остаток топлива на борту ВС.

- (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 на МС ко времени заруливания ВС на стоянку. После внешнего осмотра, знакомится с записями в бортовом журнале ВС (TLB), а также получает устную информацию от летного экипажа о техническом состоянии ВС и неисправностях (при наличии), выявленных в полете.

Летный экипаж передает ИТП ДТО ВС, оборудование пилотской кабины, воздушное судно, судовую документацию и остаток топлива, замеренного после высадки пассажиров.

ИТП ДТО ВС сверяет записанный в боржурнале остаток топлива с показаниями топливомера, проверяет наличие, состояние судовой документации и оборудование пилотской кабины.

В случаях отсутствия при приеме-передаче ВС какого-либо документа из бортовой документации, оборудования пилотской кабины, составляется двусторонний акт в двух экземплярах. (Бланки актов находятся в бортовом чемодане в папке справочного материала и укомплектовываются группой БНЛД). Один экземпляр акта передается в ДТО ВС для расследования факта недостачи и возобновления утраченного документа или имущества. Второй экземпляр акта передается в ДПП для расследования.

В случаях не принятия ВС ИТП в течении 15 минут после выключения двигателей летный экипаж имеет право покинуть ВС по окончании высадки пассажиров. Перед покиданием ВС необходимо выключить ВСУ (если была запущена) и обесточить ВС, сделав в бортовом журнале запись: «ВС не принято ДТО ВС. Время покидания ВС ...» (AC TRANSFER not completed. Time of leaving ...), сообщив в ДКДБА (НСС) об убытии с ВС через «Аэрофлот-Контроль» на частоте 131,675.

Прием-передача ВС в базовом аэропорту между ИТП ДТО ВС и режимно-охранной службой Дирекции по авиационной безопасности ОАО «Международный аэропорт

Шереметьево'» регламентируется Технологической инструкцией о порядке приема-передачи под охрану (из под охраны) воздушных судов ОАО «Аэрофлот» в Международном аэропорту Шереметьево (РИ-01-091Х).

(4) Прием-передача ВС, оборудования пилотской кабины и судовой документации во внебазовом аэропорту производится:

- при кратковременной стоянке 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 заруливания ВС на МС, выключения двигателей и 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 ОАО «Аэрофлот», если это предусмотрено договором).

ВС передается от экипажа представителю с выключенной ВСУ и обесточенной кабиной.

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.

Все вопросы, связанные с процедурой приемки ВС на ответственное хранение и организацией обслуживания ВС во внебазовых аэропортах, находятся в компетенции представителей.

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 бортжурнале 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 № 10 бортжурнала (блок № 8 Report TLB).

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 БНЛД после проверки комплектности документов и отметки в перечне.

Вылет ВС с неукомплектованной 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 неукомплектованным аварийно-спасательным оборудованием возможен, если это предусмотрено Перечнем минимального оборудования (MEL).

8.3. ПОЛЕТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

8.3.1. Выполнение полета

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 стояночного тормоза

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.

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:

- (a) 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;
- (b) все технологические операции согласно РЛЭ выполнены с обязательной проверкой по карте контрольных проверок;
- (c) проблесковые маяки включены;
- (d) 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 прямых участках, 20 КТ на плавных поворотах и 10 КТ на крутых разворотах (90 градусов и более).

Выполнение разворотов на скользких поверхностях должно выполняться на скорости не более 8 КТ.

Руление по перрону рекомендуется выполнять на скорости не более 10 КТ.

Раздельное торможение и несимметричную тягу 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 ОВД. 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 по требованию экипажа воздушного судна.

Воздушные суда при рулении в обязательном порядке лидируются радиофицированной автомашиной сопровождения:

- днем и ночью при метеорологической видимости 400 м и менее;
- ночью;
- если маркировочная разметка рулежных дорожек по маршруту руления или места стоянки хотя бы частично не просматривается из-за наличия снега, льда или по другим причинам;
- по запросу экипажа независимо от времени суток и метеоусловий;
- согласно инструкции конкретного аэродрома.

При лидировании воздушных судов безопасную дистанцию между автомашиной сопровождения и лидируемым 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.

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 ОВД альтернативную процедуру или перенести вылет на другое время.

- (5) Взлет с кратковременной остановкой на ВПП рекомендуется выполнять на мокрых, обледенелых, заснеженных и покрытых слякотью ВПП.

Взлет без остановки на ВПП (немедленный взлет) выполняется при дальности видимости на ВПП (RVR) не менее 400 м.

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 1000 футов (300 м) до заданного эшелона полета, при наличии конфликтного движения экипажем ВС устанавливается вертикальная скорость набора не более 1000 футов в минуту (5 м/сек).

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. Светосигнальное табло «Застегнуть ремни» включается командиром ВС:
- перед посадкой пассажиров и остается включенным до занятия ВС высоты 10000 футов (3000 м);
 - перед входом в зону турбулентности;
 - во время снижения для захода на посадку по усмотрению КВС, но в любом случае не ниже высоты 10000 футов (3000 м) и остается включенным до полной остановки ВС после заруливания на стоянку.

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.

Схемы захода на посадку располагается в кабине экипажа таким образом, чтобы каждый пилот мог видеть всю необходимую информацию.

Рубеж начала снижения (TOD) рассчитывается с учетом удаления от аэродрома посадки, маршрута снижения, фактической высоты полета, ограничений по высотам и скоростям, необходимости применения противообледенительной системы, направления и скорости ветра по высотам, полетной массы воздушного судна.

Принятая информация ATIS записывается в OFP. При необходимости давление аэродрома по QFT пересчитывается в давление QNH, как минимум, двумя членами летного экипажа независимо один от другого с обязательным сравнением результатов.

На основе полученных данных о фактических метеоусловиях и уточненной массе ВС рассчитываются посадочные характеристики.

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 ОАО «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 во избежание срабатывания TCAS, при наличии конфликтного движения экипаж ВС должен за 300 м (1000 ft) до заданного эшелона (высоты) установить вертикальную скорость не более 5 м/с (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 ОВД 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 доворота 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 доворот 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.

- (7) Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III не разрешается, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).

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. (*)

- (*) При выполнении захода на посадку по категории CAT IIIB требуемое значение RVR на ВПП во всех контрольных точках замера должно быть не менее установленного эксплуатационного минимума для посадки.
- (8) При отсутствии визуального наблюдения пилотом 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 рубежа ухода на второй круг. (*)

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) аэронавигационный запас топлива 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) аэродром назначения выбран в качестве запасного, а имеющаяся информация свидетельствует о том, что метеорологические условия на аэродроме в течение двух часов будут соответствовать требованиям к запасному аэродрому или превышать их.
- (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 ВПР 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 ВПР 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 быстрее, на безопасной скорости. В сложных метеоусловиях, а так же, если разворот на РД производится на угол более 45 градусов, скорость ВС перед разворотом должна быть снижена до минимальной скорости руления.

В аварийной обстановке и/или в случае прекращения (неустойчивой) связи с руководителем работ на летной полосе мигание огнями ВПП является сигналом экипажу о необходимости немедленного освобождения 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

(а) 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.

Взаимодействие 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» - «Слева, впереди свободно»	← →	- «Стоянка №___»; - - «Справа, впереди свободно».
- «Понял»	←	- «Давление в тормозах в норме» (Б/инж)
В ЗОНЕ ОСЕВОГО ИНДИКАТОРА ССП		
Проверяет соответствие типа ВС - «Подтверждаю» - «Понял» производит доворот на ось руления	← ←	Проверяет соответствие типа ВС - «B777, на осевой» - при уклонении от линии разметки: «Левее (правее) оси»
БОКОВОЙ МАРКЕР ОСТАНОВКИ ССП		
- «Понял» уменьшает скорость руления - «На стояночном»	← ←	Информирует о приближении к месту остановки (если возможно) - «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 установить стояночный тормоз и проверить параметры наземного источника электропитания. После выключения последнего двигателя должна быть установлена двусторонняя связь с наземным персоналом, обеспечивающим стоянку ВС по СПУ, который обязан сообщить экипажу об установке колодок под колеса и о подсоединении наземного электропитания.

Если нет возможности подключить наземный источник электроснабжения, запустить ВСУ и после включения и проверки его генератора выключить двигатель.

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 ОАО «Аэрофлот» обеспечивается автоматизированным навигационным расчетом, выполненным системой SITA или отделом полетного диспетчерского обслуживания (Flight Dispatch Service) ОАО «Аэрофлот» и предоставляется экипажу, находящемуся вне базового аэропорта, представителем ОАО «Аэрофлот», а в базовом аэропорту – специалистом службы Flight Dispatch.

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:
 - (а) 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 визуальным, 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 (MNPS, B-RNAV и др.), 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.
- (f) Взаимный (перекрестный) контроль членов летного экипажа при вводе навигационных данных в бортовой навигационный комплекс:

- штурман (непилотирующий пилот) набирает значение необходимых навигационных данных на пульте управления НПК, докладывает экипажу «данные...(ППМ) подготовил!»;
- пилотирующий пилот (PF) сверяет набранные данные с навигационным планом и докладывает экипажу: «Проверил»;
- член экипажа, набравший данные, осуществляет их ввод в НПК и докладывает экипажу: «Данные введены»;
- в навигационном плане полета введенный ППМ обводится кружком, после проверки правильности данных кружок зачеркивается. После фактического пролета ППМ кружок зачеркивается крестом.

Для обеспечения эффективного контроля за правильностью разворота над очередным ППМ экипаж должен:

- за 1÷3 минуты до пролета ППМ отложить все текущие дела и сосредоточить внимание на точности пролета ППМ (РНТ) с учетом угла сноса, при необходимости доворачивая ВС в сторону ППМ и проводя коррекцию текущей дальности до ППМ. За 10-20 км до ППМ штурман (непилотирующий пилот) докладывает: «Подходим к ППМ, следующий ЗПУ...град».

- в процессе разворота над ППМ экипаж ВС убеждается в установке ВС на ЗПУ, соответствующий плану полета.

- (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. Особое внимание экипаж ВС уделяет контролю за правильностью индикации курса и счислением пути НПК в течение 1 часа полета, а для дальнемагистральных ВС в течение первых 3 часов полета.

Контроль осуществляется путем сравнения расчетного курса с фактическим (для ВС, оборудованных курсовыми системами). Для ВС, оборудованных инерциальными системами – путем сравнения текущих географических координат от каждой ИС с осредненными координатами, индицируемыми FMS (BSC).

По результатам контроля выбирается наиболее точное и надежное средство определения курса и счисления МС. В течение всего полета контроль за точностью навигационного оборудования проводится через каждый час полета.

- (3) При полете по малознакомой трассе рекомендуется выполнить следующую процедуру контроля:
- согласно плану полета экипаж ВС прокладывает маршрут полета на радионавигационной карте от ИПМ до КПМ;
 - один из членов экипажа зачитывает последовательно с карты обозначение каждого ППМ, его географические координаты, а при необходимости ЗПУ и расстояние между ППМ. Другой член экипажа последовательно проверяет соответствие зачитанных данных – данным в навигационном расчете полета;
 - непосредственно на воздушном судне экипаж проверяет соответствие данных, введенных в навигационный комплекс ВС – данным навигационного расчета полета, определяют порядок настройки и использования радиотехнических средств навигации для контроля за точностью выполнения SID и выхода на воздушную трассу.
- (4) В полете по запросу экипажа воздушного судна орган ОВД осуществляет векторение в целях оказания ему навигационной помощи или предоставляет экипажу необходимый объем информации.

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) Предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету обеспечивает КВС или при осуществлении коммерческих воздушных перевозок – эксплуатант.

В аэропортах организуется предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее – брифинг).

Брифинг аэропорта производится по запросам эксплуатантов или КВС и включает в себя:

- (a) ведение документов аэронавигационной информации, обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;
- (b) ведение журнала регистрации изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме и направление зафиксированной в нем информации в службу аэронавигационной информации;
- (c) контроль издания и достоверности информации NOTAM, опубликованной на основании записи в журнале регистрации;
- (d) получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;
- (e) предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД), через которые пролегает маршрут полета;
- (f) выполнение предварительных расчетов полета;
- (g) взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями);
- (h) прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;
- (i) рассылка специальных сообщений, связанных с выполнением полета;
- (j) согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта;
- (k) прием донесений с борта воздушных судов и передача их службам аэропорта;
- (l) сбор послеполетной информации у экипажей воздушных судов;
- (m) передача послеполетной информации экипажей воздушных судов заинтересованным службам для принятия соответствующих мер.

8.3.2.3. Обеспечение полетов аэронавигационной и полетной информацией с применением электронной системы EFB (Electronic Flight Bag)

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.

На каждом комплекте EFB установлено:

Аэронавигационная база данных фирмы Jeppesen, включающая:

- схемы аэродромов;
- текстовые страницы аэронавигационной информации;
- Chart NOTAMs.

Электронные документы (раздел e-Docs) в формате PDF, включающие:

- Руководство по производству полетов (часть А);
- Руководство по производству полетов (часть В);
- Руководство по производству полетов (часть С);
- Руководство по летной эксплуатации ВС (FCOM, AFM);
- Перечень минимального оборудования (MEL);

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.

В случае неисправности EFB вылет может быть разрешен при наличии на борту ВС полного комплекта полетной документации в бумажном виде.

8.3.2.4. Правила полетов в системе зональной навигации (RNAV)

(1) Общие правила зональной навигации

Метод зональной навигации предусматривает использование специального навигационного оборудования, автоматически определяющего местоположение ВС в горизонтальной плоскости, используя данные от следующих типов навигационных сенсоров:

- оборудование измерения дальности (DME), дающее измерения от двух и более наземных станций (DME/DME);
- всенаправленного радиомаяка, совмещенного с DME (VOR/DME);
- глобальная навигационная спутниковая система (GNSS);
- инерциальная навигационная система (INS, IRS/IRU) с автоматической коррекцией местоположения ВС с использованием пригодного радионавигационного оборудования.

Примечание:

1. Термин GNSS относится к глобальной системе определения местоположения GPS с системой RAIM (системой определения и/или прогнозирования достоверности и величины навигационной точности, выдаваемой навигационным сенсором).
2. Существует ограничение по времени использования инерциальных систем (IRU), работающих автономно, без коррекции местоположения по радиосредствам из-за собственного ухода гироскопов, в интересах зональной навигации предполагается, что инерциальная система обеспечит точность навигации не хуже ± 2 морских миль в течение 15 минут полета с момента прекращения коррекции с использованием пригодных для данных процедур навигационных сенсоров.

Для целей навигации (LNAV) RNAV оборудование обеспечивает полет ВС по назначенному маршруту, состоящему из географических точек (WPT), хранящихся в бортовой навигационной базе данных или внесенных в план полета вручную.

Значение RNP для определенных процедур по стандартам ICAO и JAA

Таблица 8.3-3

RNP Level	Typical Application
1	European Precision RNAV (P-RNAV)
4	Projected for oceanic/remote areas where 30 NM horizontal separation is applied
5	European Basic RNAV (B-RNAV)
10	Oceanic/remote areas where 50 NM lateral separation is applied

Стандартные значения RNP на территории США

Таблица 8.3-4

RNP Level	Typical Application	Primary Route Width (NM) - Centerline to Boundary
0.3	Approach	0.3
1	Terminal	1.0
2	Terminal and En Route	2.0

(2) Правила полетов B-RNAV

(a) Общие сведения

B-RNAV предусматривает выполнение полета при значении RNP 5 (точность выдерживания заданного трека ± 5 NM в течение 95 % всего времени полета). Применяется для выполнения полета по маршруту в зоне Евроконтроля и других регионах, где применяются те же правила.

(b) Навигационная база данных

Наличие встроенной навигационной базы данных для выполнения полета по правилам B-RNAV не обязательно.

(c) Навигационное оборудование ВС

Навигационное оборудование должно иметь вычислитель, использующий навигационные сенсоры следующих типов: GPS (с функцией RAIM); DME/DME; VOR/DME, CDI (шкала бокового отклонения в пределах заданного RNP в данном случае 5 NM) или навигационный дисплей.

Вычислитель должен обеспечивать возможность выполнять полет между двумя географическими точками (Track between Two Fixes), прямо на заданную точку (Direct to Fix), с заданным курсом на WPT (Course to Fix).

Для выполнения полета по правилам B-RNAV требуется один комплект пригодного навигационного оборудования. Двойной комплект навигационного оборудования необходим, если это требуется региональными правилами полета (MNPS).

(d) Система автоматического и директорного управления ВС

Наличие систем автоматического и/или директорного управления ВС, выполняемого по сигналам навигационного вычислителя, не обязательно.

(3) Правила полетов по R-NAV и U.S. RNAV.

(а) Общие сведения

R-NAV применяется для выполнения полета в районе аэродрома (SIDs STARs) зоны Евроконтроля и в других странах, не входящих в данный регион, но придерживающихся тех же правил, о чем есть соответствующая информация в AIP государства.

На территории США для выполнения полета по маршруту и в районе аэродрома (SIDs, STARs) применяются правила полета, называемые U.S.RNAV, в основном, совпадающие с правилами полета по R-NAV.

Правила полета по R-NAV применяются для выполнения полета в зоне аэродрома до точки FAWP и предусматривают значения RNP, равным ± 1 морская миля, что означает выдерживание линии пути с точностью 1 морская миля в течение 95 % всего времени полета.

U.S.RNAV подразумевают 2 типа выполнения полетов в зонах аэродромов и по маршрутам с использованием процедур RNAV:

- RNAV 1 применяется для выполнения SIDs, ODPs*, STARs и предусматривает выполнение полета с точностью выдерживания заданного трека ± 1 морская миля в течение 95 % всего времени полета и требует навигационного оборудования, использующего сенсоры GPS/GNSS или DME/DME.
- RNAV 2 применяется для выполнения полета по маршрутам RNAV (RNAV route Q or T)** и предусматривает выполнение полета с точностью выдерживания заданного трека ± 2 морские мили в течение 95 % всего времени полета, и требует навигационного оборудования, использующего сенсоры GPS/GNSS или DME/DME/IRU RNAV.
- * ODP – Obstacle Departure Procedure – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам (ППП), предназначенный для обеспечения пролета с разрешенным запасом высоты над препятствиями по наименее сложным маршрутам и связывающий район аэродрома с соответствующей структурой маршрутов.
- ** Q or T – идентификаторы маршрутов в США в пределах верхнего или нижнего воздушного пространства, предназначенные специально для обозначения маршрутов RNAV, которые требуют точностных характеристик навигационного оборудования, использующего сенсоры GPS/GNSS или DME/DME/IRU RNAV.

Все маршруты и процедуры базируются на системе координат WGS84.

Примечание:

- использование координат, определенных в отличной от WGS84 системе координат, может вызывать ошибку в определении реального местоположения ВС;
- список стран, использующих систему координат WGS84: Argentina, Australia, Austria, Bahrain, Barbados, Belgium, Bermuda, Brazil, Brunei, Burundi, Canada, Canary Island, Cape Verde Islands, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Ecuador, Egypt, Fiji, Finland, France, French Antilles, French Guyana, French Pacific, Gambia, Germany, Guatemala, Hong Kong, Hungary, Iceland, Indonesia, Ireland, Japan, Jordan, Korea, Kuwait, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Macau, Macedonia, Maldives, Mongolia, Myanmar, Nepal, Netherlands, New Zealand, Poland, Portugal, Romania, St Pierre and

Miquelon, Sao Tome and Principe, Singapore, Slovakia, Slovenia, Spain, Sri Lanka, Sweden, Switzerland, Taiwan, Tunisia, Turks and Caicos, United Arab Emirates, United Kingdom, United States, Uruguay and Vietnam.

Если процедуры предусматривают использование любой из навигационных инфраструктур, т.е. DME/DME, VOR/DME или GNSS, то учет препятствий осуществляется для навигационной инфраструктуры, имеющей худшие показатели точности определения местоположения.

Навигационные средства, имеющие критическое значение, т.е. которые обеспечивают коррекцию местоположения с определенной точностью при выполнении назначенных процедур (SIDs, STARs), публикуются в AIP и на соответствующих картах и схемах. Навигационные средства, которые должны быть исключены из вышеуказанных процедур, также публикуются в AIP и на соответствующих картах, схемах и в NOTAMs.

Навигационная инфраструктура, обеспечивающая выполнение полета, постоянно контролируется полномочным органом с изданием соответствующих NOTAMs в случае, если навигационное средство, определенное как критическое в AIP, не пригодно для целей назначенных процедур.

Поправки в показания барометрических высотомеров, связанные с отклонением температуры воздушной массы от стандартных значений, для процедур полета по правилам P-RNAV и U.S.RNAV не применяется.

Правила полетов P-RNAV и U.S.RNAV предусматривают использование LNAV под управлением FMS как основного метода навигации. Использование VNAV не исключается и может выполняться в соответствии с требованиями руководства по летной эксплуатации (FCOM).

(b) Навигационная база данных

Наличие обновляемой навигационной базы данных на борту ВС обязательно. Полет в районе аэродрома (SIDs, STARs, TRANSITION) осуществляется по схемам, извлекаемым из навигационной базы данных. Оператор (авиакомпания) несет ответственность за достоверность и полноту сведений, содержащихся в навигационной базе данных. Пилот (экипаж) несет ответственность за использование в полете навигационной базы данных с неистекшим сроком действия.

Изменения в маршрут полета в зоне аэродрома могут вноситься в план полета (FPL) экипажем, если обнаружена ошибка при сравнении с опубликованными схемами в отношении высот/скоростей пролета отдельных WPT, или по указанию ATC.

В случае если в извлекаемых процедурах (схемы SIDs, STARs) названия WPT не совпадают с опубликованными схемами, это требует сверки координат и внесения соответствующих изменений экипажем. Изменения могут вноситься только внесением в активный маршрут полета WPT по названию, извлекаемому из навигационной базы данных с учетом правил пролета точек fly-by или fly-over.

(c) Навигационное оборудование ВС

При использовании навигационных средств на базе GPS данное средство должно обладать функцией внутреннего контроля целостности и качества принимаемого сигнала (RAIM), выдающую информацию об отказе приемника или ухудшении точности в определении местоположения ниже установленных для данных процедур значений RNP (для P-RNAV ± 1 NM).

Масштаб шкалы CDI должен иметь возможность быть установленным на значение, равное RNP (то есть, для маневрирования в районе аэродрома масштаб должен быть равен 1 NM).

При использовании мульти-сенсорных навигационных систем на базе FMS, навигационное оборудование ВС должно обладать функцией RAIM для приемников GPS, а также функцией контроля качества и достоверности сигналов от других навигационных сенсоров (DME/DME, IRU), иметь навигационный дисплей, обновляемую навигационную базу данных, систему сигнализации неисправностей (отказов) и ухудшения навигационной точности (ANP) ниже установленных пределов. Для выполнения полета по правилам P-RNAV и U.S.RNAV требуется один комплект пригодного навигационного оборудования. Двойной комплект навигационного оборудования требуется, если есть требование в AIP или региональных правилах полета, это, как правило, касается районов полета без непрерывного радиолокационного контроля, полетов в горной местности и аэропортов с большим потоком воздушного движения.

(d) Система автоматического и директорного управления ВС

Для выполнения полета с применением методов зональной навигации по правилам P-RNAV и U.S.RNAV ВС должно иметь автоматическое и/или директорное управление ВС по сигналам от навигационного вычислителя (FMS), ВС должно иметь возможность выполнять полет с использованием автоматического или директорного управления с высоты не выше 500 ft.

(4) Выполнение полета

(a) Подготовка к выполнению полета

В процессе предполетной подготовки диспетчер полетного обслуживания и/или экипаж обязан проверить следующее:

1) Пригодность навигационной инфраструктуры для выполнения полета по правилам RNAV в период возможного времени использования (пригодность DME, определяемые как критические, работоспособность GNSS).

- ◆ Для P-RNAV проверить пригодность RAIM в предполагаемое время и место применения согласно GPS NOTAMs, если предусматривается использование GPS. В случае недостаточной навигационной точности сенсоров на базе GPS в предполагаемое время и месте их использования для целей, определяемых данными правилами, необходимо исключить. В этом случае необходимо убедиться, что возможно использование альтернативных навигационных сенсоров (DME/DME, VOR/DME) для выполнения полета, в противном случае необходимо отложить, отменить выполнение рейса или внести в план полета процедуры, выполняемые с применением других методов навигации, отличные от применяемых по правилам зональной навигации.
- ◆ Для U.S.RNAV пилот должен подтвердить пригодность RAIM согласно последним GPS NOTAMs. Если нет спутников системы GPS, заявленных как недействующие, вылет может быть осуществлен без каких-либо ограничений по правилам U.S.RNAV. Однако, если какой-либо спутник навигационной системы GPS в определенный период времени объявлен неработающим, экипаж должен проверить по GPS NOTAMs пригодность функции RAIM системы GPS для предполагаемого маршрута и времени полета.

В случае прогнозирования потери функции RAIM (определение точности навигационной системы на базе GPS) в течение пяти минут на любом участке маршрута, выполняемого по правилам U.S.RNAV, полет должен быть задержан, отменен или изменен таким образом, чтобы обеспечить функционирование RAIM. В случае наличия возможности использовать альтернативные навигационные сенсоры полет может быть выполнен без изменения плана полета.

Примечание: прогноз RAIM может быть функцией отдельных видов GPS-приемников, в этом случае NOTAMs относительно прогноза RAIM можно использовать как вспомогательную информацию.

- 2) Исправность необходимого навигационного оборудования для полетов по правилам RNAV и наличие необходимого резервирования, если такое требуется (согласно MEL).
 - 3) Бортовую навигационную базу данных, которая должна содержать необходимые навигационные сведения для планируемого района полетов, включая: навигационные средства, WPT, процедуры, включая схемы SIDs, STARs. (Навигационная служба ОАО «Аэрофлот» издает предупреждения о недостатках и ошибках в навигационной базе данных).
 - 4) Внести (проверить) соответствующий знак (буква латинского алфавита) в подаваемый в орган ОВД план полета, описывающий навигационные возможности и оборудование, используемое для выполнения полета по правилам зональной навигации.
- (b) Подготовка и выполнение SIDs

В процессе подготовки к выполнению SIDs экипаж должен убедиться, что навигационная база данных – действующая, а координаты местоположения ВС введены правильно.

Активный план полета должен быть извлечен из навигационной базы и проверен относительно схем и карт для подтверждения достоверности. Если есть сомнения в достоверности извлеченных процедур, необходимо отказаться от их исполнения. Проверяется: последовательность WPT, ограничение скорости и высоты над WPT, где возможно – курсовые углы, расстояния и вид точек fly-by или fly-over. Убедиться, что соответствующие навигационные сенсоры, требуемые для выполнения данной процедуры, исправны и готовы к работе, а их фактическая навигационная точность (ANP) отвечает установленным требованиям. Требуемое значение RNP установлено вручную или автоматически.

Примечание: Как минимум подготовка к полету должна включать простое сличение карты (MAP) на навигационном дисплее с ожидаемыми процедурами (схемами).

Создание экипажем новых WPT путем введения географических координат в активный план полета, выполняемый по правилам P-RNAV, не допускается. Модификация маршрута в районе аэродрома может производиться только как выполнение команды диспетчера ОВД – выполнять полет с определенным курсом (heading) или выполнять полет на определенную точку (WPT) маршрута, которая является частью активного плана полета или внесена в него из навигационной базы данных. Допускается внесение изменений в план полета в отношении высоты или/и скорости пролета WPT, если они отличаются от значений, указанных на картах и схемах.

Перед взлетом экипаж должен убедиться, что навигационная система, обеспечивающая полет по правилам RNAV, исправна и назначенная ВПП внесена в активный план полета. При превышении значения фактической навигационной точности (ANP) над требуемой (RNP) экипаж должен отказаться от выполнения процедуры и по согласованию с диспетчером ОВД выбрать альтернативную процедуру, исходя из навигационных возможностей.

Если автоматическая коррекция местоположения не обеспечивается, экипаж обязан произвести ручную коррекцию перед взлетом (в США – ошибка местоположения перед взлетом не должна превышать 1000 ft).

Если перед взлетом коррекция не может быть произведена, присоединение маршруту полета, выполняемому по правилам P-RNAV, должно происходить там, где ВС войдет в зону автоматической коррекции по DME/DME. Данная процедура должна быть согласована с ATC.

После взлета экипаж должен подключить режим горизонтальной навигации на высотах, как можно раньше, но не ниже установленных руководством по производству полетов конкретного типа ВС (в США – подключение режима LNAV для SID типа B не выше 500 ft над уровнем аэродрома, тип A – не выше 2000 ft над уровнем аэродрома).

Примечание: Не рекомендуется подготавливать режим LNAV на земле, если координаты назначенной процедуры (SID) определены в системе координат, отличной от WGS84, так как это может привести к выполнению доворотов ВС на малой высоте для захвата заданного трека.

Использование директорного или автоматического управления обязательно. Альтернативное управление возможно, если это разрешено FCOM (Руководством полетной эксплуатации) и гарантирует выдерживание заданного трека с установленной точностью, для P-RNAV-1 NM (RNP1) U.S.RNAV Тип B (RNP1) требует использования CDI/директор и/или автопилот.

В процессе выполнения SIDs экипаж должен непрерывно контролировать выдерживание установленного маршрута и высот пролета, установленных над определенными WPT, используя CDI (навигационный дисплей), MCDU, а также сигнализацию о неисправности или отказах в навигационном оборудовании.

(с) Подготовка и выполнение STAR и APPROACH

Выполнение заходов на посадку на основе требуемых навигационных характеристик RNP (RNP APCH, RNP-0,3), а также заходов на посадку на основе санкционированных RNP (RNP AR APCH) с вертикальным наведением с помощью методов барометрической вертикальной навигации (баро-VNAV) с использованием соответствующих метеоминимумов осуществляется на воздушных судах ОАО «Аэрофлот», имеющих допуск к выполнению таких подходов и заходов на посадку, удовлетворяющих требованиям соответствующей навигационной спецификации.

Минимальная температура выполнения процедуры указывается на соответствующей карте или в РПП (часть В).

Перед началом выполнения процедуры подхода и захода на посадку с использованием методов зональной навигации экипаж должен провести специальную подготовку.

Экипаж должен убедиться, что в активный план полета загружены соответствующие процедуры выполнения маневрирования в районе аэродрома (STAR и APPROACH) и назначенная ВПП.

Активный план полета должен быть извлечен из навигационной базы и проверен относительно схем и карт для подтверждения достоверности, если есть сомнения в достоверности извлеченных процедур, необходимо отказаться от их исполнения. Проверяется последовательность WPT, ограничение скорости и высоты над WPT, где возможно – курсовые углы, расстояния и вид точек fly-by или fly-over. Убедиться, что соответствующие навигационные сенсоры, требуемые для выполнения данной процедуры, исправны и готовы к работе, а их фактическая навигационная точность (ANP) отвечает установленным требованиям. Требуемое значение RNP установлено вручную или автоматически.

Примечание: Автоматическое изменение RNP происходит, когда первая точка (WPT) назначенной процедуры (STAR и APPROACH) становится активной.

Создание экипажем новых WPT путем введения географических координат в активный план полета, выполняемый по правилам P-RNAV, не допускается.

Модификация маршрута в районе аэродрома может производиться только как выполнение команды диспетчера АТС – выполнять полет с определенным курсом (heading) или выполнять полет на (direct to) определенную точку (WPT) маршрута или полет параллельно заданному маршруту (off set), которая является частью активного плана полета или внесена в него из навигационной базы данных. Данные операции должны выполняться экипажем своевременно и правильно.

Следует исключить из системы автоматической коррекции те навигационные средства, которые могут вызывать ошибки в определении местоположения ВС согласно NOTAMs, если это необходимо по условиям полета, и соответствующие изменения в навигационную базу данных не были внесены разработчиком баз данных и не проверены оператором (авиакомпанией) в лице полномочной службы.

Примечание: Проверка как минимум может быть простой инспекцией навигационного дисплея по отношению к установленным процедурам.

Перед началом выполнения процедуры необходимо убедиться, что установленное значение RNP введено в навигационную систему автоматически или вручную и будет сравниваться с фактическим значением навигационной точности (ANP). Если функция автоматического контроля за текущим значением ANP не предусмотрена, экипаж должен осуществлять непрерывный контроль значения навигационной точности определения места ВС. Полет должен выполняться в директорном или автоматическом режиме по сигналам навигационной системы.

В процессе выполнения подхода и захода на посадку экипаж должен непрерывно контролировать выдерживание установленного маршрута, высот и скоростей пролета, установленных или заданных диспетчером органа ОВД над определенными WPT, используя навигационный дисплей, MCDU, а также сигнализацию о неисправности или отказах в навигационном оборудовании.

- (d) Действия экипажа в непредвиденных обстоятельствах при выполнении полета по правилам P-RNAV и U.S.RNAV

Экипаж должен в полете непрерывно контролировать исполнение полета и сигнализацию об отказах или снижении навигационной способности, выдерживать заданную линию пути.

1) Отказ навигационных сенсоров.

При отказе навигационных сенсоров экипаж должен убедиться, что произошло автоматическое переключение или переключить вручную на альтернативные сенсоры и текущее значение ANP, равное или меньше заданного значения RNP. Если значение ANP превысило значение RNP, экипаж должен по согласованию с АТС перейти на альтернативные процедуры или методы навигации.

2) Отказ навигационной системы.

При отказе навигационной системы, определяемому по соответствующей сигнализации или не выдерживании заданного маршрута в пределах установленных ограничений ($\pm 1\text{nm}$ для RNP1), которые можно рассматривать как потерю навигационной способности, выполнять полет по правилам зональной навигации с заданной точностью (RNP). Экипаж обязан доложить АТС, под управлением которого находится ВС, и по согласованию с ним выполнить альтернативные процедуры и методы навигации при выполнении полета в зоне аэродрома.

3) Снижение навигационной способности ниже установленных пределов.

При превышении значения фактической навигационной точности над установленным значением экипаж должен отказаться от выполнения процедуры и перейти на альтернативные методы навигации по согласованию с АТС.

4) Отклонение от заданного маршрута на величину, превышающую установленное значение RNP.

При отклонении от заданного маршрута на величину установленного значения RNP экипаж должен предпринять немедленные меры по удержанию ВС в пределах установленных значений, равное значению заданного RNP или меньше относительно заданного маршрута. Экипаж должен по согласованию с АТС прекратить выполнение процедуры и перейти на альтернативные процедуры и методы навигации.

5) Отказ автоматического или директорного управления ВС по сигналам навигационного вычислителя.

В случае отказа автоматического и директорного управления ВС по сигналам от навигационного вычислителя (FMS), экипаж должен по согласованию с АТС прекратить выполнение процедуры и перейти на альтернативные процедуры и методы навигации.

6) Недостаток летных характеристик ВС, приводящих к невозможности занятия заданных высот (эшелонов) на определенные точки маршрута (WPT).

При нахождении на земле как можно быстрее предупредить АТС о невозможности достичь заданных высот (эшелонов) согласно установленным процедур (SIDs) и получить измененное разрешение.

В полете, при невозможности достичь заданных высот по причине отказа авиационной техники или другим причинам (сильный попутный ветер) экипаж должен как можно быстрее доложить об этом диспетчеру АТС и по согласованию с ним получить измененное разрешение или маршрут полета, позволяющий достичь установленных высот (эшелонов).

(5) Донесения об инцидентах

При инцидентах, влияющих или могущих повлиять на безопасность полетов в системе RNAV, составляется донесение.

К таким случаям относятся:

- навигационные ошибки (например, смещения на картинке дисплея), не связанные с переходом системы из инерциального режима в режим радионавигации;
- навигационные ошибки, вызванные ошибками или некорректным кодированием информации в базе данных;
- неожиданные отклонения от заданной траектории по горизонтали или вертикали, не связанные с действиями экипажа;
- существенные искажения информации без соответствующей сигнализации об отказе;
- полный или частичный отказ навигационного оборудования;
- неполадки в работе наземных радионавигационных средств, вызывающие серьезные навигационные ошибки.

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 (QEF 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. При выполнении захода на посадку по CAT II и CAT III для определения DH используются радиовысотомеры, а на барометрических высотомерах должно быть установлено значение DA (H) по минимуму CAT I.

- (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 ТА 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 (ТА) – предупреждение об опасности

Сигнализация ТА выдается в виде обозначения конфликтного ВС в форме желтого круга и речевой информацией: TRAFFIC, TRAFFIC.

В случае срабатывания ТА необходимо:

- постараться обнаружить приближающееся ВС визуально;
- быть готовым к действиям по срабатыванию команд RA.

Режим ТА 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) Во всех случаях 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 ОВД» 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 ОВД 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 ОВД 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 ОВД	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. Правила и процедуры контроля и управления расходом топлива во время полета

При выполнении полетов экипажами ОАО «Аэрофлот» осуществляется постоянный контроль за расходом топлива в полете путем сравнения фактического остатка топлива с количеством топлива, указанным в навигационном расчете полета (SITA) для конкретной точки маршрута.

Контроль осуществляется не реже чем через 30 минут полета с фиксированием данных в рабочем плане полета.

Если остаток топлива на борту меньше расчетного, командир ВС принимает решение о возможности продолжения полета, посадке на промежуточном аэродроме или запасном аэродроме.

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.

Как правило, автоматическое управление полетом следует 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.

Наиболее предпочтительным распределением обязанностей между пилотами при заходе на посадку в сложных метеорологических условиях и невозможности использования автоматизированной системы захода на посадку является вариант активного пилотирования вторым пилотом до ВПР. Контролирующее пилотирование и посадку выполняет командир ВС.

При метеорологических условиях захода на посадку ниже условий минимума категории I ICAO (60x550 м) пилотирующим пилотом (PF) является командир ВС.

В любой нештатной ситуации, требующей отклонения от стандартных эксплуатационных процедур, автопилот рекомендуется включать для снижения операционной нагрузки при выполнении процедур по локализации отказов и неисправностей.

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 контролировать минимальную высоту включения/отключения автоматических режимов управления в соответствии с РЛЭ (FCOM) типа ВС;
- при заходе на посадку по неточным системам или по системе ILS под углом приближения автопилот должен быть отключен на высоте не ниже высоты принятия решения (DA / MDA);
- если видимость на ВПП менее 350 м, применение режима автоматической посадки – обязательно.

ВНИМАНИЕ: При выполнении производственных полетов запрещается преднамеренное отключение директорного управления, за исключением случаев выполнения визуальных заходов на посадку, заходов с использованием схем визуального маневрирования и случаев, оговоренных в ППЛС и части В РПП по типам ВС.

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 бортовых 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.

- (5) При полетах по ПВП обход кучево - дождевых (грозовых) и мощно - кучевых облаков на заданной высоте (эшелоне) осуществляется на безопасном удалении, исключающем попадание воздушного судна в кучево-дождевые (грозовые) и мощно-кучевые облака.

Полеты под кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками при крайней необходимости могут выполняться только днем над равнинной местностью по ПВП без входа в зону ливневых осадков. При этом высота (эшелон) полета воздушного судна должна быть не менее безопасной высоты (эшелона) полета, а принижение воздушного судна от нижней границы облаков - не менее 200 м.

Полеты над кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками могут выполняться 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.

При попадании воздушного судна в сильную болтанку командир ВС обязан принять меры для немедленного выхода из опасной зоны, в том числе с разрешения диспетчера органа ОВД изменить высоту полета.

Командир ВС должен информировать кабинный экипаж перед входом или при попадании в зону умеренной/сильной болтанки по СГУ (самолетное громкоговорящее устройство) командой: «Бортпроводникам занять свои места». В этом случае членам кабинного экипажа необходимо прекратить обслуживание пассажиров, закрепить кабинное оборудование, занять служебные места и пристегнуться привязными ремнями.

При полетах в горной местности на высотах менее 900 м и попадании воздушного судна в зону сильной болтанки командир ВС с разрешения диспетчера органа ОВД должен вывести воздушное судно из этой зоны с набором высоты, возвратиться на аэродром вылета или следовать на запасной аэродром.

При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир ВС имеет право немедленно изменить высоту полета, изменив курс на 30° и, пройдя 20 км, вновь взять курс параллельно трассе.

Обнаруженные визуально вертикальные вихри, не связанные с облаками, экипаж обязан обходить стороной.

Обнаруженные визуально вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, экипаж обязан обходить на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

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 ОВД 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 феновым 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 мокрым льдом, мокрым снегом и/или слякотью. Результаты и оценки измерений считаются в таких ситуациях абсолютно нереалистичными. В сообщениях за словом «ненадежная» будет следовать номер сцепления, показываемый 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 плане полета	Обозначение в плане полета (CFP)
B777	H	B777	B77W
B737	M	B737	B738
A330-200/300	H	A330	A332/A333
A319/A320/A321	M	A319/A320/A321	A319/A320/A321
RRJ-95	M	RRJ 95	SU 95

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) Основные правила

(a) Правила «стерильной кабины».

- (i) 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.

- (ii) В процессе руления и в полете, на высотах ниже 10 000 ft (3000 м), а также в других критических фазах полета все члены летного экипажа обязаны находиться на своих рабочих местах, выполнять только те обязанности, которые связаны с непосредственным управлением ВС и вести радиосвязь с использованием микрофонов авиагарнитур и самолетного переговорного устройства.

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;
- заполнение полетных документов.

Членам летного экипажа запрещается осуществлять действия и вести переговоры, способные отвлечь внимание любого другого члена экипажа от выполнения прямых обязанностей на критических фазах полета.

Под критическими фазами полета подразумеваются этапы:

- управления ВС на земле, включая руление – от начала подготовки кабины к вылету до выключения двигателей после посадки;
- взлет и набор высоты;
- заход на посадку и посадка;
- полет ниже 3 000 м (10 000 футов), исключая полет на эшелоне;
- смена эшелона полета;
- рубежи приема диспетчерского разрешения.

- (iii) 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.

При перевозке пассажиров дверь пилотской кабины находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров и до открытия любой такой двери для их высадки. Во время посадки и высадки пассажиров дверь пилотской кабины должна находиться в закрытом положении (в режиме свободного доступа или в режиме ограниченного доступа по усмотрению командира ВС).

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 для обеспечения безопасности полета. Любые обращения, не имеющие отношения к обеспечению безопасности, любое вмешательство в деятельность летного экипажа или посещение пилотской кабины в критических фазах полета недопустимы.

- (iv) 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.

- (b) Покидание членами летного экипажа рабочих мест.

- (i) 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 ВС, 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.

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.

- (ii) 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.

- (2) Политика использования дополнительных служебных кресел:

- (a) 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 ОАО «Аэрофлот» (JUMP SEATS) служебным пассажирам (РИ-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 12 лет, а также больным пассажирам и пассажирам с ограниченными физическими возможностями.

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.

- (b) 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 ОАО «Аэрофлот», а также уполномоченных МКК 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 ОАО «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.

- (c) Сотрудники 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.

- (d) Специалисты других ведомств и организаций, выполняющих полет по распоряжению руководства ОАО «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.

- (e) 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 экипажа, должен осуществляться по согласованию с КВС и при нахождении у двери кабины пилотов со стороны пассажирского салона СБ или уполномоченного им члена бригады бортпроводников.

- (f) Служебные пассажиры любой категории, выполняющие перелет по заданию (разрешению) руководства ОАО «Аэрофлот», обязаны соблюдать правила поведения пассажиров на борту ВС, установленные эксплуатантом, и не должны препятствовать исполнению обязанностей членам летных и кабинных экипажей.

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 ОАО «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.

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.

В зависимости от обстоятельств командир ВС может назначить дополнительные обязанности всем 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, исключающим 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.

Исключение: специальные проверки бортинженера и выполнение контрольного листа при предполетной подготовке ВС.

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 ОАО «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:

(а) 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.

(б) 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) ОАО «Аэрофлот», а за соответствие количества пассажиров на борту ВС данным указанным в сводной загрузочной ведомости – старший бортпроводник.

- коммерческую загрузку и ее размещение в багажных отсеках;
- 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 сообщения на ECAM CABIN READY;
- установленным сигналом проинформировать cabinный экипаж о необходимости занять свои места и пристегнуться привязными ремнями.

После взлета и набора высоты не ниже 10000 ft (3000 м) КВС установленным сигналом оповещает cabinный экипаж о возможности начала обслуживания пассажиров.

Если летный экипаж состоит только из двух пилотов, старший бортпроводник (уполномоченный член cabinного 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 любых нестандартных ситуаций, влияющих на безопасность полета, а также об использовании аварийно-спасательного оборудования в полете.

- (5) При подходе к зоне турбулентности командир ВС оповещает cabinный экипаж включением табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» (FASTEN SEAT BELTS), при подходе к зоне умеренной или сильной турбулентности, дополнительно дает информацию по внутрисамолетной связи: «Бортпроводникам занять свои места».

По этому сигналу бортпроводники должны:

- прекратить обслуживание пассажиров;
- занять свои (или ближайшие свободные) места;
- застегнуть привязные ремни.

- (6) 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.

- (7) 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.

- (8) После заруливания на стоянку и выключения двигателей командир ВС дает команду на открытие дверей самолета отключением табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» (FASTEN SEAT BELTS).

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.

- (9) По окончании рейса командир ВС знакомится с документами отчетности СБ о выполнении рейса, оценивает работу cabinного экипажа в целом и отдельных его членов и делает запись в задании на полет cabinного экипажа.

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 cabinе 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 ОАО «Аэрофлот» (JUMP SEATS) служебным пассажирам (PI-503-00005) откидные служебные кресла в пассажирской cabinе, не занятые членами cabinного 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 cabinе не может быть оформлено лицам моложе 12 лет, а также больным пассажирам и пассажирам с ограниченными физическими возможностями.

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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 экипажа, 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 ОАО «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 ОАО «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 аварийных эвакуационных станциях 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 кабинное 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 посадки старший бортпроводник обязан убедиться в готовности пассажирского салона к взлету (посадке) и доложить об этом командиру ВС. Готовность пассажирского салона к взлету (посадке) означает:

- все пассажиры находятся на своих местах с пристегнутыми ремнями безопасности (дети на руках у родителей);
- в салоне и на кухне все предметы закреплены;
- пути эвакуации свободны;
- шторы на иллюминаторах открыты;
- освещение салона притушено (10 %).

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 ОАО «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 кабинным экипажем, определяется создавшимися обстоятельствами и проводится в соответствии со специальной инструкцией EPEM. Старший бортпроводник несет ответственность за его проведение.

8.3.12.5. Электронные приборы на борту ВС

Запрещается использование электронных приборов и средств связи на борту ВС ОАО «Аэрофлот» **во время руления, взлета и посадки воздушного судна.**

Электронные приборы, запрещенные для использования на борту ВС ОАО «Аэрофлот» во время руления, взлета, набора высоты, снижения и посадки ВС:

- портативные компьютеры (включая планшетные компьютеры и электронные книги);
- переносные компьютерные принтеры;
- записывающие устройства (фотоаппараты, кинокамеры, видеокамеры);
- воспроизводящие устройства (аудио/видео проигрыватели, магнитофоны и другие лазерные приборы);
- радиоприемники, радиопередатчики, телевизоры, радиотелефоны;
- электронные игрушки;
- игрушки с дистанционным управлением;
- электроприборы;
- приборы, в конструкции которых используются светодиоды;
- беспроводные сетевые устройства (включая мобильные телефоны).

Всегда можно использовать наручные электронные часы, кардиостимуляторы, слуховые аппараты.

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 всех 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 ОАО «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 ОАО «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 cabinным 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:
- 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 cabinный экипаж повторно информирует пассажиров о запрете курения на борту ВС и рекомендует сохранять ремни безопасности пристегнутыми в течение всего полета.

При выполнении международных рейсов cabinный 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;
- требуемом положении спинок кресел и столиков;
- порядке использования ремней безопасности;
- запрете на пользование электронной аппаратурой;
- 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.

8.3.13. Космическая и солнечная радиация

Не применяется.

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.

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.
- (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 осмотровости. 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» (при наличии) или в ДПиКОД (ОСС).

Возможные варианты примеров донесений о ложном срабатывании АРМ диспетчеру ОВД 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

В случае внезапной разгерметизации воздушного судна, выполняющего контролируемый полет, или неисправности, требующей выполнения аварийного снижения, пилот:

- перед началом аварийного снижения выполняет отворот для ухода с разрешенного маршрута или линии пути в сторону понижения рельефа местности или ближайшего запасного аэродрома (аварийной площадки) в зависимости от ситуации;
- информирует как можно скорее об аварийном снижении соответствующий орган ОВД;
- устанавливает на ответчике код 7700, а систему автоматического зависимого наблюдения/связи по линии передачи данных «диспетчер-пилот» (ADS/CPDLC) – в аварийный режим (если это применимо);
- включает все возможные бортовые аэронавигационные огни;
- следит за воздушными судами, которые могут представлять опасность, используя для этого (при ее наличии на борту) бортовую систему предупреждения столкновения (TCAS/ACAS);
- координирует свои дальнейшие намерения с соответствующим органом 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.

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**

РД-ГД-001

Глава 8. Рабочие процедуры

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.

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 "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. Процедура взлета при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 400 м

Взлет при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 400 м должен выполняться при соблюдении следующих условий:

- экипаж прошел тренировку на тренажере и допущен к выполнению взлета в этих условиях;
- 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).

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.

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.

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) При выполнении захода на посадку по категории CAT IIIB требуемое значение RVR на ВПП во всех контрольных точках замера должно 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. Визуальное маневрирование (Circling Approach)

- (1) Визуальное маневрирование (полет по кругу) относится к визуальному этапу полета, выполняемому после завершения захода на посадку по приборам, на котором воздушное судно выводится в такое положение относительно ВПП, расположение которой непригодно для захода на посадку по прямой, т. е. в отношении которой не могут быть соблюдены критерии выравнивания по направлению или критерии по градиенту снижения, в этом случае только разрешается заход на посадку по кругу.

(2) Запас высоты над препятствиями

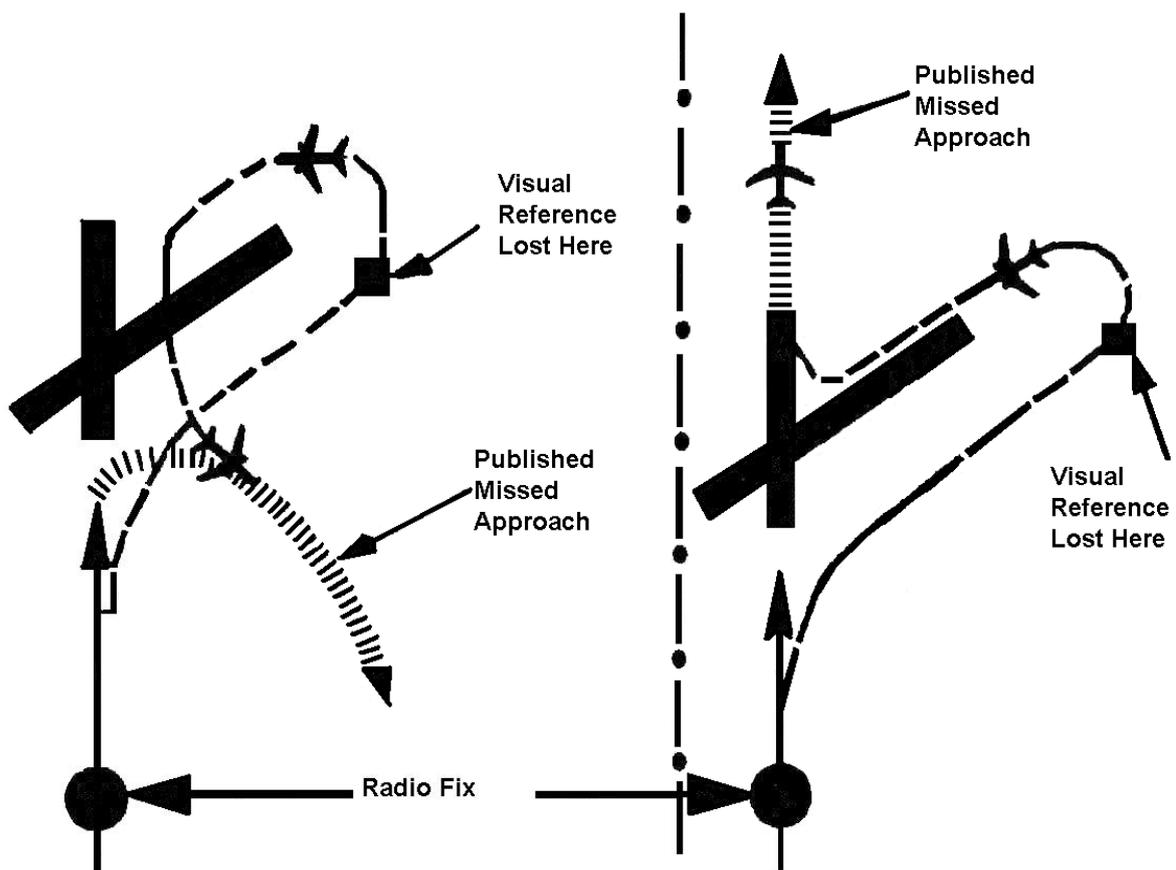
Абсолютная/относительная высота пролета препятствий (ОСА/Н) для визуального маневрирования (полета по кругу) обеспечивает минимальный запас высоты над наивысшим препятствием в зоне визуального маневрирования (полета по кругу). Она должна быть не меньшей ОСА/Н, рассчитанной для захода на посадку по приборам, который выводит к этапу визуального маневрирования. Размеры зоны визуального маневрирования (полета по кругу) изменяются соответственно категории воздушных судов.

(3) Уход на второй круг, связанный с визуальным маневром

Зона ухода на второй круг специально для визуального маневра не строится.

Если при выполнении визуального маневра после захода на посадку по приборам теряется визуальный контакт с наземными ориентирами, необходимо придерживаться схемы ухода на второй круг, указанной для данной конкретной схемы инструментального захода на посадку.

Переход от визуального маневра (полета по кругу) к уходу на второй круг должен начинаться с разворота в направлении посадочной ВПП с набором высоты полета по кругу или выше, в пределах зоны визуального маневрирования, после чего сразу же осуществляется вход в схему ухода на второй круг и ее выполнение.





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

РД-ГД-001

Глава 8. Рабочие процедуры

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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

8.6.1. Определения

Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO – Extended diversion time operations) – любые полеты ВС с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное государством эксплуатанта.

Пороговое время – установленное государством эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует утверждения полета EDTO государством эксплуатанта. (Для двухдвигательных самолётов установлено пороговое время 60 минут)

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.

Пригодный для посадки аэродром – аэродром, на котором посадочные характеристики воздушного судна с отказавшим двигателем (двигателями) или критически важной(ых) системы позволяют выполнить безопасную посадку, на котором имеется светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам.

Равноудаленная точка (ETP) – 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 (EDTO area of operation) – район полетов эксплуатанта, где необходимо применение правил EDTO.

Входная точка на маршрут увеличенной дальности (EEP – EDTO Entry Point) – точка на маршруте полета ВС, которая находится на удалении 60 минут полета на крейсерской скорости с отказавшим двигателем в штиль, при стандартных условиях от последнего соответствующего запасного аэродрома перед входом в зону обязательного применения правил EDTO.

8.6.2. Общие положения

Правила полетов по EDTO 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 EDTO, 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 EDTO местоположение ETP уточняется экипажем ВС в полете согласно РЛЭ воздушного судна для конкретных условий.

8.6.3. Зоны оперирования для ВС ОАО «Аэрофлот»

Масса ВС, принятая при определении зоны оперирования

Таблица 8.6-1

Тип самолета	Пороговое время		
	60 минут	120 минут	180 минут
B777	308 т	300 т	300 т
A330	220 т	210 т	210 т
A321	85 т	-	-
A320	70 т	-	-
A319	65 т	-	-
B737	75 т	-	-

Зоны оперирования по типам ВС

Таблица 8.6-2

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;
- CFP – компьютерный флайт-план со всеми реквизитами EDTO и расчетом на пригодные запасные аэродромы;

- Plotting Chart (при полете в пространстве MNPS);
- Nat Track – сводная таблица треков (при полете в пространстве MNPS);
- комплекты необходимой аэронавигационной информации.

8.6.5. Требования к метеорологическим условиям

Аэродром может быть выбран в качестве запасного аэродрома на маршруте при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, если:

- прогноз погоды на период за 60 минут до и 60 минут (включая временные изменения) после расчетного времени предполагаемого входа в зону данного аэродрома равен или выше установленного минимума по EDTO;
- ВПП не имеет ограничений для посадки;
- посадочные средства функционируют в полном объеме для предполагаемой системы захода на посадку;
- направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения.

Рассчитанные минимумы запасных аэродромов на маршруте сводятся в таблицы, используемые при подготовке и выполнении полетов.

**Минимумы погоды для запасных аэродромов на маршруте
при производстве полетов с EDTO**

Таблица 8.6-3

Система захода	Нобл (ВВ), м (ft)	Видимость, м
Одно навигационное средство (ILS/MLS/SPA) категории III	60 м (200 ft)	800 м
Одно навигационное средство (ILS/MLS/SPA) категории II	90 м (300 ft)	1100 м
Два независимых навигационных средств категории I или неточная система захода	ВПП (DA/H), Нмс(MDA/H) +60 м (200 ft)	Посадочный минимум (VIS, RVR) +800 м
Одно навигационное средство категории I или неточная система захода	ВПП (DA/H), Нмс(MDA/H) +120 м (400 ft)	Посадочный минимум (VIS, RVR) +1600 м

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 (CFP) 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-процентный запас топлива на ошибку в прогнозируемом ветре;
- 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 топлива 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. Метеоминимумы запасных аэродромов для полета по правилам EDTO определяются в соответствии с п. 8.6.5 РПП. Если прогноз погоды или удаление точек ETP от запасных аэродромов не соответствует требованиям, командир ВС запрашивает изменение маршрута или переносит вылет;
- проверку наличия и изучение NOTAM как по подборке САИ, 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 правилам EDTO (ETOPS).

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 правилам EDTO

Ни одно ВС с двумя газотурбинными двигателями не должен выполнять полеты по правилам EDTO 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). Запасной аэродром на маршруте должен отвечать следующим требованиям:
 - длина посадочной дистанции ожидаемой ВПП для посадки, с учетом фактического ветра и состояния поверхности ВПП не менее потребной;
 - состояние наземных технических средств обеспечивает посадку ВС по опубликованному минимуму;
 - последний прогноз погоды, включающий в себя период 60 минут до и 60 минут после времени возможного использования аэродрома, не хуже минимума этого аэродрома. Кроме того, прогноз ветра, включая порывы, позволяют выполнить посадку ВС данного типа.

- (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

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 по правилам EDTO.

Минимумы погоды запасных аэродромов по правилам EDTO не применяются с момента начала движения ВС для взлета на собственной тяге.

В полете при подходе к точке, которая является входной точкой маршрута (EEP), на которой выполняются требования, отнесенные к EDTO, экипаж обязан оценить возможность продолжения полета по правилам EDTO (т.е. состояние авиационной техники и фактические метеоусловия на запасных аэродромах, которые должны быть не хуже минимума для посадки).

Если такие условия не удовлетворяются, экипаж должен по согласованию с органом обслуживания воздушного движения, изменить маршрут полета. Для этих целей экипаж должен иметь два плана полета (flight plan):

- один для полета по правилам EDTO;
- другой для полета по маршруту, точки которого удалены менее чем на 60 минут полета на одном двигателе, от пригодных для посадки аэродромов.

В полете экипаж должен постоянно анализировать метеоусловия на запасных аэродромах, выбранных для выполнения полета по правилам EDTO.

Если по каким-либо причинам выбранный запасной аэродром не отвечает установленным требованиям, необходимо по согласованию со службой ОВД, выбрать другой запасной аэродром или изменить маршрут, убедившись, что продолжительность полета не будет превышать величины максимального времени ухода на запасной аэродром.

В полете экипаж должен вести непрерывный контроль за исправностью топливной системы и остатком топлива над ETP, который должен быть не менее расчетного.

При уменьшении остатка топлива менее расчетного необходимо принять своевременное решение по изменению маршрута, выборе других запасных аэродромов.

Примечание: Нормальным считается остаток топлива над ETP на 5 %, менее расчетного, т.к. отказ двигателя строго над ETP маловероятен.

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 ОАО «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 ОАО «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 по ТО и из Deferred Defects List бортжурнала. Экипаж ВС анализирует данную информацию, поскольку она может содержать эксплуатационные ограничения или требовать применения специальных эксплуатационных процедур 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 MEL EXTENTION FORM AFL 007. Оригинал бланка вкладывается в бортжурнал (TLB) ВС.

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 занятия ВС исполнительного старта КВС организует выполнение процедур, предписанных РПП и РЛЭ (QRH, FCOM) ВС, и принимает решение о прекращении или продолжении

выполнения полета. В этом случае после выполнения действий согласно РЛЭ (QRH, FCOM), командир ВС должен воспользоваться рекомендациями MEL (QRM) для экипажа и, в случае необходимости обратится к техническому персоналу.

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 иностранного производства определяет возможность выполнения полета при отсутствии (утере в процессе эксплуатации) отдельных несилевых 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 (TLB) 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 авиакомпании, 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 неустраненные 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 ОАО «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.

В зависимости от программы контрольного полета в задание на полет могут быть включены работники научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается генеральным директором.

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. 00

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 ОАО «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 давление в кабине превышает давление, соответствующее высоте 3000 м (10000 ft).

8.9.3.2. Кабинный экипаж

Воздушные суда ОАО «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 ОАО «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							
1. ОСНОВНАЯ НАЧАЛЬНАЯ ЧАСТЬ ПРОГНОЗА ПОГОДЫ							
<p>«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 (только), BECMG FM, BECMG TL, BECMG FM...TL, в случае:	улучшения	ухудшения	улучшение	улучшение	PROB TEMPO
	улучшения	улучшения	улучшения	улучшения	улучшение в любом случае	улучшение	улучшение и ухудшение
АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ (в ETA)	Прогноз применяется с начала действия изменений.	Прогноз применяется с конца действия изменений.	Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться.	Прогноз применяется с конца действия изменений.	Средний ветер и порывы ветра, превышающие требуемые ограничения, могут не учитываться.	Не применяется.	Ухудшение может не рассматриваться.
ЗАПАСНОЙ для ВЗЛЕТА в ETA ± 1 час	Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться.	Прогноз применяется с конца действия изменений.	Прогнозируемый ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра могут не учитываться.	Прогноз применяется с конца действия изменений.	Средний ветер и порывы ветра, превышающие требуемые ограничения, могут не учитываться.	Не применяется.	Ухудшение может не рассматриваться.
ЗАПАСНОЙ ПО МАРШРУТУ в ETA ± 1 час	Прогноз применяется с начала действия изменений.	Средний ветер и порывы ветра, превышающие требуемые ограничения, могут не учитываться.	Не применяется.	Ухудшение может не рассматриваться.			
ЗАПАСНОЙ ПО МАРШРУТУ для EDTO на самое раннее / самое позднее расчетное время прибытия ± 1 час	Средний ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра, превышающие ограничения боковой составляющей ветра должны полностью учитываться.	Средний ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра, превышающие ограничения боковой составляющей ветра должны полностью учитываться.	Средний ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра, превышающие ограничения боковой составляющей ветра должны полностью учитываться.	Средний ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра, превышающие ограничения боковой составляющей ветра должны полностью учитываться.	Средний ветер должен соответствовать требуемым ограничениям. Порывы ветра, превышающие ограничения боковой составляющей ветра должны полностью учитываться.	Не принимается во ВНИМАНИЕ.	Улучшение не должно приниматься во ВНИМАНИЕ, включая средний ветер и порывы.

8.10.2. Время защитного действия ПОЖ

8.10.2.1. Применение ПОЖ ТИП I и их смеси с водой (минимальные концентрации) в зависимости от ТНВ

ТНВ °С (°F)	Одноэтапная обработка (удаление СЛО/ предотвращение обледенения)	Двухэтапная обработка	
		I этап: Удаление СЛО	II этап: Предотвращение обледенения ¹⁾
- 3°C (27°F) и выше	ТЗ подогретой смеси ПОЖ/воды должна быть как минимум на 10 °С (18°F) ниже ТНВ	Подогретая вода или подогретая смесь ПОЖ и воды	ТЗ подогретой смеси ПОЖ/вода должна быть как минимум на 10°C(18°F) ниже ТНВ
От - 3°C (27°F) до МТП		ТЗ подогретой смеси ПОЖ и воды не более, чем на 3°C (5°F) выше ТНВ	
(1) Необходимо проводить до начала замерзания ПОЖ, примененной на 1 этапе обработки, обычно не позже, чем через 3 минуты.			

8.10.2.2. Применение ПОЖ ТИП II, ТИП III, ТИП IV и их смеси с водой (минимальные концентрации) в зависимости от ТНВ

ТНВ ⁽¹⁾ °C (°F)	Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ и воды (% ПОЖ / % воды)		
	Одноэтапная обработка (удаление СЛО/предотвращение обледенения)	Двухэтапная обработка	
		I этап: Удаление СЛО	II этап: Предотвращение обледенения ⁽¹⁾
- 3°C (27°F) и выше	50/50 подогретая ⁽³⁾ смесь Тип II, III или IV / воды	Подогретая вода или подогретая смесь ПОЖ Тип I, Тип II, III или IV / воды.	50/50 смесь ПОЖ Тип II, III или IV / воды
От - 3°C (27°F) до - 14°C (7°F)	75/25 подогретая ⁽³⁾ смесь ПОЖ Тип II, III ⁽⁴⁾ или IV / воды	Подогретая смесь ПОЖ Тип I, Тип II, III или IV / вода, при этом ТЗ смеси не должна быть более, чем на 3 °C (5 °F) выше ТНВ	75/25 смесь ПОЖ Тип II, III ⁽⁴⁾ или IV / воды
От -14°C (7°F) До - 25°C (-13°F)	100/0 подогретая ⁽³⁾ Тип II, III ⁽⁴⁾ или IV	Подогретая смесь ПОЖ Тип I, Тип II, III или IV / вода, при этом ТЗ смеси не должна быть более, чем на 3 °C (5 °F) выше ТНВ	100/0 Тип II, III ⁽⁴⁾ или IV
Ниже -25°C (-13°F)	ПОЖ Тип II, III или Тип IV могут применяться при температуре ниже -25 °C (-13°F) при обеспечении условия, что ТЗ ПОЖ как минимум на 7 °C (13 °F) ниже ТНВ, и обеспечены требования аэродинамической пригодности ПОЖ (МТП). Примечание: Жидкости Тип II/Тип III/Тип IV не может быть использован при температуре ниже -25°C (13 °F) в условиях активного образования инея. Следует применять смесь ПОЖ Тип I с водой, если ПОЖ Тип II, III или Тип IV не могут быть использованы (см. приложение 8.10.2.1).		

(1) Жидкости должны применяться при температуре выше их МТП.
(2) Второй этап обработки начинается перед тем, как начнет замерзать ПОЖ, применяемая на первом этапе, обычно в течение 3 минут.
(3) Для предотвращения наземного обледенения чистого самолета может применяться неподогретая ПОЖ.
(4) ПОЖ Тип III может применяться при температуре ниже -10°C (14 °F) при обеспечении условия, что ТЗ ПОЖ, как минимум, на 7 °C (13 °F) ниже ТНВ, и обеспечены требования аэродинамической пригодности ПОЖ (МТП).

8.10.2.3. Время защитного действия (Holdover Time) ПОЖ Тип I, II, III и IV в условиях активного образования инея

ТНВ		Приблизительное время защитного действия (час, мин.) в условиях активного образования инея				
°C	°F	Тип I ^{(1), (2)}	Соотношение ПОЖ Тип II, III, IV и воды в %	Тип II ⁽³⁾	Тип III ⁽³⁾	Тип IV ⁽³⁾
-1 и выше	30 и выше	0:35	100/0	8:00	2:00	12:00
			75/25	5:00	1:00	5:00
			50/50	3:00	0:30	3:00
от -1 до -3	от 30 до 27		100/0	8:00	2:00	12:00
			75/25	5:00	1:00	5:00
			50/50	1:30	0:30	3:00
от -3 до -10	от 27 до 14		100/0	8:00	2:00	10:00
			75/25	5:00	1:00	5:00
от -10 до -14	от 14 до 7		100/0	6:00	2:00	6:00
		75/25	1:00	1:00	1:00	
от -14 до -21	от 7 до -6	100/0	6:00	2:00	6:00	
		от -21 до -25	от -6 до -13	100/0	2:00	2:00

(1) Смесь ПОЖ Тип I и воды следует выбирать таким образом, чтобы точка ее замерзания была, не менее чем на 10°C (18°F) ниже ТНВ.
(2) Может применяться при ТНВ ниже -25°C (-13 °F) при соблюдении рекомендаций по наименьшей эксплуатационной температуре использования жидкости (LOUT).
(3) Данные жидкости не могут быть использованы при температуре ниже -25°C (-13 °F) в условиях активного образования инея.

8.10.2.4. Время защитного действия (Holdover Time) ПОЖ Тип I в зависимости от погодных условий и ТНВ

ТНВ ⁽¹⁾		Приблизительное время защитного действия при различных погодных условиях (час. : мин.)					
°C	°F	Замерзающий туман Freezing Fog	Снег/ зернистый снег/снежная крупка ⁽²⁾ Snow/Snow Grains	Замерзающая морось ⁽³⁾ Freezing Drizzle	Легкий замерзающий дождь Light Freezing Rain	Дождь на холодное мокрое крыло Rain on Cold Soaked Wing	Другие ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ Other
-3 и выше	27 и выше	0:09-0:16	0:03-0:06	0:08-0:13	0:02-0:05	0:01-0:05 ⁽⁶⁾	
от -3 до -6	от 27 до 21	0:06-0:08	0:02-0:05	0:05-0:09	0:02-0:05	Предупреждение: данные отсутствуют	
от -6 до -10	от 21 до 14	0:04-0:08	0:02-0:05	0:04-0:07	0:02-0:05		
Ниже -10C	Ниже -14	0:04-0:07	0:02-0:04				

(1) При обеспечении условия соблюдения наименьшей эксплуатационной температуры использования жидкости (LOUT).

(2) В условиях легкого дождя и снега следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «Легкий замерзающий дождь».

(3) Если определить условия «Замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «Легкий замерзающий дождь».

(4) К другим условиям относятся: сильный снег, снежная крупка, град, замерзающий дождь средней и большой интенсивности.

(5) Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ ниже 0 C (32°F) отсутствуют.

(6) Время защитного действия в условиях активного образования инея представлено в приложении 8.10.2.3.

Смесь ПОЖ Тип I и воды следует выбирать таким образом, чтобы ее точка замерзания была, как минимум, на 10 C (18 F) ниже ТНВ.

8.10.2.5. Время защитного действия (Holdover Time) смеси ПОЖ Тип II и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ

ТНВ ⁽¹⁾		Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ Тип - II и воды (%/%)	Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час. : мин)					Другие ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ Other
°C	°F		Замерзающий туман Freezing Fog	Снег/зернистый снег/снежная крупа ⁽²⁾ Snow/Snow Grains	Замерзающая морось ⁽³⁾ Freezing Drizzle	Легкий замерзающий дождь Light Freezing Rain	Дождь на холодное мокрое крыло Rain on Cold Soaked Wing	
-3 и выше	27 и выше	100/0	0:35-1:30	0:20-0:45	0:30-0:55	0:15-0:30	0:08-0:40 ⁽⁶⁾	
		75/25	0:25-1:00	0:15-0:30	0:20-0:45	0:10-0:25	0:05-0:25 ⁽⁶⁾	
		50/50	0:15-0:30	0:05-0:15	0:08-0:15	0:05-0:09		
от -3 до -14	от 27 до 7	100/0	0:20-1:05	0:15-0:30	0:20-0:45 ⁽⁷⁾	0:10-0:20 ⁽⁷⁾	Предупреждение: данные отсутствуют.	
		75/25	0:20-0:55	0:10-0:20	0:15-0:30 ⁽⁷⁾	0:08-0:15 ⁽⁷⁾		
от -14 до -25 или МТП	от 7 до -13 или МТП	100/0	0:15-0:35	0:15-0:30				

(1) При обеспечении условия соблюдения наименьшей эксплуатационной температуры использования (LOUT). Полагается применение ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип II.

(2) В условиях легкого «Дождя и снега» следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «Легкий замерзающий дождь».

(3) Если определить условия «Замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «Легкий замерзающий дождь».

(4) К другим условиям относятся: сильный снег, снежная крупа, град, замерзающий дождь средней и большой интенсивности.

(5) Данные о времени защитного действия для условий активного образования инея указаны в приложении 8.10.2.3.

(6) Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ 0 С (32 F) и ниже отсутствуют.

(7) Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ ниже – 10 С (14 F) отсутствуют.

8.10.2.6. Время защитного действия (Holdover Time) смеси ПОЖ Тип IV и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ

ТНВ ⁽¹⁾		Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ Тип IV и воды (%/%)	Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час.: мин.)					Дождь на холодное крыло Rain on Cold Soaked Wing	Другие ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ Other
			Замерзающий туман Freezing Fog	Снег/зернистый снег/снежная крупа ⁽²⁾ Snow/Snow Grains	Замерзающая морось ⁽³⁾ Freezing Drizzle	Легкий замерзающий дождь Light Freezing Rain			
-3 и выше	27 и выше	100/0	1.50-2:55	0:35-1:10	0:50-1:30	0:35-0:55	0:10-1:15 ⁽⁶⁾		
		75/25	1:05-1:45	0:30-0:55	0:45-1:10	0:30-0:45	0:09-0:50 ⁽⁶⁾		
		50/50	0:20-0:35	0:07-0:15	0:15-0:20	0:08-0:10			
от -3 до -14	от 27 до -7	100/0	0:20-1:20	0:25-0:50	0:20-1:00 ⁽⁷⁾	0:10-0:25 ⁽⁷⁾	Предупреждение: данные отсутствуют		
		75/25	0:25-0:50	0:20-0:40	0:15-1:05 ⁽⁷⁾	0:10-0:25 ⁽⁷⁾			
от -14 до -25 или МТП	от 7 до -13 или МТП	100/0	0:15-0:40	0:15-0:30					

(1) При обеспечении условия соблюдения наименьшей эксплуатационной температуры использования (LOUT). Полагается применение ПОЖ Тип I при невозможности использования ПОЖ Тип IV.

(2) В условиях легкого «Дождя и снега» следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий «Легкий замерзающий дождь».

(3) Если определить условия «Замерзающая морось» невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий «Легкий замерзающий дождь».

(4) К другим условиям относятся: сильный снег, снежная крупа, град, замерзающий дождь средней и большой интенсивности.

(5) Данные о времени защитного действия для условий активного образования инея указаны в приложении 8.10.2.3.

(6) Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ 0 С (32 F) и ниже отсутствуют.

(7) Данные о времени защитного действия для температуры ТНВ ниже – 10 С (14 F) отсутствуют.

8.10.2.7. Время защитного действия (Holdover Time) смеси ПОЖ CLARIANT MAXFLIGHT 04 (формально OCTAGON MAXFLIGHT 04) Тип IV и воды в зависимости от погодных условий и ТНВ

ТНВ ⁽¹⁾		Приблизительное время защитного действия в различных погодных условиях (час. : мин.)							
		Концентрация смеси неразбавленной ПОЖ Тип IV и воды (%/%)	Замерзающий туман Freezing Fog	Снег/зернистый снег/снежная крупа ⁽²⁾ Snow/Snow Grains	Замерзающая морось ⁽³⁾ Freezing Drizzle	Легкий замерзающий дождь Light Freezing Rain	Дождь на холодное мокрое крыло Rain on Cold Soaked Wing	Другие ^{(4),(5)} Other	
°C	°F								
-3 и выше	27 и выше	100/0	1.50 – 2.55	0.35 – 1.10	0.50 – 1.30	0.35 – 0.55	0.10 – 1.15 ⁽⁶⁾		
		75/25	не применяется						
		50/50	не применяется						
от -3 до -14	от 27 до 7	100/0	0.20 - 1.20	0.25 – 0.50	0.20 – 1.0 ⁽⁷⁾	0.10 - 0.25 ⁽⁷⁾			
		75/25	не применяется						
от -14 до -25 или МТП	от 7 до -13 или МТП	100/0	0.15 - 0:40	0.15 – 0.30	Предупреждение: данные отсутствуют				

(2) В условиях легкого дождя и снегопада следует использовать данные для времени защитного действия, указанные для условий легкий замерзающий дождь.

(3) Если определить условия замерзающая морось невозможно, необходимо использовать время защитного действия ПОЖ для условий легкий замерзающий дождь.

(4) К другим условиям относятся: сильный снег, ледяная крупа, град, замерзающий дождь средней и большой интенсивности.

(5) Данные о времени защитного действия для условий активного образования инея указаны в отдельной таблице по инею приложения 8.10.2.3.

(6) Данные о времени защитного действия для температуры Тнв 0°C (32F) и ниже отсутствуют.

(7) Данные о времени защитного действия для температуры Тнв ниже -10°C (14F) отсутствуют.

8.10.3. Бортжурнал ВС

8.10.3.1. Бортжурнал ВС зарубежного производства

AEROFLOT Russian Airlines		Sheremetyevo - 1 AIRPORT, Moscow region, 141426, Khimki district, RUSSIA, Post office 21, ATSD Aeroflot.		A/C REGISTRATION		A/C TYPE		AIRCRAFT TECHNICAL LOGBOOK # XXXX		PAGE		XX				
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)
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																

DEFERRED DEFECTS LIST

ATLB # XXXX

MAINTENANCE ENTRY				DESCRIPTION				EXTENSION				CLOSED MEL/CDL ITEM						
ETOPS 180 120 NO	DD	MM	YY	ATLB#	REPORT #	MEL/CDL/OTHER REFERENCE	FREQUENCY	REFERENCE DOCUMENTATION	MEL EXTENSION (FC)	FC	DY	FH	FC	DD	MM	YY	ATLB/REPORT #	

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

СТРАНИЦА 1 ИЗ 3

ОТЛОЖЕННЫЕ РАБОТЫ

ЖУРНАЛ № ХХХХХ

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЗАПИСЬ				ОПИСАНИЕ				УСТРАНЕНИЕ ОТЛОЖЕННОГО ДЕФЕКТА						
ETOPS	ДД	ММ	ГГ	№ ЖУРНАЛА	№ ЗАМЕЧАНИЯ	КАТ	ДА	ДА	ДД	ММ	ГГ	№ ЖУРНАЛА	№ ЗАМЕЧАНИЯ	КАТ
100 120	НЕТ			БЛОК 1	ЛИМИТ	ДН	ЛН	ЛЦ				БЛОК 8	ПЕРИОД	
				ССЫЛКА НА ПИМО (ИЛИ ДРУГОЙ ДОКУМЕНТ)								ССЫЛКА НА ДОКУМЕНТАЦИЮ		
							ДА	ДА				ИНД. № ИТП		
							НЕТ	НЕТ						

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. 00

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	Дата Date	Наработка ВС / AC utilization	
				ЛЧ / FH	ЛЦ / FC
Открытый MEL / Open MEL					
Пункт Item	Катег. Cat.	Период устранения, 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 <input type="checkbox"/> Утверждено Approved				Комментарии Remarks:	
<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:					

8.10.5. Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС

8.10.5.1. Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС А319/А320/А321

DESIGNATION		Место хранения оригинала / копии	Ответственный за сроки годности
№	1	2	3
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)	ДУБП	ДУБП
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)	ОУР ДКФ/ДУБП	ОУР ДКФ/ДУБП
7b	CERTIFICATE OF INSURANCE (стран-членов ЕС, Германии, Швейцарии, Канады, Италии, Испании, Турции, Хорватии, Бермуд, 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 карта для оперативной связи	ВС	ОНЛД

8.10.5.2. Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС А330

DESIGNATION		Место хранения оригинала / копии	Ответственный за сроки годности
№	1	2	3
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)	ДУБП	ДУБП
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)	ОУР ДКФ/ДУБП	ОУР ДКФ/ДУБП
7b	CERTIFICATE OF INSURANCE (стран-членов ЕС, Германии, Швейцарии, Гонконга, Канады, Италии, Испании, Турции, Хорватии, Бермуд, 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 карта для оперативной связи	ВС	ОНЛД
13	Топливная карта	ВС	ОНЛД

8.10.5.3. Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС В737

DESIGNATION		Место хранения оригинала / копии	Ответственный за сроки годности
№	1	2	3
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)	ДУБП	ДУБП
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)	ОУР ДКФ/ДУБП	ОУР ДКФ/ДУБП
7b	CERTIFICATE OF INSURANCE (стран-членов ЕС, Германии, Швейцарии, Канады, Италии, Испании, Турции, Хорватии, Бермуд, 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 карта для оперативной связи	ВС	ОНЛД

8.10.5.4. Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС RRJ-95B

DESIGNATION		Место хранения оригинала / копии	Ответственный за сроки годности
№	1	2	3
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	Разрешение на бортовые радиостанции, используемые на гражданском ВС	ВС/ОУК	ОУК
4b	(PERMIT RADIO EQUIPMENT FOR OPERATION ON CIVIL AIRCRAFT) Перечень бортовых радиостанций, используемых на ВС (LIST OF RADIO EQUIPMENT FOR OPERATION ON CIVIL AIRCRAFT)		
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)	ДУБП	ДУБП
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)	ОУР ДКФ/ДУБП	ОУР ДКФ/ДУБП
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	Разрешение властей ФРГ на полеты в Германию (LBA OPERATING PERMIT)	ДУБП	ДУБП
9	Bescheid (Decision of Austro Control) (Разрешение от Austro Control на полеты в Австрию)	ДУБП	ДУБП
10	SIM карта для оперативной связи	ВС	ОНЛД

8.10.5.5. Перечень сертификатов, находящихся на борту ВС В777

DESIGNATION		Место хранения оригинала / копии	Ответственный за сроки годности
№	1	2	3
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)	ДУБП	ДУБП
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)	ОУР ДКФ/ДУБП	ОУР ДКФ/ДУБП
7b	CERTIFICATE OF INSURANCE (стран-членов ЕС, Германии, Швейцарии, Гонконга, Канады, Италии, Испании, Турции, Хорватии, Бермуд, 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 карта для оперативной связи	ВС	ОНЛД
13	Топливная карта	ВС	ОНЛД

8.10.6. Перечень документации, хранящейся на борту ВС

8.10.6.1. Перечень документации, хранящейся на борту ВС А319/А320/А321, оборудованных EFB

DESIGNATION		Место хранения контрольного экземпляра	Место хранения на борту	Ответственный за представление действующих ревизий в документацию ВС
1	2	3	4	5
1	Папка с сертификатами Certificates (file)	ОИТОВС ДУБП	В нише справа за креслом второго пилота	ОИТОВС ДУБП
2	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А) FOM (Volume A)	ОС ДУБП	EFB	ОНЛД
3	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) FOM (Volume B) А319/А320/А321			
4	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) FOM (Volume C) А319/А320/А321			
5	Airplane Flight Manual (AFM)			
6	Flight Crew Operating Manual (FCOM)	ОЛТЭ		ОЛТЭ (*)
7	Minimum Equipment List (MEL)			
8	Программа определения летных характеристик Fly Smart или таблицы RTOW Charts			
9	Weight and Balance Manual (WBM)	ОЛТЭ	В нише справа за креслом второго пилота	ОЛТЭ
10	Quick Reference Handbook (QRH) – 2 экз.		В нише слева от кресла КВС и справа от кресла второго пилота	
11	Normal Check List (FOM B extract) – 2 экз.	ОНЛД	В правом и левом карманах у форточек	ОНЛД
12	Контрольный лист проверки бортовой документации On Board Documentation Checklist		В правом кармане центральной панели (пьедестала)	
13	Wind Limitations Table (FOM B extract)			
14	Anti-icing Check List (FOM B extract)	ОЛТЭ	В правом кармане центральной панели (пьедестала)	ОЛТЭ
15	Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» Holdover Time			
16	Палетка «Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве РФ»	ОНЛД	В правом и левом кармане центральной панели (пьедистала)	ОНЛД
17	Таблица перевода метров в футы Монголия – Китай Table of Flight Levels Allocation in Mongolia and China Airspace			

18	Principal Dimensions	ОЛТЭ	В правом кармане центральной панели (пьедестала)	ОЛТЭ
19	Папка справочного материала (2 книги) Reference Information file		В нише справа за креслом второго пилота	
20	Technical Logbook (TLB)	ДТО ВС	В нише слева от кресла КВС	ДТО ВС
21	Technical Logbook (TLB) чистый и закончившийся		В гардеробе в кабине экипажа	
22	Cabin Logbook (CLB) чистый		В нише в переднем вестибюле	
23	Cabin Logbook (CLB)		В нише справа за креслом второго пилота	
24	Damage Log Book (DLB)			
25	Cabin Sanitary Logbook Санитарный журнал пассажирской кабины	ДТО ВС	У первой левой входной двери, слева в нижнем отсеке под "DEMO KIT"	ДТО ВС
26	Руководство по поиску и устранению отказов АТ на CD (может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС) Manual on trouble-shooting (on CD) (may not be onboard provided it is available at destination aerodrome)	ДТО ВС	В левом и правом нижних отсеках под надписью "DISK STOWAGE"	ДТО ВС
27	Пример информации КВС для пассажиров (выдержка из РПП ч. С) Captain PA Announcements	ОНЛД	В левом кармане центральной панели (пьедестала)	ОНЛД
28	Сборник АНИ Jeppesen Airway Manual.	ОАИ	EFB и в навигационном чемодане у кресла второго пилота	ОАИ
29	Буклеты JEPPESEN: Introduction Manual, Emergency Booklet, Flight Information Booklet (Europe (RUS & ME), Asia)		EFB	
30	Дополнение № ОГ 04-13 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)	ОНЛД	В папке справочного материала в нише справа за креслом второго пилота	ОНЛД
31	Папка оперативной информации	ОНЛД	В нише справа за креслом второго пилота	ОНЛД

(*) актуализация документов производится в соответствии с ДП-150-2323.

Примечание: В случае отказа EFB, документы размещаются в специально сформированном техническом и навигационном чемоданах, которые находятся на борту ВС в течение всего периода действия MEL.

8.10.6.2. Перечень документации, хранящейся на борту ВС А319/А320/А321, не оборудованных EFB

DESIGNATION		Место хранения контрольного экземпляра	Место хранения на борту	Ответственный за представление действующих ревизий в документацию ВС
1	2	3	4	5
1	Папка с сертификатами Certificates (file)	ОИТОВС ДУБП	В техническом чемодане	ОИТОВС ДУБП
2	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А) FOM (Volume A)	ОС ДУБП	В бортовом навигационном чемодане справа от кресла второго пилота	ОНЛД
3	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) FOM (Volume B) А319/А320/А321			
4	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) FOM (Volume C) А319/А320/А321			
5	Airplane Flight Manual (AFM)	ОЛТЭ	В техническом чемодане	ОЛТЭ (*)
6	Flight Crew Operating Manual (FCOM) vol. 1 (2 тома)		Во второй нише справа от кресла второго пилота	
7	Flight Crew Operating Manual (FCOM) vol. 2		В техническом чемодане	
8	Flight Crew Operating Manual (FCOM) vol. 3 (2 тома)		Во второй нише слева от кресла КВС	
9	Minimum Equipment List (MEL)		В техническом чемодане	
10	Weight and Balance Manual (WBM)			
11	Программа определения летных характеристик Fly Smart или таблицы RTOW Charts	ОРИАЛХ	Во второй нише справа за креслом второго пилота	ОРИАЛХ
12	Quick Reference Handbook (QRH) – 2 экз.	ОЛТЭ	В нише слева от кресла КВС и справа от кресла второго пилота	ОЛТЭ
13	Normal Check List (FOM B extract) – 2 экз.	ОНЛД	В правом и левом карманах у форточек	ОНЛД
14	Контрольный лист проверки бортовой документации On Board Documentation Checklist		В правом кармане центральной панели (пьедестала)	
15	Wind Limitations Table (FOM B extract)			
16	Anti-icing Check List (FOM B extract)	ОЛТЭ	В правом кармане центральной панели (пьедестала)	ОЛТЭ
17	Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» Holdover Time			
18	Палетка «Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве РФ»	ОНЛД	В правом и левом кармане центральной панели (пьедестала)	ОНЛД
19	Таблица перевода метров в футы Монголия – Китай Table of Flight Levels Allocation in Mongolia and China Airspace			

20	Principal Dimensions	ОЛТЭ	В правом кармане центральной панели (пьедестала)	ОЛТЭ
21	Папка справочного материала (2 книги) Reference Information file		В нише справа за креслом второго пилота	
22	Technical Logbook (TLB)	ДТО ВС	В нише слева от кресла КВС	ДТО ВС
23	Technical Logbook (TLB) чистый и закончившийся		В гардеробе в кабине экипажа	
24	Cabin Logbook (CLB) чистый		В нише в переднем вестибюле	
25	Cabin Logbook (CLB)		В нише справа за креслом второго пилота	
26	Damage Log Book (DLB)			
27	Cabin Sanitary Logbook Санитарный журнал пассажирской кабины	ДТО ВС	У первой левой входной двери, слева в нижнем отсеке под "DEMO KIT"	ДТО ВС
28	Руководство по поиску и устранению отказов АТ на CD (может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС) Manual on trouble-shooting (on CD) (may not be onboard provided it is available at destination aerodrome)	ДТО ВС	В левом и правом нижних отсеках под надписью "DISK STOWAGE"	ДТО ВС
29	Пример информации КВС для пассажиров (выдержка из РПП ч. С) Captain PA Announcements	ОНЛД	В левом кармане центральной панели (пьедестала)	ОНЛД
30	Сборник АНИ Jeppesen Airway Manual.	ОАИ	В бортовом навигационном чемодане у кресла второго пилота	ОАИ
31	Буклеты JEPPESEN: Introduction Manual, Emergency Booklet, Flight Information Booklet (Europe (RUS & ME), Asia)			
32	Дополнение № ОГ 04-13 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)	ОНЛД	В техническом чемодане в папке справочного материала в	ОНЛД

(*) актуализация документов производится в соответствии с ДП-150-2323.

8.10.6.3. Перечень документации, хранящейся на борту ВС А330

DESIGNATION		Место хранения контрольного экземпляра	Место хранения на борту	Ответственный за представление действующих ревизий в документацию ВС
1	2	3	4	6
1	Папка с сертификатами Certificates (file)	ОИТОВС ДУБП	В техническом чемодане	ОИТОВС ДУБП
2	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А) FOM (Volume A)	ОС ДУБП	В бортовом навигационном чемодане	ОНЛД
3	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) FOM (Volume B) А330			
4	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) FOM (Volume C) А330			
5	Airplane Flight Manual (AFM)	ОЛТЭ	В техническом чемодане	ОЛТЭ (*)
6	Flight Crew Operating Manual (FCOM)		Во второй нише слева от кресла КВС	
7	Minimum Equipment List (MEL)			
8	Программа определения летных характеристик Fly Smart или таблицы RTOW Charts	ОриАЛХ	Во второй нише справа за креслом второго пилота	ОриАЛХ
9	Weight and Balance Manual (WBM)	ОЛТЭ	В техническом чемодане	ОЛТЭ
10	Quick Reference Handbook (QRH) – 2 экз.		В правой и левой нише около сидений пилотов	
11	Normal Check List (FOM B extract) – 2 экз.	ОНЛД	В правом и левом карманах у форточек	ОНЛД
12	Wind Limitations Table (FOM B extract)			
13	Anti-icing Check List (FOM B extract)	ОЛТЭ	В правом кармане центральной панели (пьедестала)	ОЛТЭ
14	Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» Holdover Time			
15	Папка справочного материала (2 книги) Reference Information file		В техническом чемодане	
16	Technical Logbook (TLB), включая чистый и закончившийся	ДТО ВС	В техническом чемодане	ДТО ВС
17	Damage Log Book (DLB)			
18	Cabin Logbook (CLB)		В вестибюле у передней правой двери в отсеке СБ	
19	Cabin Sanitary Logbook Санитарный журнал пассажирской кабины			

20	Manual on trouble-shooting (on CD) (may not be onboard provided it is available at destination aerodrome) Руководство по поиску и устранению отказов АТ (может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС)	ДТО ВС	В кабине экипажа над гардеробом в отсеке под надписью "DISK STOWAGE"	ДТО ВС
21	Пример информации КВС для пассажиров (выдержка из РПП ч. С) Captain PA Announcements	ОНЛД	В левом кармане центральной панели (пьедистала)	ОНЛД
22	Сборник АНИ Jeppesen Airway Manual, а также буклеты JEPPESEN: Introduction Manual, Emergency Booklet, Flight Information Booklet (Europe (RUS & ME), Asia, America)	ОАИ	В бортовом навигационном чемодане у кресла второго пилота	ОАИ
23	Дополнение № ОГ 04-13 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)	ОНЛД	В техническом чемодане в папке справочного материала	ОНЛД

(*) актуализация документов производится в соответствии с ДП-150-2323.

8.10.6.4. Перечень документации, хранящейся на борту ВС B737

DESIGNATION		Место хранения контрольного экземпляра	Место хранения на борту	Ответственный за представление действующих ревизий в документацию ВС
1	2	3	4	5
1	Папка с сертификатами Certificates (file)	ОИТОВС ДУБП	В нише в проходе пилотской кабины справа внизу	ОИТОВС ДУБП
2	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А) FOM (Volume A)	ОС ДУБП	EFB	ОНЛД
3	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) FOM (Volume B) B737			
4	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) FOM (Volume C) B737			
5	Airplane Flight Manual (AFM)	ОЛТЭ	В нише в проходе пилотской кабины справа внизу	ОЛТЭ (**)
6	Flight Crew Operating Manual (FCOM)			
7	Minimum Equipment List (MEL)			
8	Fault Reporting Manual (FRM) (*)			
9	Flight Crew Training Manual (FCTM) (*)			
10	Quick Reference Handbook (QRH)			
11	Weight and Balance Manual (WBM)		В боковых нишах центрального пульта	
12	Quick Reference Handbook (QRH) – 2 экз.			
13	Normal Check List (FOM B extract) – 2 экз.	ОНЛД		ОНЛД
14	Контрольный лист проверки бортовой документации On Board Documentation Checklist		В нише на козырьке кабины	
15	Anti-icing Check List (FOM B extract)	ОЛТЭ	В нише в проходе пилотской кабины справа внизу	ОЛТЭ
16	Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» Holdover Time			
17	Папка справочного материала (2 книги) Reference Information file			

18	Technical Logbook (TLB)	ДТО ВС	В кабине пилотов	ДТО ВС
19	Technical Logbook (TLB) (чистый и закончившийся)		У первой левой входной двери в нише справа	
20	Damage Log Book (DLB)			
21	Cabin Logbook (CLB), включая чистый			
22	Cabin Sanitary Logbook Санитарный журнал пассажирской кабины			
23	Руководство по поиску и устранению отказов АТ на CD (может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС) Manual on trouble-shooting (on CD) (may not be onboard provided it is available at destination aerodrome).	ДТО ВС	В нише за креслом второго пилота	ДТО ВС
24	Пример информации КВС для пассажиров (выдержка из РПП ч. С) Captain PA Announcements	ОНЛД	В нише на козырьке кабины	ОНЛД
25	Сборник АНИ Jeppesen Airway Manual	ОАИ	EFB и в нише за креслом второго пилота	ОАИ
26	Буклеты JEPPESEN: Introduction Manual, Emergency Booklet, Flight Information Booklet (Europe (RUS & ME), Asia)		EFB	
27	Дополнение № ОГ 04-13 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)	ОНЛД	В нише в проходе пилотской кабины справа внизу в папке справочного материала	ОНЛД
28	Папка оперативной информации	ОНЛД	В нише в проходе пилотской кабины справа внизу	ОНЛД

(*) Fault Reporting Manual (FRM) и Flight Crew Training Manual (FCTM) находятся в базе данных EFB и не входят в комплект бортовой документации на бумажных носителях.

(**) Актуализация документов производится в соответствии с ДП-150-2323.

Примечания: В случае отказа EFB, документы размещаются в специально сформированном чемодане, который находится в нише за креслом КВС в течение всего периода действия MEL.

8.10.6.5. Перечень документации, хранящейся на борту ВС RRJ-95B

1	DESIGNATION	2	Место хранения оригинала / контрольного экземпляра	3	Место хранения на борту	4	Ответственный за представление действующих ревизий в документацию ВС	5
1	CERTIFICATES (file) Папка с сертификатами.		ОИТОВС ДУБП		В техническом чемодане в гардеробе		ОИТОВС ДУБП	
2	FOM (part A) – Руководство по производству полетов (часть А)		ОНЛД		В бортовом навигационном чемодане		ОНЛД	
3	FOM part B RRJ-95B (SSJ-100) – Руководство по производству полетов (часть В)							
4	FOM part C RRJ-95B (SSJ-100) – Руководство по производству полетов (часть С)							
5	Летное Руководство		ОЛТЭ		Место для документов за креслом КВС	ОЛТЭ (*)		
6	Руководство по летной эксплуатации часть 1			Место для документов слева от кресла КВС				
7	Руководство по летной эксплуатации часть 2 (2 книги)			Место для документов за креслом КВС				
8	Руководство по летной эксплуатации часть 3			Место для документов - слева от кресла КВС				
9	Оперативный сборник экипажа (2 экз.)			В правой и левой нише около сидений пилотов				
10	Перечень минимального оборудования (ПМО)			В бортовом навигационном чемодане				
11	WEIGHT AND BALANCE MANUAL			В техническом чемодане в гардеробе				
14	Takeoff Charts (2 книги)		ОРИАЛХ		В бортовом навигационном чемодане		ОРИАЛХ	
15	Normal Check List (2 экз.)**		ОНЛД		В кармане над центральной приборной панелью	ОНЛД		
16	WIND LIMITATIONS CHECK LIST							
17	De-Icing/Anti-icing Check List**		ОЛТЭ		В правом кармане центральной панели (пьедестала)	ОЛТЭ		
18	Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» Holdover Time**							
19	Reference Information file ПАПКА СПРАВОЧНОГО МАТЕРИАЛА (2 книги)				В портфеле в гардеробе			
20	Таблица «Расчет посадочных характеристик»**		ОНЛД		В правом кармане центральной панели (пьедестала)	ОЛТЭ		
21	Таблица «Установка стабилизатора для взлета» (2 экз.)**				В левом и правом кармане центральной панели (пьедестала)			

22	«Power up Procedure» Check List**	ОНЛД	В кармане над центральной приборной панелью	ОВСИ
23	Technical Logbook (включая чистый)	ДТО ВС	Место для документов слева от кресла КВС, чистый – в техническом чемодане	ДТО ВС
24	Cabin Logbook (включая чистый)		В нише 252 стойки передней кухни	
25	CABIN SANITARY LOGBOOK Санитарный журнал пассажирской кабины		В левом нижнем отсеке	
26	Manual on trouble-shooting (on CD) (may not be onboard provided it is available at destination aerodrome) Руководство по поиску и устранению отказов АТ (на CD) (может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС)	ОНЛД	В левом кармане центральной панели (пьедестала)	ОНЛД
27	Captain PA Announcements** Пример информации КВС для пассажиров	ОАИ	В бортовом навигационном чемодане	ОАИ
28	Дополнение № ОГ 04-13 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)	ДУД	Папка справочного материала	ОНЛД

(*) актуализация документов производится в соответствии с ДП-150-2323.

(**) Данные документы являются дополнительным справочным материалом. Основное местоположение РПП (часть А, В, С), Руководство по летной эксплуатации и оперативный сборник экипажа.

8.10.6.6. Перечень документации, хранящейся на борту ВС B777

DESIGNATION		Место хранения контрольного экземпляра	Место хранения на борту	Ответственный за представление действующих ревизий в документацию ВС
1	2	3	4	5
1	Папка с сертификатами Certificates (file)	ОИТОВС ДУБП	В нижней нише между креслами observers	ОИТОВС ДУБП
2	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть А (РПП ч. А) FOM (Volume A)	ОС ДУБП	EFB	ОНЛД
3	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть В (РПП ч. В) FOM (Volume B) B777			
4	Руководство по производству полетов эксплуатанта, часть С (РПП ч. С) FOM (Volume C) B777			
5	Airplane Flight Manual (AFM)			
6	Flight Crew Operating Manual (FCOM)	ОЛТЭ		ОНЛД
7	Minimum Equipment List (MEL)			
8	Quick Reference Handbook (QRH)			
9	Flight Crew Training Manual (FCTM) (*)			
10	Fault Reporting Manual (FRM)			
11	Weight and Balance Manual (WBM)			В нижней нише между креслами observers
12	Quick Reference Handbook (QRH) – 2 экз.		В боковых нишах у кресел пилотов	
13	Normal Check List (FOM B extract) – 2 экз.			
14	Контрольный лист проверки бортовой документации On Board Documentation Checklist	ОНЛД	В боковой нише у кресла второго пилота	ОНЛД
15	Wind Limitations Checklist	ОНЛД	В нише под козырьком	ОНЛД
16	Палетка «Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве РФ»			
17	Таблица перевода метров в футы Монголия - Китай			
18	NAT MNPS Checklist			
19	Anti-icing Check List (FOM B extract)	ОЛТЭ		ОЛТЭ
20	Таблица: «Время защитного действия ПОЖ» Holdover Time			

21	Папка справочного материала (2 книги) Reference Information file		В нижней нише между креслами observers	
22	Technical Logbook (TLB)	ДТО ВС	В кабине пилотов	ДТО ВС
23	Technical Logbook (TLB) (чистый и закончившийся)		В нижней нише комнаты отдыха	
24	Damage Log Book (DLB)	ДТО ВС	В нижней нише между креслами observers	ДТО ВС
25	Cabin Logbook (CLB), включая чистый	ДТО ВС	В нише у станции СБЭ	ДТО ВС
26	Cabin Sanitary Logbook Санитарный журнал пассажирской кабины			
27	Manual on trouble-shooting (on CD) (may not be onboard provided it is available at destination aerodrome) Руководство по поиску и устранению отказов АТ (может отсутствовать при наличии в аэропорту назначения ВС)	ДТО ВС	В верхней нише между креслами observers	ДТО ВС
28	Пример информации КВС для пассажиров (выдержка из РПП ч. С) Captain PA Announcements	ОНЛД	В нише под козырьком	ОНЛД
29	Сборник АНИ Jeppesen Airway Manual.	ОАИ	EFB и в навигационном чемодане у кресла второго пилота	ОАИ
30	Буклеты JEPPESEN: Introduction Manual, Emergency Booklet, Flight Information Booklet (Europe (RUS & ME), America, Asia)		EFB	
31	Дополнение № ОГ 04-13 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)	ОНЛД	В папке справочного материала в нижней нише между креслами observers	ОНЛД
32	Папка оперативной информации	ОНЛД	В нижней нише между креслами observers	ОНЛД

(*) Flight Crew Training Manual (FCTM) находится в базе данных EFB и не входит в комплект бортовой документации на бумажных носителях.

(**) Актуализация документов производится в соответствии с ДП-150-2323.

Примечание: В случае отказа EFB, документы размещаются в специально сформированном техническом и навигационном чемоданах, которые находятся на борту ВС в течение всего периода действия MEL.

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) _____ должность (position) _____ дата (date)

№	Содержание проверки (Check Items)	Оценка (Mark)	Примечание (Notes)
1	Полетное диспетчерское обслуживание		
1.1	Расчет CFP SITA, определение заправки топливом, применение программы «Тенкеринг»		
1.2	Анализ метео и NOTAM информации, технического состояния ВС		
1.3	Выбор оптимального маршрута и запасных аэродромов, выполнение правил ETOPS		
1.4	Брифинг с экипажем		
1.5	Наземное сопровождение рейса, применение средств связи с экипажем, представительством		
2	Обеспечение аэронавигационной информацией		
2.1	Актуальность содержания РПП (С)		
2.2	Комплектность документов АНИ на борту ВС		
2.3	Состояние сборников, буклетов, НЧ		
2.4	Выполнение технологии доставки НЧ		
3	Обеспечение навигационными расчетами и расчетами ЛТХ ВС		
3.1	Наличие в ОПДО необходимого справочного материала		
3.2	Актуальность сезонных таблиц		
3.3	Наличие необходимых таблиц RW analysis на борту ВС, состояние папок		
3.4	Состояние навигационной базы данных ВС		



РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 8. Рабочие процедуры

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

4	Выполнение экипажем навигационных процедур		
4.1	Предполетные процедуры: анализ метеоинформации, NOTAM, CFP, 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 B-RNAV, P-RNAV, RVSM, MNPS, ADS/CPDLC		
4.4	Снижение, заход на посадку, руление; предпосадочный брифинг, выполнение схем		
4.5	Соблюдение правил ведения радиосвязи		
4.6	Заполнение 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 непересекающейся ВПП аэродрома назначения.*
- Вариант IV** *Выполнение полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода (РУ).*

Варианты	I	II	III Время полета до 6 часов	IV
Количество запасных аэродромов	1	2 или 1	В качестве запасного аэродрома используется вторая пересекающаяся ВПП аэродрома назначения.	1
Метеослужбия на аэродроме пункта назначения	Прогнозируемые к расчетному времени прилета МУ соответствуют эксплуатационным минимумам или превышают их	Прогнозируемые к расчетному времени прилета МУ не соответствуют эксплуатационным минимумам или информация о МУ отсутствует	Прогнозируемые МУ в течение периода времени за 1 час до и через 1 час после расчетного времени прибытия: - Ннго (ВВ) не ниже 600м и должна превышать MDH для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее чем на 150 м или, если MDH не опубликована, должна быть не ниже безопасной высоты в секторе захода на посадку; и видимость не менее 5000 м	Время полета от РУ до аэродрома пункта назначения 2 ч и менее: - прогнозируемые к расчетному времени прилета МУ соответствую требованиям к запасному аэродрому пункта назначения. Время полета от РУ до аэродрома пункта назначения более 2 ч: - за 2 часа до и 2 часа после расчетного времени прибытия прогнозируемые нижняя граница облаков (вертикальная видимость) и видимость будут соответствовать требованиям к запасному аэродрому пункта назначения, но не ниже 200м и не менее 2500м
Метеослужбия на запасном аэродроме пункта назначения	Прогнозируемые к расчетному времени прилета МУ соответствуют требованиям к запасному аэродрому пункта назначения	2 запасных аэродрома на которых прогнозируемые к расчетному времени прилета МУ соответствуют требованиям к запасным аэродромам пункта назначения; или 1 запасной аэродром на котором прогнозируемые МУ к расчетному времени прибытия: - Ннго (ВВ) не ниже 450 м и должна превышать MDH для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее, чем на 150 м или, если MDH не опубликована, должна быть не ниже безопасной высоты в секторе захода на посадку; и видимость не менее 5000 м		Прогнозируемые к расчетному времени прилета МУ соответствуют требованиям к запасному аэродрому пункта назначения

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	Обработать зоны (Подпись)	Заказ выполнил. Оператор	
			Фамилия	Подпись
Отказ от заказанной процедуры ПОЗ Время отказа _____	ЗОНЫ ВС			
Фамилия _____	ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ КРЫЛА			
Подпись _____	ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА			
Температура воздуха _____ °С	ФЮЗЕЛЯЖ			
Концентрация смеси ПОЖ и вода Для удаления или защиты от СЛО _____ % Первая ступень обработки	КИЛЬ			
	*НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ КРЫЛА			
Для защиты от обледенения _____ % Вторая ступень обработки	НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА			
	** 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 ИТП 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



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

РД-ГД-001

Глава 8. Рабочие процедуры

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

9.0. СОДЕРЖАНИЕ

9.1.	Определения	9.1.1
✈ 9.2.	Политика ОАО «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.....	9.3.3
9.3.5.	Обязанности каждого лица, участвующего в перевозке опасных грузов. Инструкции по перевозке.....	9.3.16
9.3.6.	Особенности перевозки опасных грузов	9.3.22
9.3.7.	Процедуры в отношении опасных грузов при аварийных ситуациях	9.3.23
9.3.8.	Действия экипажа ВС по обеспечению безопасности при перевозках опасных грузов	9.3.26
9.3.9.	Представление отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами	9.3.29
9.3.10.	Опасные грузы в авиапочте.....	9.3.29
✈ 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	9.4.7
✈ 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 ОАО «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. 00

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, 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 ОАО «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

ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» допускаются члены экипажей ВС (пилоты, бортинженеры, бортпроводники, бортоператоры) и работники ДНОП (департамента наземного обеспечения перевозок) после прохождения специальных курсов «Правила перевозки опасных грузов» в департаменте подготовки авиационного персонала ОАО «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) В соответствии с приложением 1 к Правилам проведения предполетного и послеполетного досмотров 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;
- устройства, содержащие жидкий кислород;
- термоспички;
- топливо для зажигалок и дозоправочные элементы для зажигалок;
- зажигалки факельного типа без средств защиты от самопроизвольного приведения в действие;
- сжатые и сжиженные газы;
- легковоспламеняющиеся жидкости;
- воспламеняющиеся твердые вещества;
- окисляющие вещества и органические перекиси;
- токсичные вещества;
- радиоактивные материалы;
- едкие и корродирующие вещества;
- ядовитые и отравляющие вещества;
- оружие.

(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:

- арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, ножи охотничьи, ножи с выбрасывающимися клинками, с запирающими замками, имитаторы любого вида оружия, патроны (не более 5 кг брутто на одно лицо);
 - хозяйственно-бытовые ножи (ножницы) с длиной клинка (лезвия) свыше 60 мм;
 - 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 (пример, 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, зажигалки факельного типа, снабженные средством защиты от самопроизвольного приведения в действие – 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;
 - портативные медицинские электронные устройства, содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи;
 - туалетные принадлежности (лак для волос, духи, одеколон) вес нетто – не более 0,5 кг или 0,5 л одного изделия;
 - 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;

- портативные электронные устройства, содержащие 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.

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

- (1) 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.
- (2) Опасные грузы с маркировкой «Только на грузовом ВС» допускаются к перевозке при условии обеспечения доступа к ним в полете, при наличии в составе экипажа грузового воздушного судна дополнительного члена летного экипажа или специалиста по сопровождению грузов, имеющего специальную подготовку по действиям в аварийной обстановке в случае инцидентов с опасными грузами, за исключением:
- (a) легко воспламеняющихся жидкостей (класс 3) из группы упаковывания III, не характеризующихся дополнительными видами опасности;
 - (b) токсических и инфекционных веществ (класс 6);
 - (c) радиоактивных материалов (класс 7);
 - (d) прочих опасных грузов (класс 9).

Обеспечение доступа к опасным грузам, которые не снабжены знаками «Только на грузовом ВС», не требуется.

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 (a), или изделия и вещества, указанные в подпункте (a), 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 (c), 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:

- (a) 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 предполагавшееся 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 (б), которые изготовлены с целью производства 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)	
Категория 1.2 REX		Изделия и вещества, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе	Как правило, эти взрывчатые вещества запрещены к перевозке по воздуху

<p>Категория 1.3 REX RCX RGX</p>		<p>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</p>	
<p>Категория 1.4 REX</p>		<p>Изделия и вещества, которые не представляют какой-либо значительной опасности</p>	
<p>Категория 1.5 REX</p>		<p>Вещества очень небольшой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва в массе</p>	
<p>Категория 1.6 REX</p>		<p>Изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва в массе</p>	
			<p>Присвоение группы совместимости в соответствии с Таблицей 9.3-2</p>

RXS		<p>Изделия и вещества, которые не представляют какой-либо значительной опасности. При случайном срабатывании взрывное действие ограничивается пределами упаковки</p>	
-----	---	--	--

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)	А	1.1А
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	В	1.1В 1.2В 1.4В
Метательные ВВ и другие дефлагрирующие ВВ или изделия, их содержащие	С	1.1С 1.2С 1.3С 1.4С
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)	Е	1.1Е 1.2Е 1.4Е

<p>Изделия, содержащие вторичные детонирующие ВВ с собственными средствами инициирования, с метательным зарядом (кроме изделий, содержащих легко воспламеняющиеся жидкости или гели или самовоспламеняющиеся жидкости) или без метательного заряда</p>	<p>F</p>	<p>1.1F 1.2F 1.3F 1.4F</p>
<p>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, пиррофорные вещества, легко воспламеняющиеся жидкости или гели или самовоспламеняющиеся жидкости)</p>	<p>G</p>	<p>1.1G 1.2G 1.3G 1.4G</p>
<p>Изделия, содержащие как ВВ, так и белый фосфор</p>	<p>H</p>	<p>1.2H 1.3H</p>
<p>Изделия, содержащие как ВВ, так и легко воспламеняющиеся жидкости или гели</p>	<p>J</p>	<p>1.1J 1.2J 1.3J</p>
<p>Изделия, содержащие как ВВ, так и отравляющие химические агенты</p>	<p>K</p>	<p>1.2K 1.3K</p>
<p>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</p>	<p>L</p>	<p>1.1L 1.2L 1.3L</p>
<p>Изделия, содержащие только вещества чрезвычайно низкой чувствительности</p>	<p>N</p>	<p>1.6N</p>
<p>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</p>	<p>S</p>	<p>1.4S</p>

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

Этот класс включает:

- 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;
- смеси одного или нескольких газов с парами одного или нескольких веществ других классов;
- 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
Категория 2.2 Невоспламеняющиеся, нетоксичные газы RFG		Любой невоспламеняющийся, нетоксичный газ или газ, сжиженный при низкой температуре	Пример: двуокись углерода, неон, огнетушитель, сжиженный водород или гелий
Категория 2.3 Токсические газы RPG		Газы, которые известны как токсические или коррозионные для человека и могут создать угрозу для его здоровья	Наиболее токсические газы запрещены к перевозке по воздуху, перевозка некоторых газов разрешена. Например: аэрозоли низкой токсичности, устройства для слезоточивых газов

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		<p>Любое твердое вещество, которое легко воспламеняется или может вызвать или способствовать возгоранию (возникновению пожара) в результате трения</p> <p>самореагирующие вещества, которые подвержены сильной экзотермической реакции;</p> <p>десенсибилизированные взрывчатые вещества, которые могут взрываться, если в них не добавлено достаточное количество десенсибилизирующих веществ</p>	<p>Пример: спички, сера, целлулоид, нитронафталин</p>

<p>Категория 4.2 Вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию RSC</p>		<p>Такие вещества подвержены самопроизвольному нагреву или способны при контакте с воздухом нагреваться и затем воспламеняться</p>	<p>Пример: Фосфор белый или желтый, магний диамин</p>
<p>Категория 4.3 Вещества опасные при соприкосновении с водой RFW</p>		<p>Вещества, которые при взаимодействии с водой способны самопроизвольно воспламеняться или выделять легковоспламеня- ющиеся газы в опасных количествах</p>	<p>Пример: кальций углеродистый (карбид кальция), натрий</p>

9.3.4.5. Класс 5 – окисляющиеся 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
<p>Категория 5.1 Окислители ROX</p>		<p>Вещество, которое выделяет кислород, способствующий воспламенению других продуктов</p>	<p>Пример: Аммиачно- нитратные удобрения, кальций хлористый, отбеливатели</p>

<p>Категория 5.2 Органические перекиси ROP</p>		<p>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</p>	<p>Пример: гидроперекись третбутила</p>
--	--	--	---

9.3.4.6. Класс 6 – ядовитые (токсичные) и инфекционные вещества

Разрешены к перевозке, за исключением некоторых видов.

Класс/категория/ наименование стандартного грузового кода	Знак опасности	Характеристика опасных свойств	Замечания и примеры
<p>Класс 6.1 Токсические вещества RPB</p>		<p>Жидкости или твердые вещества, которые представляют опасность при вдыхании, заглатывании или проникновении внутрь через кожу</p>	<p>Пример: Мышьяк, цианиды, стрихнин. Некоторые вообще запрещены к перевозке например бромацетон</p>

<p>Класс 6.2 Инфекционные вещества</p> <p>RIS</p>		<p>Вещества, в отношении которых известно или имеется достаточно оснований считать, что они содержат патогенные микроорганизмы и могут вызывать заболевание человека или животного</p>	<p>Пример: Вирусы, бактерии, бешенство, биологические продукты, медицинские и клинические отходы</p>
---	---	--	--

9.3.4.7. Класс 7 – радиоактивный материал

В класс 7 включены вещества с удельной активностью более 74 кБк/кг (0.002 мкКи/г).

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).

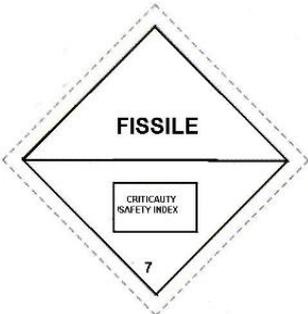
Категория 2 – желтая

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
<p>Класс 7 Радиоактивные вещества Категория I – белая RRW</p>		<p>Радиоактивные вещества с низким уровнем излучения на поверхности упаковки, транспортный индекс не определяется</p>	<p>Пример: Радионуклиды, изотопы для медицинских целей</p>

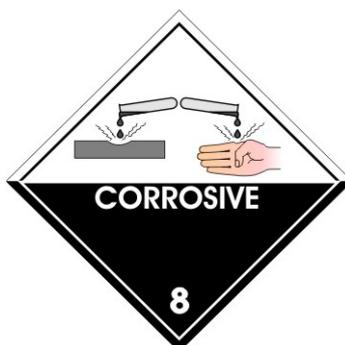
<p>Класс 7 Радиоактивные вещества Категория II – желтая RRY</p>		<p>Уровень радиоактивного излучения выше, чем уровень категории I, а величина транспортного индекса не превышает значения 1 (единицы)</p>	
<p>Класс 7 Радиоактивные вещества Категория III – желтая RRY</p>		<p>Уровень радиоактивного излучения выше, чем уровень категории II b/bkб величина транспортного индекса превышает значения 1 (единицы), но менее 10</p>	
<p>Класс 7 Радиоактивные вещества Делящееся</p>		<p>Для обеспечения контроля за числом упаковок, содержащих делящееся вещество, следует использовать знаки индексов безопасности критичности в дополнение к соответствующим знакам радиоактивных веществ</p>	<p>Пример: Уран, плутоний</p>

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).

9.3.4.8. Класс 8 – коррозионные вещества

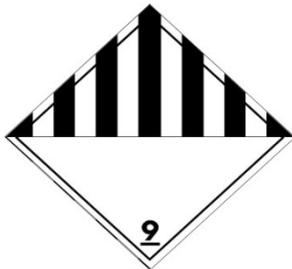
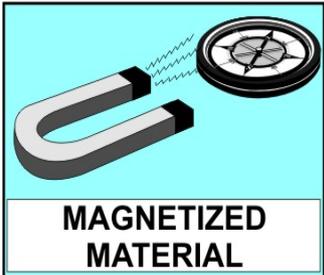
К классу 8 относятся вещества, которые в случае утечки могут вызывать серьезное поражение живой ткани при контакте с нею в результате химического действия или могут причинить физический ущерб другим грузам или транспортным средствам, либо даже вызвать их разрушение.

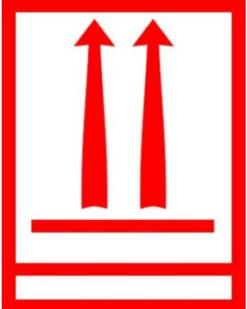
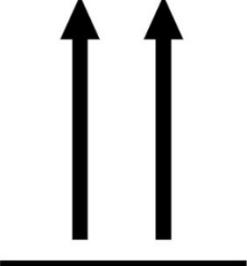
Разрешены к перевозке, за исключением некоторых видов.



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	
Намагниченные материалы MAG		Эти материалы имеют высокую напряженность магнитного поля	Примеры: Магнетроны и незащищенные постоянные магниты без установленного якоря. При наличии знака «Намагниченные материалы» применение знака класса 9 (Прочие опасные грузы) не требуется

<p>Только грузовое воздушное судно CAO</p>		<p>Манипуляционный знак «Только на грузовом воздушном судне»</p>	<p>Должен наноситься на упаковке, перевозка которых на пассажирском воздушном судне запрещена (Правила ИАТА, 7.2.4.2)</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>Ионно-литиевая батарея и/или литий-металлическая батарея</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, указанные в подпунктах 9.3.5 (3) (b) и (c):

- (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 в соответствии с п. 9.3.5 (a) 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

Эксплуатант не должен принимать к перевозке на борту воздушного судна 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, как это описано в 9.3.5 (3), если эксплуатант посредством использования контрольного перечня проверки не проверил 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 комплекту, 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 отдельного размещения друг от друга;
- (i) грузовое место, внешняя упаковка, грузовой контейнер или средство пакетирования груза не протекают и имеют никаких признаков нарушения целостности;
- (j) внешняя упаковка не содержит грузовых мест, снабженных знаком «Только на грузовом воздушном судне», за исключением случаев, когда:
 - грузовые места сгруппированы таким образом, чтобы обеспечивалось удобство проверки и доступ к ним, или
 - к грузовым местам не требуется обеспечивать доступ согласно п. 2.4.1 части 7 ТИ ИКАО, или
 - это не касается всего лишь одного грузового места.

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, как это допускается согласно п. 9.3.5 (3), 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, как это допускается согласно п. 9.3.5 (3), 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.

(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 или поддона другого типа, содержащих потребительские товары, упакованные согласно Инструкции по упаковыванию Y963;
- средства пакетирования грузов или поддона другого типа, содержащих сухой лед в качестве хладагента для других опасных грузов, упакованных согласно Инструкции по упаковыванию 954; или
- средства пакетирования груза или поддона другого типа, содержащих намагниченный материал.

В том случае, когда эксплуатант принимает средство пакетирования грузов или поддон другого типа, содержащие потребительские товары, сухой лед или намагниченный материал, разрешенные к перевозке, 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, 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. 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, взрывчатых веществ и изделий

Места с опасными грузами, которые могут вступать в опасное взаимодействие, 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 различных классов необходимо соблюдать как минимум следующие требования относительно размещения:

(а) Взрывчатые вещества с группами совместимости **A-K** и **N** можно совместно размещать при условии выполнения следующих требований:

- упаковки, помеченные одной и той же буквой группы совместимости и одним и тем же номером категории, можно размещать совместно;
- взрывчатые вещества одной группы совместимости, но разных категорий можно размещать совместно при условии применения к ним в целом мер безопасности как к грузу, относящемуся к категории, имеющей меньший номер. Однако, если взрывчатые вещества категории 1.5 группы совместимости D размещаются вместе с взрывчатыми веществами категории 1.2 группы совместимости D, то для целей перевозки со всей партией груза следует обращаться как с грузом категории 1.1 группы совместимости D;

- упаковки, на которых нанесены различные буквы групп совместимости, не должны размещаться совместно (независимо от номера категории), за исключением условий, предусмотренных в пунктах (b) и (c).
- (b) Взрывчатые вещества групп совместимости **C**, **D** и **E** могут размещаться совместно. Надлежащая категория определяется в соответствии с п. (a). Любая комбинация изделий групп совместимости: C, D и E относится к группе совместимости E. Любая комбинация веществ групп совместимости C и D должна относиться к наиболее подходящей группе совместимости, из указанных в Перечне опасных грузов с учетом преобладающих характеристик комбинированного груза.
- (c) Взрывчатые вещества группы совместимости **S** можно размещать совместно с взрывчатыми веществами всех других групп совместимости, кроме групп A и L.
- (d) Взрывчатые вещества группы совместимости **L** не должны размещаться с взрывчатыми веществами других групп совместимости. Они могут размещаться только с аналогичными взрывчатыми веществами группы совместимости L.
- (e) Взрывчатые вещества группы совместимости **N** не должны размещаться совместно с взрывчатыми веществами других групп совместимости, кроме группы S. Однако они могут также размещаться с взрывчатыми веществами групп совместимости C, D и E, и при этом взрывчатые вещества группы совместимости N должны рассматриваться как взрывчатые вещества, относящиеся к группе совместимости D.

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	*	**	**	**	**	**	—	**
2	*	—	—	—	—	—	—	—
3	*	—	—	—	—	X	—	—
4.2	*	—	—	—	—	X	—	X
4.3	*	—	—	—	—	—	—	X
5.1	*	—	X	X	—	—	—	—
5.2	*	—	—	—	—	—	—	—
8	*	—	—	—	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 размещаться рядом друг с другом;

«*» – совместимы группы: C, D и E, группа S – со всеми группами, кроме A и L;

«**» – места с опасными грузами таких классов совместимы только с взрывчатыми веществами или изделиями категории 1.4 группы S.

Примечание: Группы совместимости указываются в Декларации отправителя опасного груза и на знаках опасности.

Раздельное размещение взрывчатых веществ и изделий

Таблица 9.3-4

Категория группа совместимости	и	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.

(3) 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. 2.8.3 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		

(4) 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.

(5) 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 9.3-3 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 отсека.

Увеличение количества радиоактивных материалов, сверхустановленного Федеральными авиационными правилами и ТИ ИКАО, **не допускается.**

(6) 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 произвольного 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 подвергнуться 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 даны в DOC.9481 ICAO, которые находятся в папке справочного материала на борту ВС.

Перед вылетом воздушного судна, но ни в коем случае не позднее начала движения воздушного судна под действием собственной тяги, на борту которого должны перевозиться опасные грузы, командиру ВС на предполетной подготовке предоставляется письменная информация, касающаяся опасных грузов, которые необходимо перевезти, с указанием по меньшей мере следующих данных:

(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, 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;
- (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
- (k) 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. Работник по обеспечению полетов, полетный диспетчер или назначенный наземный персонал, ответственный за производство 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) Обратить 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 сиденьями 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 Дос 9284 AN/905, при условии, что их классификация, упаковывание и маркировка осуществляется согласно требованиям части 2 п. 6.3.2.3.6 Дос 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) радиоактивные материалы с активностью не более одной десятой значений, приводимых в таблице 2-15 главы 7 части 2 Дос 9284 AN/905;
 - (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.

9.4. ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗКИ ОРУЖИЯ И БОЕПРИПАСОВ

Порядок перевозки оружия и боеприпасов разработан на основе Инструкции о порядке перевозки на воздушных судах ОАО «Аэрофлот» оружия, боеприпасов и специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета.

9.4.1. Общие положения

- (1) Оружие, принадлежащее пассажирам, принимается к перевозке в разряженном состоянии, в упаковке пассажира (чехлах, кобурах, специальной таре, кейсах, футлярах), отвечающей требованиям авиационной безопасности и сохранности оружия, или упаковывается уполномоченным лицом, оформляется и перевозится как зарегистрированный багаж. Неупакованное оружие к перевозке не принимается. Боеприпасы и оружие должны быть упакованы отдельно.
- (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. В аэропорту Шереметьево информация о наличии на борту ВС пассажиров с оружием доводится командиру ВС с вручением, уполномоченным письменного Уведомления командиру воздушного судна.

Во внебазовых аэропортах информация о пассажирах с оружием сообщается КВС представителем ОАО «Аэрофлот» или представителем обслуживающей компании (в аэропортах, где отсутствует представитель ОАО «Аэрофлот»).

Старший бортпроводник (СБ) после посадки и размещения пассажиров с оружием информирует КВС о пассажирах с оружием с указанием занимаемых ими мест до вылета ВС. Во время полета в случае пересадки пассажиров с оружием 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) Прием, оформление, доставку на борт (с борта) ВС и выдачу оружия владельцу в аэропорту Шереметьево осуществляет уполномоченное лицо Дирекции по авиационной безопасности (ДАБ) сотрудник отдела специального назначения (далее – ОСН) ЗАО «АэроМАШ-АБ» (далее – уполномоченное лицо).
- (5) Прием оружия к перевозке, оформление документов, доставку на борт (с борта) ВС, выдачу оружия вне базового аэропорта осуществляют уполномоченные лица данного аэропорта. Взаимодействие между членом кабинного экипажа и уполномоченным лицом аэропорта назначения по приему-передаче оружия организует представитель ОАО «Аэрофлот» в аэропорту назначения.

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:

- В737-800 – в заднем багажном отсеке;
- В777-300 – в заднем багажном отсеке перевозки бестарного груза (BULK);
- А319/А320/А321 – в заднем багажном отсеке перевозки бестарного груза (BULK);
- А-330-200, А-330-300 – в заднем багажном отсеке перевозки бестарного груза (BULK);
- RRJ-95 – в переднем багажном отсеке.

Оружейный ящик на ВС: А319\А320\А321 и А330-200, А330-300, RRJ-95, В737-800, В777-300 крепится стяжными ремнями.

- (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 оружейных ящиков на борту ВС, а также исправности мест и средств их крепления производится работниками ДТО ВС во время планового технического обслуживания.

- (4) Ответственность за сохранность оружейного ящика на борту ВС во внебазовом аэропорту возлагается на представителя ОАО «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, группа доставки документов аэронавигационной информации на борт ВС ОАИ ДПП).

Ответственность за выдачу бортпроводнику и обратное вложение замка с ключом (или ключа на ВС, оборудованных оружейным ящиком со встроенным замком) в установленное место 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 (ключа на ВС, оборудованных оружейным ящиком со встроенным замком) в установленном месте согласно чек-листу проверки бортовой документации (ON BOARD DOCUMENTATION CHECKLIST). В случае отсутствия или неисправности замка с ключом член летного экипажа информирует об этом инженера по организации управления производством ОКПВС ДҚДБА (НСС), обслуживающего рейс. Информация об отсутствии или неисправности замка с ключом от оружейного ящика передается в группу доставки документов аэронавигационной информации на борт ВС ОАИ ДПП для 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).

На ВС А319 оружейный ящик для перевозки оружия загружается перед началом коммерческой загрузки и снимается с борта ВС по окончании коммерческой разгрузки.

Загрузку/выгрузку оружейного ящика на борт, а также его крепление в багажном отсеке в аэропорту Шереметьево осуществляют грузчики ООБ ДНОП или СПО ДОПП ОАО «МАШ» (производящие загрузку/выгрузку багажа) в зависимости от того, в каком терминале обслуживается данный рейс.

- (7) Контроль размещения и крепления оружейного ящика на борту ВС в аэропорту Шереметьево осуществляет инженер по организации управления производством ОКПВС ДҚДБА (НСС), обслуживающий рейс.

Во внебазовом аэропорту загрузку/выгрузку и крепление в багажном отсеке оружейного ящика организует в соответствии с Соглашением о наземном обслуживании представитель ОАО «Аэрофлот» или обслуживающая компания (при отсутствии представительства).

Помещать в оружейный ящик какие-либо иные предметы, не относящиеся к оружию, запрещается.

- (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.

9.4.3. 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 ДНОП (данные о пассажире и перевозимом им оружие в АСУ отправками Sabre) – инженеру ПДО ДНОП и старшему диспетчеру по центровке ОКПВС ДКДБА (информация, отображающаяся в соответствующих строках информационного экрана);
- старшим диспетчером по центровке ОКПВС ДКДБА – инженеру по организации управления производством ОКПВС ДКДБА, обслуживающему рейс на стоянке ВС;
- членом кабинного экипажа, ответственным за перевозку оружия – СБ и КВС;
- уполномоченным ОЧН ЗАО «АэроМАШ-АБ» после загрузки мест багажа с оружием на борт ВС – инженеру по организации управления производством ОКПВС ДКДБА, обслуживающему рейс на стоянке ВС (информация о месте размещения оружия на борту ВС).

После отправления рейса:

- телеграммой PSM через систему АСРПП в автоматическом режиме в адрес представителя ОАО «Аэрофлот» или в обслуживающую компанию (при отсутствии представительства) аэропорта назначения;
- инженером по организации управления производством ОКПВС ДКДБА, обслуживающему рейс на стоянке ВС – старшему диспетчеру по центровке ДКДБА (информация о месте размещения загруженного оружия на борту ВС для добавления в телеграмму LDM, СРМ);
- телеграммой LDM, СРМ в адрес представителя ОАО «Аэрофлот» или в обслуживающую компанию (при отсутствии представительства) аэропорта назначения 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);
- КВС не позднее чем за 20 минут до посадки – по установленному каналу связи в аэропорт назначения (на территории Российской Федерации);
- представителем ОАО «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 или SVOZGSU (для ОКПВС ДКДБА), ремарка 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, СРМ (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;

- старшим диспетчером по центровке ОКПВС ДКДБА после получения информации из блока IPG Capital Information либо из телеграммы PSM с ремаркой WEAP – инженеру по АБ (старшему инспектору по АБ) ОСН ЗАО «АэроМАШ-АБ») с отметкой в журнале времени передачи, должности и Ф.И.О., 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.);
- членом кабинного экипажа, ответственным за перевозку оружия – СБ и КВС;
- КВС не позднее чем за 20 мин до посадки – инженеру по организации управления производством ОКОВС ДКДБА в аэропорту Шереметьево по установленному каналу связи («Контроль Аэрофлот» на частоте 131,675 МГц);
- инженером по организации управления производством ОКОВС ДКДБА – инженеру по АБ (старшему инспектору по АБ) ОСН ЗАО «АэроМАШ-АБ» с отметкой в журнале времени передачи, должности и Ф.И.О. лица, принявшего информацию.

Отправку информации о наличии оружия на борту ВС из внебазовых аэропортов обеспечивает представитель ОАО «Аэрофлот» или обслуживающая компания (при отсутствии представительства).

9.4.4. Порядок приема/передачи оружия в аэропорту Шереметьево

- (1) Прием оружия от уполномоченного лица членом кабинного экипажа, ответственным за сохранность и перевозку оружия, а также передача оружия членом кабинного экипажа уполномоченному лицу в аэропорту Шереметьево осуществляется непосредственно на стоянке, возле грузового люка ВС.
- (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 ОАО «Аэрофлот», в других терминалах грузчики СПО ДОПП ОАО «МАШ») под контролем уполномоченного лица.
- (3) Член кабинного экипажа, ответственный за перевозку оружия, принимает оружие в упакованном виде, проверяет состояние упаковки, наличие багажной и специальной бирок на упаковках с оружием, сверяет фактическое количество мест оружия с количеством указанным в Акте или Уведомлении о наличии на борту ВС трансфертного багажа с оружием (при отправлении трансферного оружия следующего через аэропорт Шереметьево на рейсами МВЛ). Образец бланка Уведомления в приложении 9.5.3.

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 ЗАО «АэроМАШ-АБ» и записывает номер пломбы в экземпляры акта или уведомления, вручает один экземпляр акта или уведомления (два экземпляра) члену кабинного экипажа.
- (7) Металлический ящик с оружием и оружие, не вмещающееся по габаритам и объему в металлический ящик, в присутствии уполномоченного лица члена кабинного экипажа размещается грузчиками в багажном отсеке после загрузки багажа, груза и почты. Загрузку/выгрузку оружейного ящика осуществляют грузчики, производящие загрузку багажа.

На ВС А319 оружейный ящик с оружием загружается в ВС перед началом загрузки.

Контроль размещения и крепления оружейного ящика на борту ВС в аэропорту Шереметьево осуществляет инженер по организации управления производством ОКПВС ДКДБА (НСС), обслуживающий 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 член кабинного экипажа в первую очередь организует и контролирует снятие с борта ВС металлического ящика с оружием и оружия, не вместившегося по габаритам или объему в металлический ящик.

После проверки документа у уполномоченного лица, встречающего ВС, передает ему оружие под роспись в акте приемки оружия на период полета воздушного судна (на внутренних авиалиниях); акте приема/передачи багажа с оружием на рейсах ОАО «Аэрофлот» из зарубежных аэропортов (на международных авиалиниях), уведомлении о наличии на борту ВС трансфертного багажа с оружием (трансферное оружие на внутренних авиалиниях), который приобщает к заданию на полет кабинного экипажа.

- (10) В случае обнаружения в процессе приема-передачи повреждения упаковки или выявления несоответствия фактического количества мест оружия количеству, указанному в актах или уведомлении, уполномоченный приостанавливает прием оружия и вызывает на стоянку ВС представителей ЛУ МВД, Шереметьевской таможни (для международных рейсов) 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.

- (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) Невостребованное пассажиром оружие передается уполномоченным лицом установленным порядком в ЛУ МВД аэропорта Шереметьево (с рейсов ВВЛ) или должностному лицу Шереметьевской таможни (с рейсов МВЛ) для последующего размещения на складе временного хранения Шереметьевской таможни.

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 ОАО «Аэрофлот» или представителя обслуживающей компании (в аэропортах, где отсутствует представитель ОАО «Аэрофлот»).
- (2) 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 ОАО «Аэрофлот» и КВС.
- (3) Член кабинного экипажа получает у члена летного экипажа ключ от замка ящика с оружием, проверяет целостность печати (пломбы), в присутствии уполномоченного лица аэропорта назначения вскрывает ящик 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.

- (4) В случае не прибытия уполномоченного лица аэропорта назначения для приема оружия член кабинного экипажа немедленно информирует представителя ОАО «Аэрофлот» и КВС.
- (5) Невостребованное оружие в аэропортах Российской Федерации передается уполномоченным лицом аэропорта назначения в органы внутренних дел.
В зарубежных аэропортах, действия по оформлению, перемещению и хранению невооруженного оружия осуществляются в соответствии с правилами данных аэропортов.
- (6) При отправлении ВС член кабинного экипажа принимает оружие по акту (приложение 9.5.2), акту приема/передачи багажа с оружием на рейсах ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» или представителем обслуживающей компании (в аэропортах, где отсутствует представитель ОАО «Аэрофлот») данных несоответствий.

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).

- (7) 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.

9.5.2. Бланк акта приемки оружия на период полета воздушного судна

Акт № _____ приемки оружия на период полета воздушного судна Act of weapons acceptance for carriage aboard an aircraft

1. Аэропорт вылета _____ " ____ " _____ 20 ____ г.

Airport of departure

Сотрудник службы авиационной
безопасности _____

Aviation security officer

(должность, фамилия, инициалы)
(position, name, initials)

на основании разрешения на право хранения, хранения и ношения оружия; 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; for bringing arms into the territory of the Russian Federation or for removal of them from the Russian Federation (underline what is necessary)

(указать номер разрешения, дату выдачи, кем выдано)
(point out the the permission's serial number, when & by whom it is signed)

принял (а) от пассажира _____

(указать Ф.И.О., серию и номер документа, удостоверяющего личность, кем и когда выдан)

accepted from the passenger

(indicate the name, initials, the series and number of the identification document, when & by whom it is signed)

вылетающего рейсом № _____ по маршруту _____, бортовой номер _____
departing by flight No. _____ the route of flight _____ A/C registration number _____

оружие _____

the arms (тип, модель оружия, его регистрационный номер, кол-во боеприпасов, общий вес оружия и б/п)
(type, model and arms registration number, ammunition quantity, total weight of arms and ammunition)

Оружие и документы проверил _____

The arms and documents are checked by

(должность, звание, Ф.И.О., подпись сотрудника органа внутренних дел
на транспорте)
(position, rank, name, signature of the law enforcement officer)

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer

(фамилия, инициалы, подпись)
(name, initials, signature)

Пассажир _____

Passenger

(фамилия, инициалы, подпись)
(name, initials, signature)

Член экипажа _____

Crew member

(фамилия, инициалы, подпись)
(name, initials, signature)

Оружие помещено в металлический ящик и опечатано печатью _____

The arms are placed into a metal container and sealed

2. Аэропорт назначения _____

Airport of destination

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer

(должность, фамилия, инициалы)
(name, initials, signature)

получил по акту № _____ от члена экипажа _____ оружие, боеприпасы
by Act No. accepted from the crew member _____ the arms, ammunition
(фамилия, инициалы)
(name, initials)

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer

(фамилия, инициалы, подпись)
(name, initials, signature)

3. Выдано пассажиру _____

Delivered to the passenger

(фамилия, инициалы)
(name, initials)

рейса № _____

flight No.

(тип оружия, его регистрационный номер и характерные признаки, количество боеприпасов)
(Type of the arms, the registration number and typical signs, ammunition quantity)

Сотрудник службы авиационной безопасности _____

Aviation security officer

(фамилия, инициалы, подпись)
(name, initials, signature)

Пассажир _____

Passenger

(фамилия, инициалы, подпись)
(name, initials, signature)

" _____ " _____ 20 г.

9.5.3. Бланк уведомления

УВЕДОМЛЕНИЕ

О наличии на борту воздушного судна трансфертного багажа с оружием

Сообщаем Вам

На рейсе № _____, дата _____ бортовой № _____

маршрут следования _____

размещено _____ мест трансфертного багажа с оружием _____
(количество) (№№ багажных бирок)

Место размещения на борту ВС _____

Уведомление передал _____
(должность), (подпись) (Ф.И.О.)

Член экипажа _____
(должность), (подпись) (Ф.И.О.)

Уведомление принял _____
(должность), (подпись) (Ф.И.О.)

« _____ » _____ 20__ г.

9.5.4. Бланк Акта приема/передачи багажа с оружием на рейсах ОАО «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 ОАО «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. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.0. СОДЕРЖАНИЕ

10.1.	Политика ОАО «Аэрофлот» в области безопасности и ее организационные аспекты.....	10.1.1
10.1.1.	Программа обеспечения авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот»	10.1.1
10.1.2.	Международные обязательства	10.1.3
10.1.3.	Распределение в ОАО «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 ОАО «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.	Опознание 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 борtpитания, сопутствующих средств и бортзапасов.....	10.6.1
10.6.1.	Предполетный досмотр	10.6.1
10.6.2.	Безопасность борtpитания 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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» по обеспечению соблюдения пассажирами правил поведения	10.17.3
	10.17.4. Права членов экипажа в отношении употребления пассажирами алкогольных напитков	10.17.3
	10.17.5. Расторжение договора перевозки.....	10.17.4
	10.17.6. Действия персонала ОАО «Аэрофлот» по пресечению нарушений пассажирами правил поведения	10.17.4
	10.17.7. Бланки рапортов, образцы заполнения и информационный лист.....	10.17.10



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.1. ПОЛИТИКА ОАО «АЭРОФЛОТ» В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЕЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

10.1.1. Программа обеспечения авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот»

Программа авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот» (далее – Программа) представляет собой совокупность правовых и организационных мер, направленных на защиту ОАО «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, исключающем 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 ОАО «Аэрофлот» по обеспечению АБ (агенты по АБ), а также структурные подразделения ОАО «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

ОАО «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 ОАО «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 cabinный 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 ОАО «АэроМАШ – Авиационная Безопасность» (ДАБ ОАО «МАШ» и ОАО «АэроМАШ-АБ»).

ДАБ ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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.

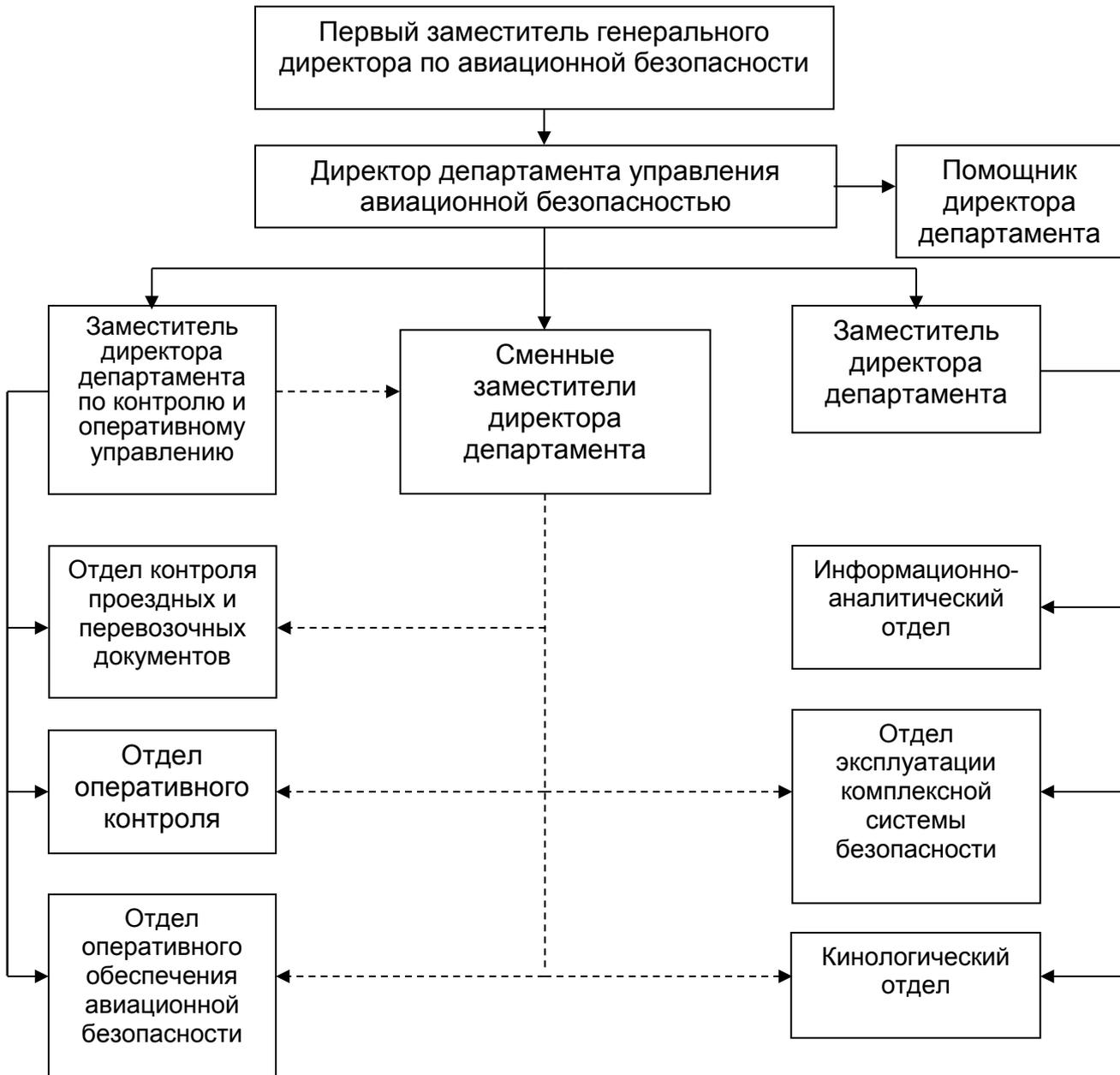
В соответствии с пунктами 8.27–8.30 ФАП-128 обеспечение авиационной безопасности, которое является составной частью обеспечения полетов воздушных судов, включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

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: oss@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 ОАО «МАШ» (вне сектора ДТО ВС) продолжительностью по времени более 2 часов, передаются под охрану работниками ДТО ВС сотрудникам Режимно-охранной службы ДАБ ОАО «МАШ» (далее – РОС ДАБ ОАО «МАШ»). Решение о сдаче ВС под охрану РОС ДАБ ОАО «МАШ» принимают должностные лица ДТО ВС.

Охрана воздушных судов в аэропорту Шереметьево осуществляется РОС ДАБ ОАО «МАШ».

Воздушные суда, размещенные в производственной зоне ДТО ВС, не сданные под охрану РОС ДАБ ОАО «МАШ», как во время, так и по окончании технического обслуживания, находятся под контролем работников ОООАБ ДУАБ авиакомпании.

Комплексом мероприятий, проводимых РОС ДАБ ОАО «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 контролируемую 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 ОАО «МАШ» в аэропорту Шереметьево осуществляется:

- патрулированием пешими нарядами или на транспортных средствах по утвержденным директором ДАБ ОАО «МАШ» маршрутам;
- выставлением стационарных постов;
- с помощью инженерно-технических средств охраны.

Ответственность за содержание и оборудование мест стоянок несет аэродромная служба ОАО «МАШ».

Места стоянок с находящимся на них ВС авиакомпании, переданных под охрану РОС ДАБ ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «МАШ» образца.

Контроль доступа в аэропорту Шереметьево после проведения предполетного досмотра до момента закрытия всех дверей и отгона трапа осуществляют работники ОАО «АэроМАШ-АБ».

Контроль доступа в помещение пребывания летных экипажей в терминале D аэропорта Шереметьево.

Помещение для пребывания летных и каabinных 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 или закрыта на защелку и открывается снаружи без ключа. Применяется при подготовке ВС к вылету до момента начала посадки пассажиров и после выхода пассажиров после завершения рейса.

Режим ограниченного доступа – дверь кабины пилотов закрыта на замок и может быть открыта снаружи ключом или с помощью аварийного кода. Режим ограниченного доступа применяется при перевозке пассажиров с момента начала посадки пассажиров перед вылетом и до окончания высадки пассажиров после завершения рейса.

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-01-131).

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 ОАО «МАШ» составом пеших нарядов или на транспортных средствах по утвержденным директором ДАБ ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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) ОАО «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 ОВД, 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 ОВД.

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 ОВД 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 ОВД 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 ОВД) 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;

A319 – район правой задней пассажирской двери (3R);

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 экранизирующей 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 заграничный паспорт;
- 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 ОАО «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 ОАО «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) ОАО «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 заграничного паспорта.

(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 находящимся 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.

На борту воздушного судна пассажирам запрещается пользоваться электронными приборами и средствами связи во время руления, взлета и посадки воздушного судна.

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 ОАО «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 загранпредставительства 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 ОАО «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.

ОАО «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.

ОАО «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. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

10.4. ПОЛИТИКА ОАО «АЭРОФЛОТ» В ОТНОШЕНИИ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПАССАЖИРОВ

10.4.1. Общие положения

К категории недисциплинированных пассажиров (unruly/disruptive/abusive passengers) относятся пассажиры ОАО «Аэрофлот», нарушившие установленные в авиакомпании Правила поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов ОАО «Аэрофлот» (далее – Правила поведения).

Правила поведения приняты ОАО «Аэрофлот» в целях обеспечения необходимой безопасности полетов, повышения уровня комфорта пассажиров, предупреждения нарушения общественного порядка и совершения правонарушений на борту ВС ОАО «Аэрофлот».

ОАО «Аэрофлот» придерживается следующей политики:

- не оставлять без последствий любое физическое насилие или словесное оскорбление персонала ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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. ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в пункте посадки.

Представитель ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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. 00

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 (ОАО «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 ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «АэроМАШ-АБ») в следующей последовательности:

- после анализа изображения багажа, подозрительного на наличие ВВ, багаж направляется специалистом-оператором агента по АБ (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «АэроМАШ-АБ»).

- (8) Контроль доставки багажа пассажиров от зоны комплектования до борта ВС может осуществляться с использованием системы телевизионного контроля.
- Сотрудник агента по АБ (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «АэроМАШ-АБ»), возвращается на свое рабочее место и продолжает работу. По окончании досмотра багажа данного пассажира сотрудник ОПД агента по АБ (ОАО «АэроМАШ-АБ»), производивший досмотр багажа, сообщает о его завершении диспетчеру ОПД агента по АБ (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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-HR 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 (ОАО «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 (ОАО «АэроМАШ-АБ») посредством ограничения доступа к этому багажу.

После приема багажа от пассажиров работники агента по АБ (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «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 (ОАО «АэроМАШ-АБ»), производящие досмотр ВС, члены экипажа и обслуживающий персонал перемещаются на расстояние не ближе 100 м от ВС.

10.5.10. Оповещение несопровождаемого багажа

При не обнаружении причин расхождения проводится оповещение багажа пассажирами под бортом ВС. Оповещение багажа проводится непосредственно под ВС пассажирами, разделенными на небольшие партии, с исключением допуска в зону стоянки ВС лиц, не задействованных в оповещении. Оповещенный пассажирами багаж размещается отдельно от неоповещенного.

Замена багажа ручной кладью при оповещении категорически запрещается.

Выявленный в ходе оповещения 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 (ОАО «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 (ОАО «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 оставших 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 ОАО «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 запечатом 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 осуществляется контроль целостности и сохранности номерных пломб на контейнерах, упаковках и их соответствие с накладной в аэропорту базирования – ОАО «АэроМАШ-АБ», в пунктах назначения – агент по АБ.

Кабинным экипажем контролируется наличие и сохранность стикеров и пломб при загрузке и размещении на борту ВС борТПитания и борТПрипасов.

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 разукрупнены, 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 ОАО «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 ОАО «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. 00

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 ОАО «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 визуально.

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 открытого 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: НОЧУ СПО «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 cabin crew и др. Подготовка организуется отдельно для каждой категории работников по программам, разработанным преподавателями (инструкторами) НОЧУ СПО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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. 00

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 ОАО «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 органам 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 ОАО «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, ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в аэропортах по сети маршрутов

Организация и проведение мероприятий по АБ является одной из важнейших задач представительства ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

Региональный, генеральный представитель (представитель) – руководитель представительства ОАО «Аэрофлот» несет персональную ответственность за организацию и проведение мероприятий по АБ, внедрение и поддержание программы авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот» в аэропорту назначения, отвечающей требованиям настоящей Программы.

Контроль за обеспечением мер АБ при обслуживании рейсов ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» по вопросам АБ;
- предупреждением и пресечением попыток проникновения на борт ВС ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», повторного досмотра пассажиров, их ручной клади, багажа, груза, почты, бортпитания и бортприпасов, в случае поступления информации об угрозе совершения АНВ в отношении ВС ОАО «Аэрофлот»;
 - выполнением требований законодательства Российской Федерации и страны назначения по перевозке оружия, боеприпасов и специальных средств, передаваемых пассажирами авиакомпании на время полета;
 - информированием ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» пропусков и служебных удостоверений, а также с образцами подписей должностных лиц, имеющих право подписи пропусков;
- организуется досмотр работников, осуществляющих свою деятельность на объектах ОАО «Аэрофлот», и транспортных средств перед их допуском в контролируемую зону.

Ответственность за осуществление пропускного режима на объектах ОАО «Аэрофлот»:

- ВС в период предполетного обслуживания – ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

Оформление, выдача, изъятие и учет всех видов пропусков в ОАО «Аэрофлот» возлагаются на ДУАБ. Персонал, осуществляющий свою деятельность на объектах ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», в обязательном порядке согласуются с ДУАБ.

Контроль за соблюдением правил пропускного и внутриобъектового режима на объектах ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» от АНВ (предполетный досмотр ВС, пассажиров, членов экипажа, их ручной клади и багажа, почты, грузов и бортовых припасов) в ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

Вторичная проверка проездных документов на посадке может осуществляться работниками ОКППД ДУАБ на любых рейсах ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

Вторичная проверка проездных документов трансферных пассажиров на посадке осуществляется работниками ОКППД ДУАБ на любых рейсах ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и причинения ей материального и иного ущерба.

Процедуры осуществления контроля пассажирских перевозочных документов:

- оперативный контроль пассажирских перевозочных документов и оказание консультаций персоналу ОАО «Аэрофлот» в МАШ;
- контроль пассажирской перевозочной документации и осуществленного бронирования после отправки регулярных рейсов ОАО «Аэрофлот» в МАШ.

Данные процедуры осуществляются на основании разработанных производственных технологий и соглашений между структурными подразделениями ОАО «Аэрофлот» с использованием положений действующих нормативных документов, международных стандартов и рекомендаций.

- (2) Зоны осуществления контроля пассажирских перевозочных документов и оказания консультаций персоналу ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

- (4) Взаимодействие работников ДУАБ и работников других структурных подразделений и представительств ОАО «Аэрофлот» за рубежом

Для оперативного обмена информацией с подразделениями и представительствами ОАО «Аэрофлот» используются каналы связи SITA, возможности системы Sabre, телефонная и факсимильная связь, ресурсы интрасети ОАО «Аэрофлот».

Взаимодействие осуществляется как дистанционно, так и с непосредственным выездом работников ДУАБ в представительства ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» без оформления нового билета;
- рекомендовать не принимать к перевозке данного пассажира по предъявляемым перевозочным документам на рейс ОАО «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. 00

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.

При перевозке пассажиров дверь пилотской кабины должна быть закрыта на запорное устройство с момента окончания посадки пассажиров и закрытия входных дверей перед вылетом и до открытия входных дверей ВС для высадки пассажиров после завершения рейса. 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. Обслуживающему персоналу 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 ОАО «Аэрофлот» с просьбой о принятии мер к их защите.

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;
- держать привязные ремни застегнутыми при включении табло «Застегните ремни» (рекомендуется держать привязные ремни застегнутыми в течение всего 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;
- пользоваться электронными приборами и средствами связи во время руления, взлета, набора высоты, подхода и посадки воздушного судна;
- создавать условия, некомфортные для остальных пассажиров и препятствующие работе членов экипажа;
- портить принадлежащее ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» по обеспечению соблюдения пассажирами правил поведения

При прохождении регистрации или других предполетных процедур уполномоченный представитель ОАО «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).

Решение об отказе в перевозке принимается на основании Рапорта о нарушении Правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов ОАО «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 ОАО «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. Расторжение договора перевозки

При совершении ближайшей запланированной или вынужденной посадки в случае нарушения пассажиром Правил поведения, создающего угрозу безопасности полета, либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также в случае невыполнения пассажиром распоряжений командира воздушного судна могут быть применены следующие меры:

- удаление пассажира-нарушителя с борта ВС и одностороннее расторжение 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.

10.17.6. Действия персонала ОАО «Аэрофлот» по пресечению нарушений пассажирами правил поведения

10.17.6.1. Действия на борту ВС

- (1) До момента закрытия дверей ВС:
 - (a) При обнаружении нарушения пассажиром правил поведения члены экипажа обязаны немедленно проинформировать об этом СБ и КВС, который анализирует ситуацию и принимает решение о дальнейшей перевозке данного пассажира.
 - (b) При отказе пассажиру в перевозке КВС вызывает через ДОУПБА начальника смены 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) КВС по УКВ-связи связывается с инженером ОВПБА ДОУПБА и информирует о наличии на борту ВС пассажира, нарушающего Правила поведения, и необходимости вызова сотрудников ЛУ МВД для встречи ВС.
 - (c) После открытия дверей ВС СБ сопровождает сотрудников ЛУ МВД к месту нахождения пассажира-нарушителя. После удаления с борта ВС пассажира-нарушителя 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.

- (d) Члены летного и кабинного 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.
- (3) В полете
- (a) В целях исключения случаев нарушения пассажиром правил поведения по причине неадекватного поведения, связанного с употреблением алкогольной продукции, кабинный 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 экипажем;
 - не предлагать алкогольную продукцию пассажирам моложе 18 лет.
- (b) Действия членов кабинного экипажа при продаже продукции беспошлинной торговли на борту ВС:
- проинформировать пассажира в соответствии с «Информационным листом авиакомпании по правилам провоза жидкостей в ручной клади» о невозможности вскрытия опломбированной упаковки с товаром до прибытия в аэропорт назначения;
 - после оплаты товара поместить продукцию беспошлинной торговли в пластиковый пакет (выдается Aerofirst) и вложить заполненный купон;
 - вручить пассажиру опломбированный пакет и выписанный чек, подтверждающий покупку.
- (c) В случае вскрытия пассажиром опломбированного пакета 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) (k) 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 перед снижением ВС;
- вернуть пассажиру изъятую продукцию после включения табло «Застегните ремни».

Места хранения изъятой продукции 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 при необходимости с полным текстом правил поведения;
 - проинформировать СБ, который должен доложить КВС об имеющем место нарушении;
 - вручить пассажиру письменное предупреждение о необходимости прекращения нарушения правил поведения (Приложение 10.17.7.6), подписанное КВС.
- (e) В случае невыполнения как устного, так и письменного предупреждения и продолжения пассажиром нарушения правил поведения члены кабинного экипажа обязаны:
- 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;
 - доложить о продолжении пассажиром нарушения СБ, который обязан информировать об этом КВС.
- (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;
 - составляет отчет о происшествии для представления в ДОБ.
- (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 пассажиру предупреждения и не прекращения им нарушения Правил поведения КВС дает указание членам экипажа на применение всех необходимых мер, в том числе принуждения, к выполнению решений КВС.
 - (k) Обо всех случаях применения членами кабинного экипажа по указанию КВС необходимых мер, в том числе мер принуждения, в отношении пассажиров, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиниться устным и письменным распоряжениям КВС, старший бортпроводник письменно докладывает руководству (представителю) ОАО «Аэрофлот» после выполнения посадки ВС в ближайшем аэропорту.
- (4) При подходе ВС к аэропорту Шереметьево
- (a) КВС по УКВ-связи связывается с инженером ОВПБА ДПиКОД и информирует о наличии на борту ВС пассажира, нарушающего Правила поведения, и необходимости вызова сотрудников ЛУ МВД для встречи ВС.
При необходимости заблаговременного оповещения о нарушении на борту ВС используется КВ-связь/«Стокгольм-радио» или ACARS/SATCOM.
 - (b) О наличии на борту прибывающего ВС недисциплинированного пассажира инженер ОВПБА ДОУПБА сообщает в ЛУ МВД и просит направить сотрудников ЛУ МВД для встречи ВС с пассажиром-нарушителем, а также информирует об этом СЗД ДУАБ и СЗД ДАБ ОАО «МАШ».
 - (c) СЗД ДУАБ направляет для встречи ВС с недисциплинированным пассажиром работников из числа дежурной смены ДУАБ.
 - (d) После открытия дверей ВС СБ сопровождает сотрудников ЛУ МВД к месту нахождения пассажира-нарушителя.
 - (e) После удаления пассажира-нарушителя и высадки остальных пассажиров с борта ВС СБ, а в случае необходимости КВС устно информирует прибывшего работника ДУАБ о нарушении.
 - (f) При оформлении 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 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 ОАО «Аэрофлот» для организации встречи ВС с пассажиром-нарушителем правоохранительными органами, а также информирует СЗД ДУАБ;
 - направляет телекс (при наличии технической возможности) в SITA-адрес представительства ОАО «Аэрофлот» в пункте посадки;
 - связывается с аэропортом вынужденной (незапланированной) посадки, передает информацию о ситуации на борту ВС и вызывает для встречи ВС сотрудников правоохранительных органов.
- (b) Представитель ОАО «Аэрофлот»:
- информирует в соответствии с действующими в пункте посадки правилами соответствующие службы аэропорта и правоохранительные органы для проведения мероприятий по привлечению нарушителя к ответственности;
 - 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 Токийской Конвенцией 1963 года, Воздушным кодексом Российской Федерации, гражданским, административным и уголовным законодательством Российской Федерации, правилами, установленными в аэропорту посадки.
- (2) Последующую информацию для руководства ОАО «Аэрофлот» КВС передает в установленном порядке, а также в соответствии с указаниями, полученными из ДПиКОД (ОСС).
- (3) Действия представителя ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» о нарушении пассажиром Правил поведения:
 - проверяет наличие сведений о пассажире-нарушителе в базе данных ДУАБ «Нарушения правил поведения пассажиров ОАО «Аэрофлот»;
 - при наличии сведений о ранее совершенном пассажиром нарушении информирует представителя ОАО «Аэрофлот» по SITA.
- (4) В случае поступления соответствующего запроса от правоохранительных органов представитель ОАО «Аэрофлот» информирует их о ранее совершенном пассажиром нарушении Правил поведения (по сведениям, полученным от СЗД ДУАБ).

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 10. Авиационная безопасность	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

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 ОАО «Аэрофлот»

РАПОРТ О НАРУШЕНИИ
Правил поведения пассажиров
при предполетном обслуживании и на борту воздушных судов
ОАО «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"/> поведение, создающее угрозу безопасности полета ВС
<input type="checkbox"/> нарушение общественного порядка	
<input type="checkbox"/> угрозы в адрес персонала авиакомпании	

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 ООПП ДНОП Ф.И.О. _____ Подпись _____

СЗД ДУАБ Ф.И.О. _____ Подпись _____

СБ Ф.И.О. _____ Подпись _____

КВС Ф.И.О. _____ Подпись _____

* согласно посадочному талону

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)

ОАО «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.

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 ОАО «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.**
- 3. Не курить на борту воздушного судна.**
- 4. Не употреблять алкогольные напитки.**

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 правонарушениях, введенного 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. **Your behavior must not jeopardize flight safety and disturb other passengers' comfort.**
2. **You should obey all Captain's or other crew member's demands.**
3. **Stop smoking aboard the plane.**
4. **Stop the consumption of alcohol.**

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 roubles 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 _____ / _____



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 10. Авиационная безопасность

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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 ОАО «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 ОАО «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.....	11.3.5
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.....	11.3.7
11.4.	Приложения	11.4.1
11.4.1.	Схема управленческих и информационных связей структурных подразделений ОАО «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).....	11.4.5
11.4.5.	Бланк «Заявление о смерти».....	11.4.6
11.4.6.	Форма протокола установления смерти человека	11.4.7



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 11. Действия при возникновении
кризисных и нестандартных ситуаций**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

11.1. 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 ОАО «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.

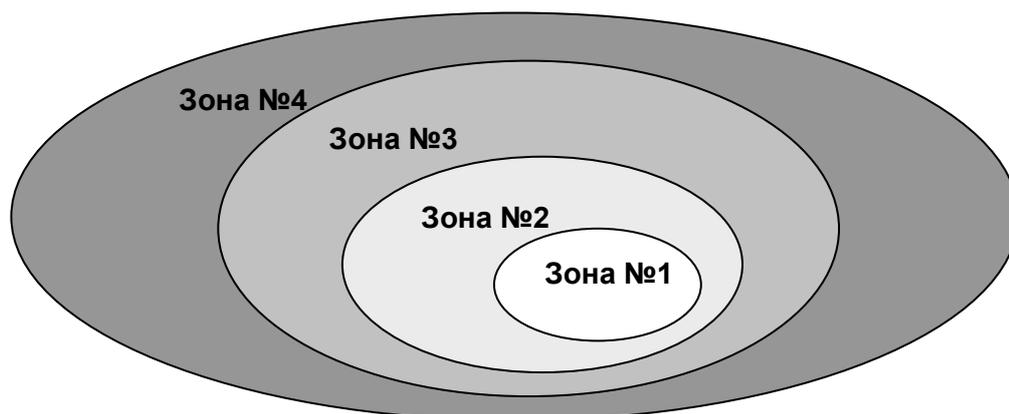
По месту возникновения и причине возникновения кризисные ситуации подразделяются на следующие виды:

- 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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» и применение техники для буксировки и эвакуации воздушного судна. Применение групп ДУАБ и ДНОП ОАО «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: oss@scaa.ru) и представителей ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» за рубежом.

Примечание: Представительства ОАО «Аэрофлот» при возникновении кризисной ситуации руководствуются разделом 14 ПКС «Инструкцией персоналу представительств ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», отвечающее за:

- активизацию работы кризисного штаба при возникновении сбойной/кризисной ситуации в ОАО «Аэрофлот»;

- планирование действий структурных подразделений ОАО «Аэрофлот» при возникновении кризисных ситуаций;
- координацию работы персонала ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в случае возникновения кризисной ситуации;
- оповещение о возникновении кризисной ситуации руководства ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» (ЦОПР);
- обеспечение максимального использования всех средств и ресурсов ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» к действиям по предупреждению и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций, в том числе путем проведения комплексных полномасштабных или ограниченных тренировок.

Кризисные бригады ОАО «Аэрофлот»

Кризисные бригады создаются при возникновении кризисных ситуаций в ОАО «Аэрофлот» под руководством руководителя бригады 1 дня кризисного штаба (КШ).

Задачей КШ является координация действий структурных подразделений ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» (ДТО ВС, ДУБП, ДПП, ДНОП, ЦИБ*) для СЗД ДПиКОД в установленные руководством ОАО «Аэрофлот» сроки.

* Центр информации и бронирования

Руководители структурных подразделений ОАО «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. 00

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 ОАО «Аэрофлот» по действиям в нестандартных ситуациях и с учетом сложившихся обстоятельств, как можно скорее:

- (a) в полете:
- доложить диспетчеру ОВД, 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.д);
 - передать информацию в соответствующее структурное подразделение, используя имеющиеся бортовые каналы связи:
 - (1) на маршруте – системы ACARS, SATCOM, наземный радиоцентр «Москва-Радио»;
 - (2) в районе Московского аэроузла – «Аэрофлот-Контроль» (131.675 МГц);
 - (3) в районе аэродрома посадки – коммерческий канал связи, обслуживающий ВС ОАО «Аэрофлот».
- (b) после посадки в аэропорту назначения или на запасном аэродроме (на аэродроме вынужденной посадки) передать информацию в ДПиКОД (ОСС) и командиру летного отряда, заполнить и отправить бланк Safety Report в ДПП через представителя ОАО «Аэрофлот», а при его отсутствии использовать:
- имеющиеся бортовые каналы связи;
 - телефон/факс;
 - каналы SITA, SABRE, AFTN.
- Представитель ОАО «Аэрофлот» обязан принять все меры для передачи Safety Report в ДПП.
- (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 ОАО «Аэрофлот» через бортовые каналы связи

- (1) Связь осуществляется на УКВ – или КВ-частотах. 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 ОАО «Аэрофлот» используют бортовые каналы связи:
 - при возникновении экстренных и чрезвычайных ситуаций в полете;
 - вынужденное изменение пункта посадки;
 - при необходимости запроса метео информации, при полетах по правилам ETOPS;
 - для сообщения о неисправности на борту ВС;
 - во всех других случаях по усмотрению КВС.
- (3) Процедура КВ-радиосвязи.
 - Экипаж, используя графики распространения КВ-радиоволн и фактического места ВС, выбирает частоту КВ-диапазона, устанавливает связь с оператором радиоцентра и просит соединить его с абонентом по телефону или передать необходимую информацию по SITA (AFTN, телекс).

Примечание:

Оператор радиоцентра при необходимости может сменить частоту работы, предварительно выяснив у экипажа местонахождение ВС:

- оператор соединяет экипаж по заказанному телефону или передает экипажу запрашиваемую информацию;
 - при необходимости получения для экипажа рекомендаций из Москвы:
 - (а) при первой связи с абонентом необходимо оговорить время повторного выхода на связь;
 - (б) ВС могут использовать ее при связи с «Москва-Радио».
- (4) 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 классифицирующимися 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.

- (5) 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 ОАО «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 салоне ВС в кабине;
- не допускается выяснение личности пассажира путем осмотра его личных вещей и одежды;
- покойник должен быть помещен в кресло, пристегнут ремнями и накрыт покрывалом;
- 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 ОАО «Аэрофлот» через «Москва-радио» или с использованием системы ACARS – 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 ОАО «Аэрофлот») и сообщить о своем решении в ДПиКОД (ОСС);

- представить доклад в представительство ОАО «Аэрофлот» (копия с отметкой в задание на полет) или командиру ЛО, если посадка совершена в аэропорту Шереметьево, в котором отразить:
 - (a) полное имя скончавшегося, национальность, дату рождения, домашний адрес, аэродром посадки и назначения;
 - (b) 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;
 - (c) 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:
 - (a) Направить информацию о решении КВС представителю ОАО «Аэрофлот» аэропорта посадки или ближайшего к нему, а также в аэропорт назначения.
 - (b) 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).
 - (c) Проинформировать сменного заместителя ДНОП о происшествии.
 - (d) После эвакуации тела умершего получить от представителя ОАО «Аэрофлот» или официального лица полные данные о пассажире, его личных вещах и багаже.
 - (e) Передать всю информацию об умершем в ДНОП, ДУАБ и МЦ.
 - (f) Проконтролировать необходимые операции для продолжения полета ВС.
- (3) Обязанности представителя ОАО «Аэрофлот»:
 - (a) Известить местные правоохранительные органы, медицинскую службу аэропорта, консульство страны, гражданином которой является умерший пассажир.
 - (b) Принять по описи и сохранить личное имущество скончавшегося пассажира и багаж.
 - (c) Соблюсти все официальные формальности, связанные с оформлением умершего.
 - (d) Представить подробный рапорт руководству ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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:
 - (a) 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.
 - (b) 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.
 - (c) 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) через «Москва-радио» 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 ОВД, 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, 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. При обнаружении на борту больного с подозрением на инфекционное (паразитарное) заболевание

- (а) При выявлении больного на борту ВС с симптомами на особо опасные инфекции старший бортпроводник:
- передает данную информацию КВС;
 - принимает меры к максимальной изоляции больного, подозреваемого на карантинное заболевание;
 - ограничивает передвижение пассажиров по салону.
- (б) На основании информации, полученной от старшего бортпроводника о нахождении на борту ВС больного (или трупа) с подозрением на особо опасные инфекционные заболевания, КВС должен:
- сообщить об этом диспетчеру органа ОВД, с которым он в данный момент находится на связи, с просьбой передать сообщение на аэродром назначения. Такое сообщение должно содержать сведения о номере (позывном) воздушного судна, аэродроме вылета, аэродроме назначения, расчетное время прибытия, количестве пораженных болезнью пассажиров, количестве людей на борту, а также слова «инфекционное заболевание»;
 - на маршруте передать информацию в ДПиКОД (ОСС) по доступным каналам связи (ACARS, SATCOM, радиоцентр «Москва-Радио»), а в районе Московского аэроузла через оператора «Аэрофлот-контроль» на частоте 131.675 МГц;
 - дать указание старшему бортпроводнику об организации первой помощи больному и проведении первичных противоэпидемических мероприятий, в том числе дезинфекции.
- (с) После посадки КВС:
- информирует экипаж и пассажиров о запрещении выхода из самолета до прибытия представителя Роспотребнадзора или органа здравоохранения аэропорта назначения с пояснением причин;
 - оформляет санитарную декларацию генеральной декларации ВС.

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.

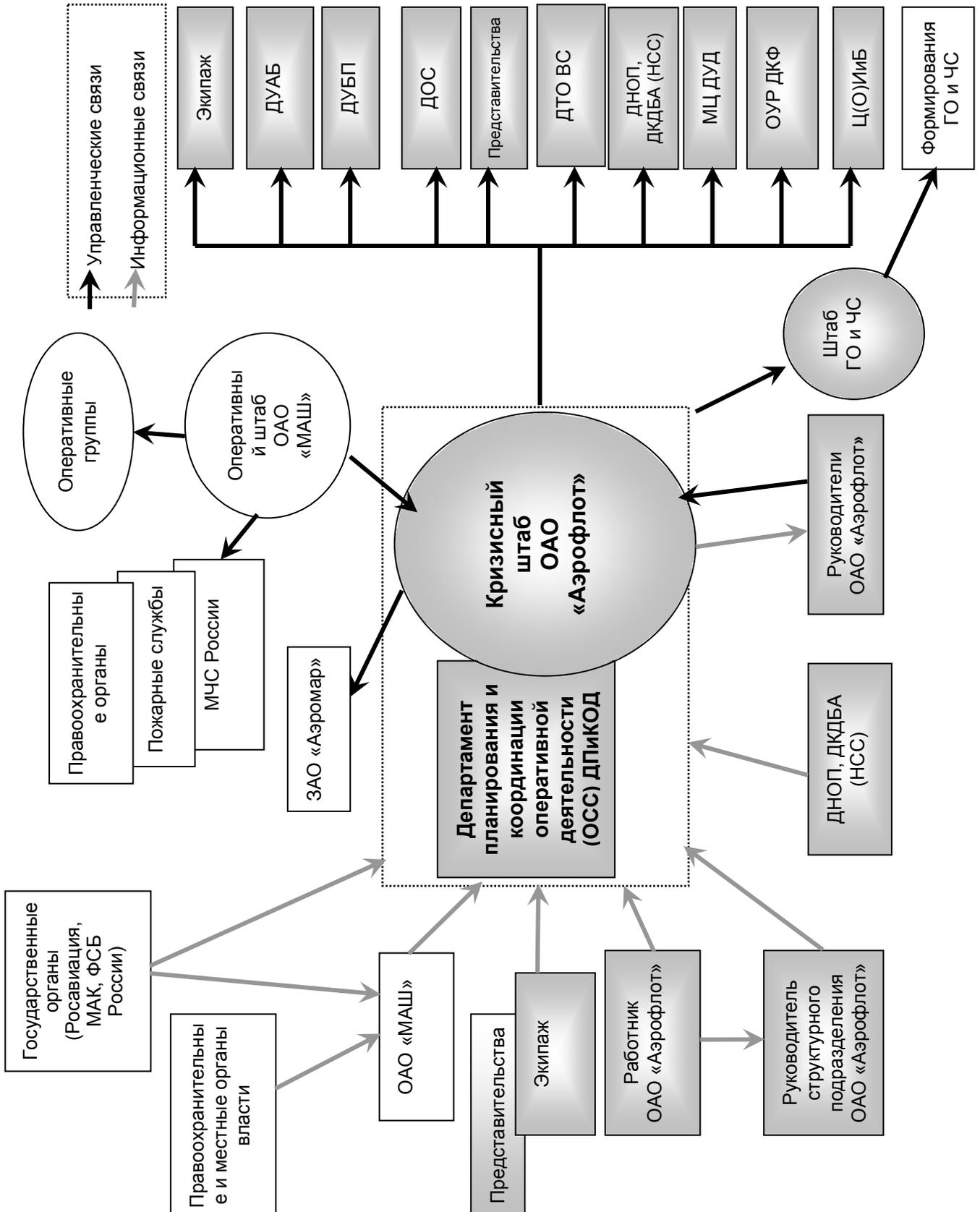
В случае выявления у себя симптомов инфекционного заболевания вне рабочего времени члену экипажа необходимо немедленно вызвать врача на дом, сообщить ему о выполненных рейсах, информировать врача авиаотряда.

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.

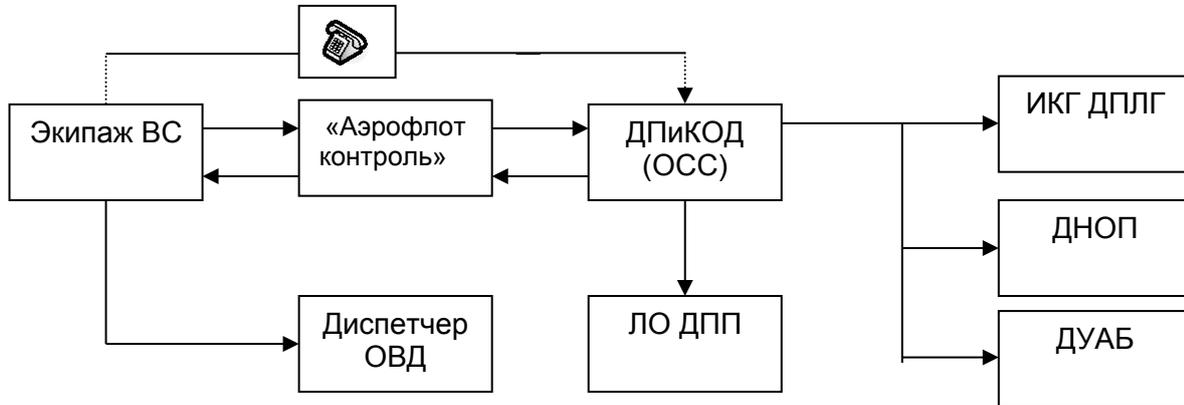
11.4. ПРИЛОЖЕНИЯ

11.4.1. Схема управленческих и информационных связей структурных подразделений ОАО «Аэрофлот» в кризисной ситуации



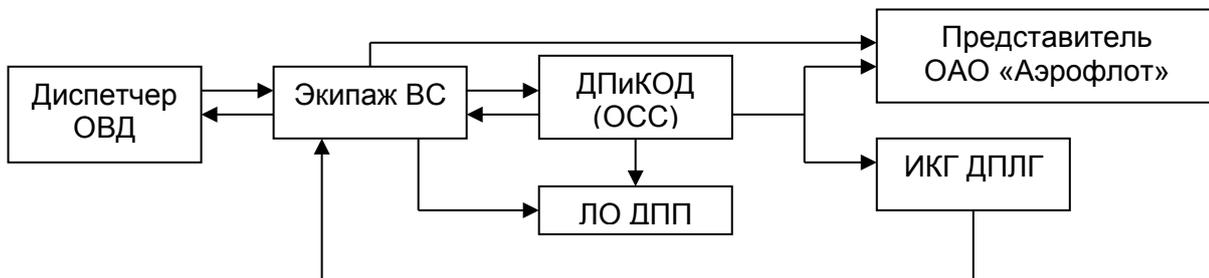
11.4.2. Схема взаимодействия экипажа ВС в случае возникновения кризисной (нестандартной) ситуации при выполнении полетного задания

а) В районе Московского аэроузла:

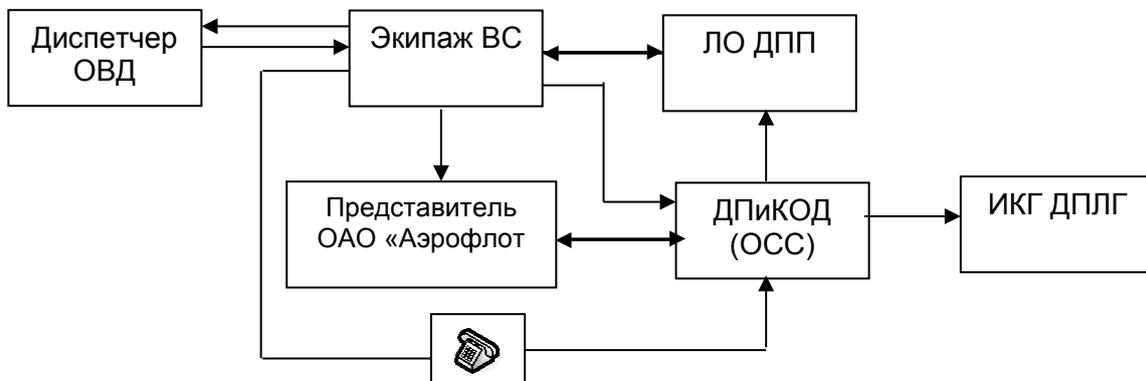


 после посадки на запасном аэродроме Московского аэроузла передать информацию по телефону.

б) в полете по маршруту:



в) при посадке во внебазовом аэропорту:



 при отсутствии представителя ОАО «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
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. +7 499 500 72 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
Группа оперативного инспектирования ДУБП ОАО «Аэрофлот»		+7 903 724 23 47 моб. +7 499 500 65 90ф. NEC 10-10
аэропорт Внуково (сменный начальник представительства «Ю-ТИ-ДЖИ»)	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.

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 11. Действия при возникновении кризисных и нестандартных ситуаций	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

Для передачи необходимой информации в структурные подразделения ОАО «Аэрофлот» можно использовать приведенные ниже частоты КВ-диапазона радицентра.

«Москва – Радио»

13342	24 h
17916	24 h
23210	02 – 22 UTC
11193	24 h
15024	02 – 22 UTC
6592	22 – 02 UTC

Использовать частоты КВ-диапазона необходимо в соответствии с волновым расписанием, опубликованным в сборниках аэронавигационной информации Jeppesen (Enroute) и ЦАИ ГА (раздел «Радиоданные»).

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/мертвоорожденный (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</i> <i>(Registration Marking of Aircraft)</i>	<i>Дата смерти</i> <i>(Date of Death)</i>	<i>Примерное географическое местонахождение ВС в момент наступления смерти, высота полета (фактическая и кабинная), другие особенности полета</i> <i>(Place of Death)</i>	
<i>Ф.И. О.</i> <i>(Name and Surname)</i>		<i>Пол</i> <i>(Sex)</i>	<i>Возраст</i> <i>(Age)</i>
<i>Фактическое место проживания умершего</i> <i>(Usual Residence at Time of Death)</i>		<i>Профессия, должность</i> <i>(Profession or Occupation)</i>	
		<i>Гражданство</i> <i>(Nationality)</i>	
<i>Причина смерти (предполагаемая), точное время, оказанная медицинская помощь</i> <i>(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. Подпись</i> <i>(Date) (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. _____



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 11. Действия при возникновении
кризисных и нестандартных ситуаций**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

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).....	12.1.2
	12.1.4. Диспетчерские разрешения	12.1.3
	12.1.5. Порядок действий командира воздушного судна, ставшего свидетелем авиационного происшествия (Annex 12).....	12.1.4
	12.1.6. Порядок действий командира воздушного судна, принявшего сообщение о бедствии (Annex 12).....	12.1.5
	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
	12.3. 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 применения RVSM 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	12.5.3
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 ОАО «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 по воздушным трассам, установленным маршрутам, а так же в районе аэродромов на внутренних и международных воздушных линиях выполняются по правилам полета по приборам ППП (IFR).
- (2) Полеты в воздушном пространстве иностранных государств осуществляются в соответствии с правилами этих стран и публикуются в АИП государства.
- (3) При выполнении коммерческих воздушных перевозок ВС ОАО «Аэрофлот» правила визуальных полетов не применяются.
- (4) Выполнение полетов ВС ОАО «Аэрофлот» на или с неконтролируемых аэродромов, а также выбор и использование их в качестве запасных, не допускается.

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 $V_{и} > 550$ км/ч;
 - в нижнем воздушном пространстве при полетах с $V_{и} 550$ 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 ОВД.

- (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 заход 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 истинной безопасной высоты полета над препятствиями до момента выхода из разворота (дворота) 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 ОВД на выполнение визуального захода на посадку.

При применении метода векторения разрешение на выполнение визуального захода на посадку может быть выдано диспетчером ОВД 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.
- (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 отсутствие 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 (Annex 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.



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

РД-ГД-001

Глава 12. Правила полетов

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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 полетах над водными пространствами ВС, эксплуатируемых в соответствии с пунктом 8.1.7.3 РПП, на расстоянии более 93 км (50 морских миль) от берега, а также когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), либо когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры должны быть обеспечены спасательными жилетами или иными индивидуальными плавательными средствами, легко доступными с каждого посадочного места, при этом каждый ребенок, находящийся на ВС, должен быть обеспечен индивидуальным плавательным средством, оборудованным сигнальной лампой.

- (2) Если воздушное судно выполняет полет в соответствии с пунктом 8.1.7.3 по маршрутам, на которых самолет может находиться над водной поверхностью или на удалении от поверхности земли, пригодной для аварийной посадки, соответствующем 120 минут полета на крейсерской скорости и 740 км (400 м. миль) (*Extended over-water operation*), в зависимости от того, что меньше, в дополнение к оборудованию, указанному в подпункте (1) выше, на борту ВС должны находиться:
- (a) групповые плавательные средства (спасательные плоты), оборудованные средствами жизнеобеспечения соответствующего региона полета и рассчитанные на количество людей, находящихся на ВС и закрепленные таким образом, чтобы быть легко подготовленными к использованию в аварийной ситуации;
 - (b) пиротехнические сигнальные средства (сигнальные ракеты).
- (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.



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
Глава 12. Правила полетов

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

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 ОАО «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 ДОУПБА ОАО «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 основному высотомеру командира ВС или, при отказе 1-го канала высоты оборудования АТС и переходе на второй канал, по основному высотомеру второго пилота.

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 второго пилота сравнением его показаний с основным высотомером командира ВС.

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 ОВД, 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 NEGATIVE 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 ОВД 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 применения RVSM в воздушном пространстве Российской Федерации

В воздушном пространстве Российской Федерации устанавливаются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам:

(a) 300 м – до эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410);

(b) 600 м – выше эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410).

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.

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 УВД 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.

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 ОВД, 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 ОВД 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 ОВД, 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 уклонения

Процедуру Strategic Lateral Offset Procedure (SLOP) следует использовать 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 New York FIR и океаническом пространстве San Juan FIR.

SLOP предполагает:

- (a) полет ВС с постоянным боковым уклонением 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;
 - или 2 морских мили справа.
 - (c) в любом случае боковое отклонение не должно превышать двух морских миль;
 - (d) ВС, не имеющие автоматического программирования для полета с боковым отклонением, должны выполнять полет по оси трассы или;
 - (e) экипажам рекомендуется использовать УКВ-частоту 123,45 МГц для координации величины бокового отклонения с другими ВС по маршруту полета;
 - (f) процедура SLOP может применяться после пролета входной точки океанического пространства, и ВС должно быть возвращено на ось заданной линии пути до пролета выходной точки. Это требование распространяется так же на ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве San Juan FIR, где имеется возможность прямой УКВ-связи экипажа с диспетчером ОВД;
 - (g) ВС, следующие транзитом через контролируемое воздушное пространство FIR Bermuda, могут оставаться на установленных боковых отклонениях от трассы;
 - (h) экипажам ВС не требуется получение разрешения органа ОВД на выполнение полета с боковым отклонением;
 - (i) доклады о местоположении ВС должны базироваться на контрольных точках диспетчерского разрешения, но не на координатах бокового отклонения.
- (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 ОАО «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) 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.

Экипаж воздушного судна при приеме диспетчерских указаний обязан повторить:

- условия входа (выхода) в соответствующее воздушное пространство (если нет указаний 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, захода на посадку, посадки;
- значение принятого и установленного на высотомере давления;
- значение контрольной высоты;
- значение заданного курса, скорости полета (число М), времени, частоты канала связи;
- значение заданного кода самолетного ответчика;

- значение маркированного номера 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 ОВД, предназначенное для другого ВС;
 - (c) другое воздушное судно неправильно подтвердило указание диспетчера ОВД;
 - (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 радиосообщения 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 *rappe*, 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 ОАО «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, а также о замечаниях, предъявленных в ходе инспекционной проверки SAFA 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.

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**

РД-ГД-001

Глава 12. Правила полетов

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 «киппдром» 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**

РД-ГД-001

Глава 12. Правила полетов

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):	13.1.7
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. Описание бланка «Приложение к заданию на полет кабинного экипажа»	13.2.3
13.2.4. Бланк «Задание на полет кабинного экипажа».....	13.2.5
13.2.5. Приложение к заданию на полет кабинного экипажа (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. Oceanic Navigation Log.....	13.5.1
13.5.1. Бланк «OCEANIC NAVIGATION LOG»	13.5.1
13.5.2. Расшифровка позиций в OCEANIC NAVIGATION LOG	13.5.2
13.6. Приложения.....	13.6.1
13.6.1. NOTAM SITA.....	13.6.1
13.6.2. Маршрутные карты	13.6.3
13.6.3. Метеорологическая информация.....	13.6.7
13.6.4. LOAD SHEET	13.6.12
13.6.5. Центровочный график/сводная загрузочная ведомость.....	13.6.15
13.6.6. Палетка взлет/посадка	13.6.17
13.6.7. Отчет об инциденте при воздушном движении.....	13.6.19



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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» – дата и время (московское) явки членов экипажа на вылет.
Время явки членов экипажа на вылет (начало полетной смены) указывается в задании на полет за один час до времени отправления рейса по расписанию, плану движения чартерных и дополнительных рейсов.
- (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 (пилота-инструктора) или минимум командира ВС с ограничениями. При полетах по категории II, III указывается минимум экипажа.

Примечание: 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 ОАО «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 ОАО «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 (CFR).

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 графе «Индекс оплаты по плану (П) по факту (Ф) при полете по плану» ставится индекс «П», а при тренировочных полетах, облетах ВС, полетов по лидированию ВС, при уходе на запасной аэродром или вынужденном изменении плана полета, связанным с непредвиденными обстоятельствами (форс-мажор) – «Ф».

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.);
- (e) В разделе «Топливо» заполняется:
 - (i) Остаток топлива от предыдущего полета согласно данным бортового журнала «Остаток (TLB)», 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 (TLB)», 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 ОАО «Аэрофлот» и заверяется его подписью.

Примечание: Представитель ОАО «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.

- (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 ОАО «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 ОАО «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);
- корешок требования на заправку топлива с указанием единиц измерения и плотности топлива;
- копия основного листа бланка TLB на каждый полет (желтого цвета);
- 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;
- корешок требования на слив топлива;
- Post Flight Report системы ACARS (для ВС А-319/320/321, 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	VP-BWJ	Париж (CDG)		14:05	15:14
29.02.10.		19:05		Ницца (NCE)		—	19:15
29.02.10.	276	20:10	VP-BWJ	Ницца (NCE)		—	20:22
30.02.10.		00:05		Шереметьево (SVO)		—	00:06
30.02.10.	—	—	RA-96010	Шереметьево (SVO)		—	—
		—		Шереметьево(SVO)		01:40	—
Всего:					48:00	11: 35	07:45

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. 00

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 задает 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 дата, тип ВС, № рейса, время вылета, маршрут полета и состав кабинного экипажа за исключением граф «Участок работы», «Класс обслуживания» и «Оценка».

Графы «Участок работы» и «Класс обслуживания» заполняется в соответствии с распределением обязанностей бортпроводников по типам ВС.

Графы, содержащиеся в разделе «Оценка», заполняются по результатам работы членов кабиных экипажей в рейсе.

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 предполётного брифинга.

В разделе «Отчет о количестве пассажиров» отражаются данные из Сводной загрузочной ведомости (Load Sheet) по классам обслуживания и категориям пассажиров, 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.

В разделе «Оценка работы кабинного экипажа» при выполнении рейса со сменой летного экипажа оценка КВС проставляется по прямому и обратному рейсам отдельно (в разных графах). При выполнении разворотного рейса КВС заполняет

правую часть таблицы.

При выполнении рейсов, требующих таможенного оформления, КВС подтверждает подписью факт передачи соответствующих документов.

Факт прохождения предполетного медицинского осмотра членами каabinных экипажей подтверждается штампом медицинского пункта 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 каabinного экипажа»

«Отклонения от технологического графика при подготовке к рейсу» отражаются как при вылете из базового, так и из внебазового аэропорта. Причины отклонений и временные рамки обязательно отражаются в приложении к заданию на полет каabinного экипажа.

В разделе «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ» отражаются:

- факт выполнения процедуры перевода дверей в положение «DISARMED/РУЧНОЕ» по прилёту (отметка «Да/нет» и подпись СБ);
- нештатные ситуации, а также замечания (рекомендации) по действиям каabinного экипажа, связанным с обеспечением безопасности полётов (в том числе и инспекторские проверки), с указанием даты выполнения полета, номера рейса и краткого содержания события с оценкой СБ действий каabinного экипажа.

В разделе «АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ» отражаются:

- нарушения процедур авиационной безопасности (при перевозке оружия, боеприпасов, ценного груза, а также при досмотре пассажирской кабины или присутствие на борту ВС посторонних лиц);
- нарушения пассажирами правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту ВС ОАО «Аэрофлот».

При нарушении процедур авиационной безопасности в части, касающейся перевозки оружия, боеприпасов, ценного груза, а также досмотра пассажирской кабины или присутствия на борту ВС посторонних лиц, в Примечаниях отражаются причины/описание нарушения. При недостаточном количестве строк для указания причин нарушения процедур авиационной безопасности, рекомендовано использовать Приложение к заданию на полет каabinного 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 случаи оказания членами каabinного экипажа доврачебной медицинской помощи.

В разделе «ДОКУМЕНТЫ, ПРИЛОЖЕННЫЕ К ЗАДАНИЮ» перечисляются все заполненные документы, подлежащие сдаче в центральную диспетчерскую ДОБ по прилету.

Задание подписывает СБ или иное лицо, назначенное осуществлять руководство каabinным экипажем.

Факт обработки Задания заверяется штампом ОКК ДОБ.

(2) Обратная сторона бланка «Задание на полет каabinного экипажа»

Отклонения от технологического графика при подготовке к рейсу отражаются как при вылете из базового, так и из внебазового аэропорта. Причины отклонений и временные рамки обязательно отражаются в приложении к заданию на полет каabinного экипажа.

В разделе «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ» отражаются:

- факт выполнения процедуры перевода дверей в положение «DISARMED/РУЧНОЕ» по прилёту (отметка «Да/нет» и подпись СБ);
- нештатные ситуации, а также замечания (рекомендации) по действиям cabinного экипажа, связанным с обеспечением безопасности полётов (в том числе и инспекторские проверки), с указанием даты выполнения полета, номера рейса и краткого содержания события с оценкой СБ действий cabinного экипажа.

В разделе «АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ» отражаются:

- нарушения процедур авиационной безопасности (при перевозке оружия, боеприпасов, ценного груза, а также при досмотре пассажирской кабины или присутствие на борту ВС посторонних лиц);
- нарушения пассажирами правил поведения пассажиров при предполетном обслуживании и на борту ВС ОАО «Аэрофлот».

При нарушении процедур авиационной безопасности в части, касающейся перевозки оружия, боеприпасов, ценного груза, а также досмотра пассажирской кабины или присутствия на борту ВС посторонних лиц, в Примечаниях отражаются причины/ описание нарушения. При недостаточном количестве строк для указания причин нарушения процедур авиационной безопасности, рекомендовано использовать Приложение к заданию на полет cabinного 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 случаи оказания членами cabinного экипажа доврачебной медицинской помощи.

В разделе «ДОКУМЕНТЫ, ПРИЛОЖЕННЫЕ К ЗАДАНИЮ» перечисляются все заполненные документы, подлежащие сдаче в центральную диспетчерскую ДОБ по прилету.

Задание подписывает СБ или иное лицо, назначенное осуществлять руководство cabinным экипажем.

Факт обработки Задания заверяется штампом ОКК ДОБ.

13.2.3. Описание бланка «Приложение к заданию на полет cabinного экипажа»

«Приложение к заданию на полет cabinного экипажа» (далее – Приложение) является составной частью Задания. Заполняется в каждом рейсе с обязательным указанием даты, типа ВС и номера рейса, сдается с рейса вместе с заданием на полет cabinного экипажа.

- (1) Лицевая сторона бланка «Приложение к заданию на полет cabinного экипажа»
Раздел «ОТКЛОНЕНИЯ ОТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ГРАФИКА» заполняется только в случае нарушения этапов подготовки к рейсу с обязательным указанием причин отклонений. Подпись СБ обязательна.

В разделе «ВЫПОЛНЕНИЕ СТАНДАРТНЫХ ПРОЦЕДУР» отражаются факты выполнения требований стандартов ОАО «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.

В разделе «ЗАБЫТЫЕ ВЕЩИ НА БОРТУ ВС» при обнаружении забытых вещей пассажирами необходимо указать дату, № рейса, № места, описать предмет, Ф.И.О., кому передана вещь, номер акта. При отсутствии забытых вещей необходимо сделать отметку в графе «Не обнаружены».

Раздел «ТОРГОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ» заполняется в случае предоставления товаров на борту ВС с указанием суммы выручки и особенностей торгового обслуживания на борту ВС.

В разделе «СПЕЦПИТАНИЕ» отражаются факты предоставления/непредоставления заказанного питания. Если пассажиру не предоставлено спецпитание, необходимо указать Ф.И.О., № места пассажира. Особенности отразить в Примечаниях. 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 нарушения требований к подготовке ВС к эстафете.

(2) Обратная сторона бланка «Приложение к заданию на полет каabinного экипажа»

На обратной стороне бланка отражаются замечания на работу структурных подразделений ОАО «Аэрофлот», ЗАО «Аэромар» и устные замечания и предложения клиентов ОАО «Аэрофлот» при нарушении требований технологий и стандартов ОАО «Аэрофлот». СБ необходимо указать номер рейса, содержание замечания, наличие актов, действия каabinного экипажа.

Раздел «КОММЕНТАРИИ СБ И ЗАМЕЧАНИЯ/ПРЕДЛОЖЕНИЯ КЛИЕНТОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» заполняется в произвольной форме с учетом предложений пассажиров при определении степени удовлетворенности предоставленным сервисом.

Приложение к заданию на полет каabinного экипажа подписывает СБ в строке «Старший бортпроводник» с указанием даты, выполненного рейса.

При наличии у СБ замечаний и предложений по работе каabinного экипажа, условиям труда и комментарии к ним, рекомендовано использовать обратную сторону бланка. Данные комментарии отражаются в произвольной форме.

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 13. Отчетная документация о полете	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

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
Отклонения от технологического графика отражаются в Приложении к «Заданию на полет каabinного экипажа» (ЗК-502-011X) / In case of Deviations from Cabin Preparation Schedule «CABIN CREW FLIGHT ORDER APPLICATION FORM» (ZK-502-011X) has to be filled in.		

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ/FLIGHT SAFETY		
КОНТРОЛЬ ПОЛОЖЕНИЯ ДВЕРЕЙ ПО ПРИЛЕТУ/Door Slides CHECK:		
Положение дверей - «DISARMED/РУЧНОЕ»/ Door Slides DISARMED	<input type="checkbox"/> ДА/YES <input type="checkbox"/> НЕТ/NO	Подпись старшего бортпроводника/ Purser signature _____

Нештатные ситуации (описание инцидента, оценка старшим бортпроводником действий каabinного экипажа)/ Abnormal Situation (Incident Nature, Cabin Crew Actions Evaluation by Purser)

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
Присутствие на борту ВС посторонних лиц/ Unauthorized Admission on Board	<input type="checkbox"/> ДА/YES <input type="checkbox"/> НЕТ/NO

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 каabinного экипажа)/ Measures Taken (Cabin Crew Actions)

ДОКУМЕНТЫ, ПРИЛОЖЕННЫЕ К ЗАДАНИЮ НА ПОЛЕТ (количество листов)/ DOCUMENTS ATTACHED (quantity):							
Рапорт СБ/ Purser Report	Задания инструктора + бланк контроля стандарта/ Instructor Assignment Forms+ Standard Compliance Check Form	Акт несоответствия + ярлык/Discrepancy Reports	Регистр/ Register	Лист отзыва/ Passenger Comment Form	Приложение к «Заданию на полет каabinного экипажа»/Cabin Crew Flight Order Application Form	Акт о сбойной ситуации + купон/ In-flight Incident Report (coupon)	Список пассажиров/ PIL

Старший бортпроводник/Purser _____ «__» _____ 20__ г.
(подпись/ signature) (Ф.И.О./Full name) (дата/ date)

Отчет о рейсе проверил: _____
штамп ОКК

	РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А Глава 13. Отчетная документация о полете	РД-ГД-001	
		Изд. 4	Рев. 00

13.2.5. Приложение к заданию на полет cabinного экипажа (Cabin Crew Flight Order Application Form)

Дата/Date _____ Тип ВС/Aircraft Type _____ № рейса/Flight № _____

ОТКЛОНЕНИЯ ОТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ГРАФИКА / CABIN PREPARATION SCHEDULE DEVIATION При наличии отклонений заполняются следующие графы / The Following Lines to be filled in when preparation stages deviated from Schedule.		
ЭТАПЫ ПОДГОТОВКИ/Preparation Stage	БАЗОВЫЙ АЭРОПОРТ/Base	ВНЕБАЗОВЫЙ АЭРОПОРТ/Destination
Время вылета по расписанию/ Scheduled Departure		
Начало/окончание Beginning/Ending	Загрузка питания/ Catering loading	
	Посадка пассажиров/ Boarding	
Закрытие дверей/ Door Closing Time		
Фактическое время вылета/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:	
Не обнаружены/ Not found	Обнаружены (дата, № рейса, № места, описание предмета, кому переданы, номер акта) Found (Seat, Object description, Deed to, Act Number)

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)		

СПЕЦПИТАНИЕ/Special Meals:		
Предоставлено/ Given	Не предоставлено (ФИО, № места)/ Not given (PAX Name, Seat)	ПРИМЕЧАНИЯ/NOTES

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 ←←FF→	ADDRESSE(S)		
FILING TIME		ORIGINATOR	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR			
3 MESSAGE TYPE ←←≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION - <input type="text" value="AFL2143"/>	8 FLIGHTS RULES <input type="text" value="I"/>	TYPE OF FLIGHT <input type="text" value="S"/>
9 NUMBER <input type="text"/>	TYPE OF AIRCRAFT <input type="text" value="A333"/>	WAKE TURBULENCE CAT <input type="text" value="H"/>	10 EQUIPMENT <input type="text" value="SDIE2E3FHJ4J5M1RWGXYZ/LB1U1D1"/>
13 DEPARTURE AERODROME - <input type="text" value="LTAI"/>	TIME <input type="text" value="1215"/>		
15 CRUISING SPEED <input type="text" value="N0477"/>	LEVEL <input type="text" value="F360"/>	ROUTE <input type="text" value="HISAR1S HISAR UW77 BAG UA28 INB/N0472F370"/>	
<input type="text" value="UM853 KUGOS/N0473F360 UM853 IPRUS/N0470F370 UM853 NALEG/K0874F370 A97"/>			
<input type="text" value="TUMIT/K0876F360 G476 GD/K0869F370 G476 IN DCT DR TURUG DCT OKLIT OKLIT25B"/>			
TOTAL EET			
16 DESTINATION AERODROM - <input type="text" value="UUEE"/>	HR MIN <input type="text" value="0249"/>	ALTN AERODROME <input type="text" value="UDD"/>	2ND ALTN AERODROME <input type="text" value="ULLI"/>
OTHER INFORMATION - <input type="text" value="EET/UKFV0056 UKDV0132 UUV0155"/>			
<input type="text" value="PBN/B1D1L101S2 CODE/42423E DOF/121115 REG/VQBQZ SEL/ELBS PER/D"/>			
<input type="text" value="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 <input type="text" value="0429"/>	PERSONS ON BOARD →P/ <input type="text" value="TBN"/>	EMERGENCY RADIO →R/ <input type="text" value="U"/> <input type="text" value="V"/> <input type="text" value="E"/>	
SURVIVAL EQUIPMENT POLAR <input type="text" value="P"/> DESERT <input type="text" value="D"/> MARITIME <input type="text" value="M"/> JUNGLE <input type="text" value="J"/>		JACKETS →J/ <input type="text" value="L"/> <input type="text" value="F"/> <input type="text" value="U"/> <input type="text" value="V"/>	
DINGHIES NUMBER CAPACITY COVER COLOUR → <input type="text" value="D"/> / <input type="text" value="06"/> → <input type="text" value="370"/> → <input type="text" value="C"/> → <input type="text" value="YELLOW"/>			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS A/ <input type="text" value="BLUE SILVER ORANGE"/>			
REMARKS → <input type="text" value="M"/> / <input type="text"/>			
PILOT-IN-COMMAND C/ <input type="text" value="IVANOV"/>			
FILED BY/			
SPACE RESEVED 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 (OFF)

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 OFF и подписывает его, утверждая его как MASTER DOCUMENT.

13.4.2. Заполнение рабочего плана полета

Рабочий план полёта OFF (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 OFF (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 OFF 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 OFF

Расшифровка обозначений кодов SABRE в OFF дана в инструкции по применению операционного плана полета формата SABRE OFF (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-CYYR-IA:CYYR-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/ULLL0037									
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



**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

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. OCEANIC NAVIGATION LOG

13.5.1. Бланк «OCEANIC NAVIGATION LOG»

OCEANIC NAVIGATION LOG

Date _____ Flight _____ Aircraft type _____ Selcal _____

Captain _____ First officer (Nav) _____

<p>1 PRESENT POSITION</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">GATE</td> <td style="width: 50%;">FMS</td> </tr> <tr> <td>N (S) _____</td> <td>N (S) _____</td> </tr> <tr> <td>E (W) _____</td> <td>E (W) _____</td> </tr> </table>	GATE	FMS	N (S) _____	N (S) _____	E (W) _____	E (W) _____	<p>2 FMS GATE POSITION</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">FMS BEAR _____</td> <td style="width: 50%;">D _____</td> </tr> <tr> <td>VOR 1 R _____</td> <td>D _____</td> </tr> <tr> <td>VOR 2 R _____</td> <td>D _____</td> </tr> </table>	FMS BEAR _____	D _____	VOR 1 R _____	D _____	VOR 2 R _____	D _____
GATE	FMS												
N (S) _____	N (S) _____												
E (W) _____	E (W) _____												
FMS BEAR _____	D _____												
VOR 1 R _____	D _____												
VOR 2 R _____	D _____												

<p>3 ATC Clearance VHF: HF</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>W</td><td>W</td><td>W</td><td>W</td><td>W</td><td>W</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Track «</td> <td>»</td> <td>FI-</td> <td>M-</td> </tr> </table>	N	N	N	N	N	N	W	W	W	W	W	W	Track «			»	FI-	M-
N	N	N	N	N	N														
W	W	W	W	W	W														
Track «			»	FI-	M-														

<p>4 OCA/FIR</p>	<p>HF (primary)</p>	<p>HF (secondary)</p>

<p>5 FMS UNROUTE POSITION CHECK BEFORE MNPS</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">FMS BEAR _____</td> <td style="width: 50%;">D _____</td> </tr> <tr> <td>VOR 1 R _____</td> <td>D _____</td> </tr> <tr> <td>VOR 2 R _____</td> <td>D _____</td> </tr> </table>	FMS BEAR _____	D _____	VOR 1 R _____	D _____	VOR 2 R _____	D _____	<p>6 REMARK SECTION</p>
FMS BEAR _____	D _____						
VOR 1 R _____	D _____						
VOR 2 R _____	D _____						

NEW OCEANIC CLEARANCE

<p>7 ATC Clearance VHF: HF</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>W</td><td>W</td><td>W</td><td>W</td><td>W</td><td>W</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Track «</td> <td>»</td> <td>FI-</td> <td>M-</td> </tr> </table>	N	N	N	N	N	N	W	W	W	W	W	W	Track «			»	FI-	M-
N	N	N	N	N	N														
W	W	W	W	W	W														
Track «			»	FI-	M-														

8

NEW MASTER DOCUMENT

No	φ	λ	ITT	FTT	Δ M i	IMT	Δ M f	FMT	S	ETO	ATO	G fuel
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

Pilot (Nav) _____

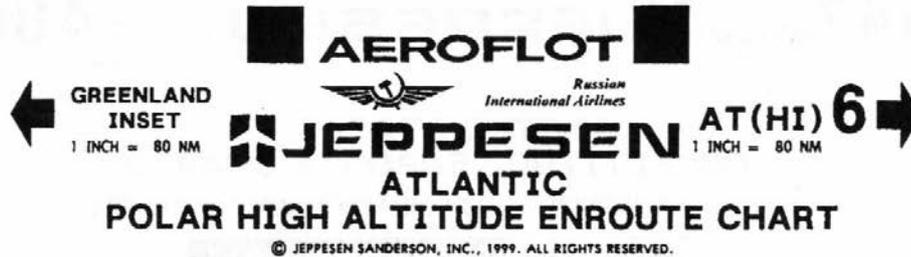
(signature)

13.5.2. Расшифровка позиций в OCEANIC NAVIGATION LOG

1. Координаты стоянки и координаты введенные в FMGS (FMS).
2. Контроль FMGS (FMS) по показаниям VOR/DME.
3. Запись океанического разрешения.
4. Частоты связи (HF основная, резервная).
5. Контроль FMGS (FMS) по углу и расстоянию перед входом в зону MNPS по показаниям VOR/DME.
6. Секция примечаний.
7. Запись нового океанического разрешения.
8. Таблица для нового навигационного расчёта.

Примечание: Данные для расчёта таблицы находятся в РПП. Часть С. Глава 1.

13.6.2. 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.

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.

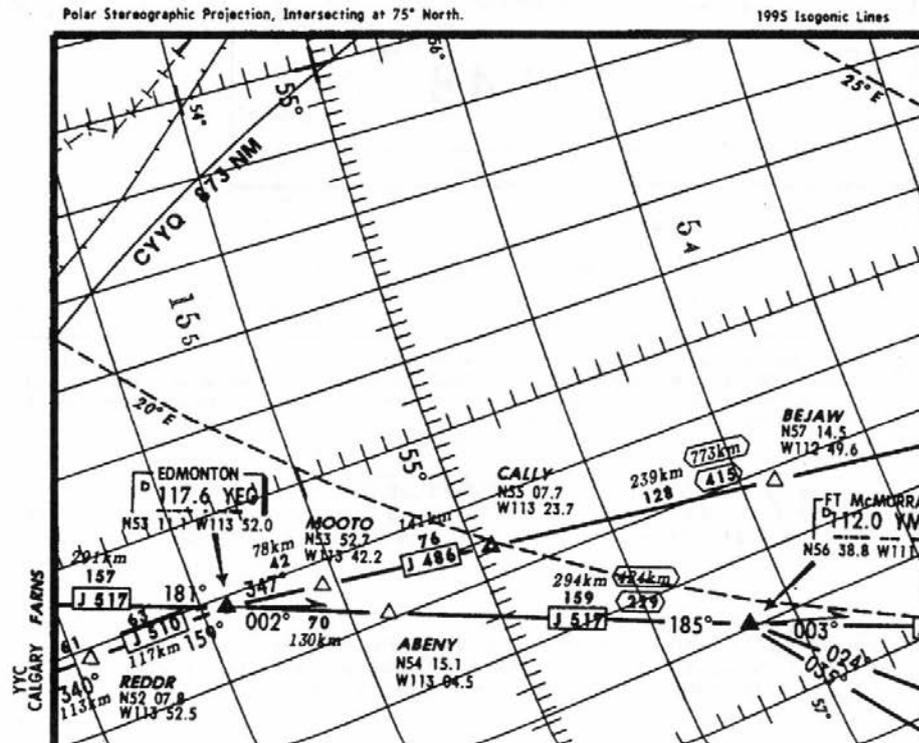
The **NORTHERN TRACKSYSTEM** is effective at and above 18000'.

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

RNAV ROUTES, designated "UP", Copenhagen to NAT entry points are effective between FL 250 and FL 460 inclusive.

4 JUN 99

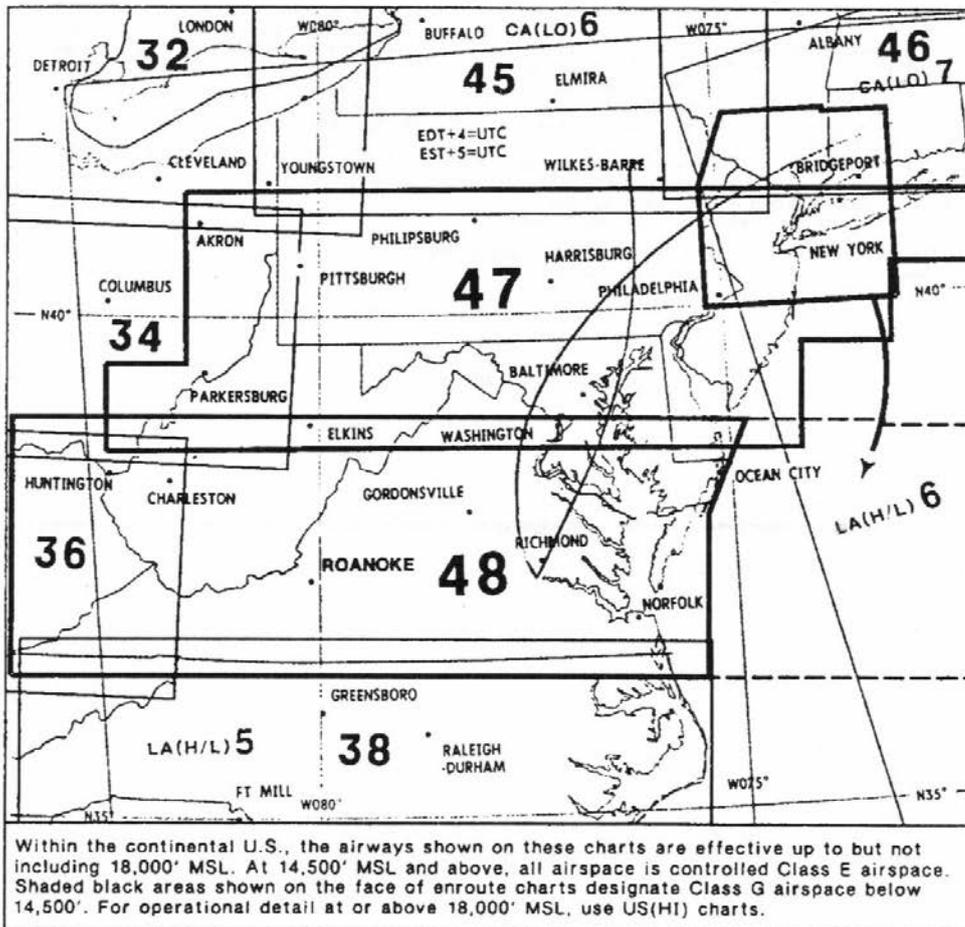




**UNITED STATES
LOW ALTITUDE ENROUTE CHARTS**
MEETS FAA REQUIREMENTS FOR AERONAUTICAL CHARTS

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 **B777-200**

JEPPESEN

CAP 1 INCH = 60 & 120 NM **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

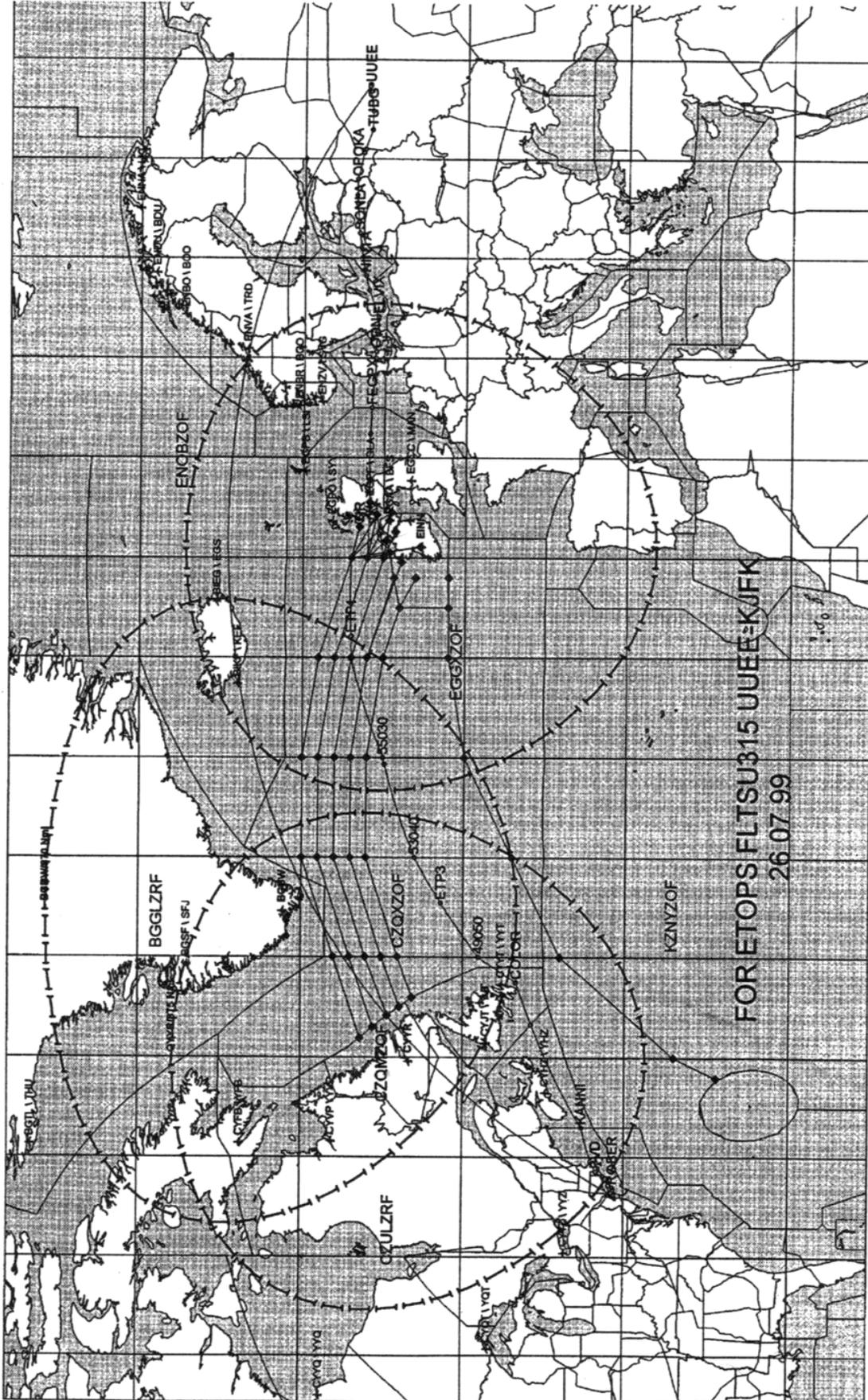
FLIGHT _____

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



13.6.3. 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=

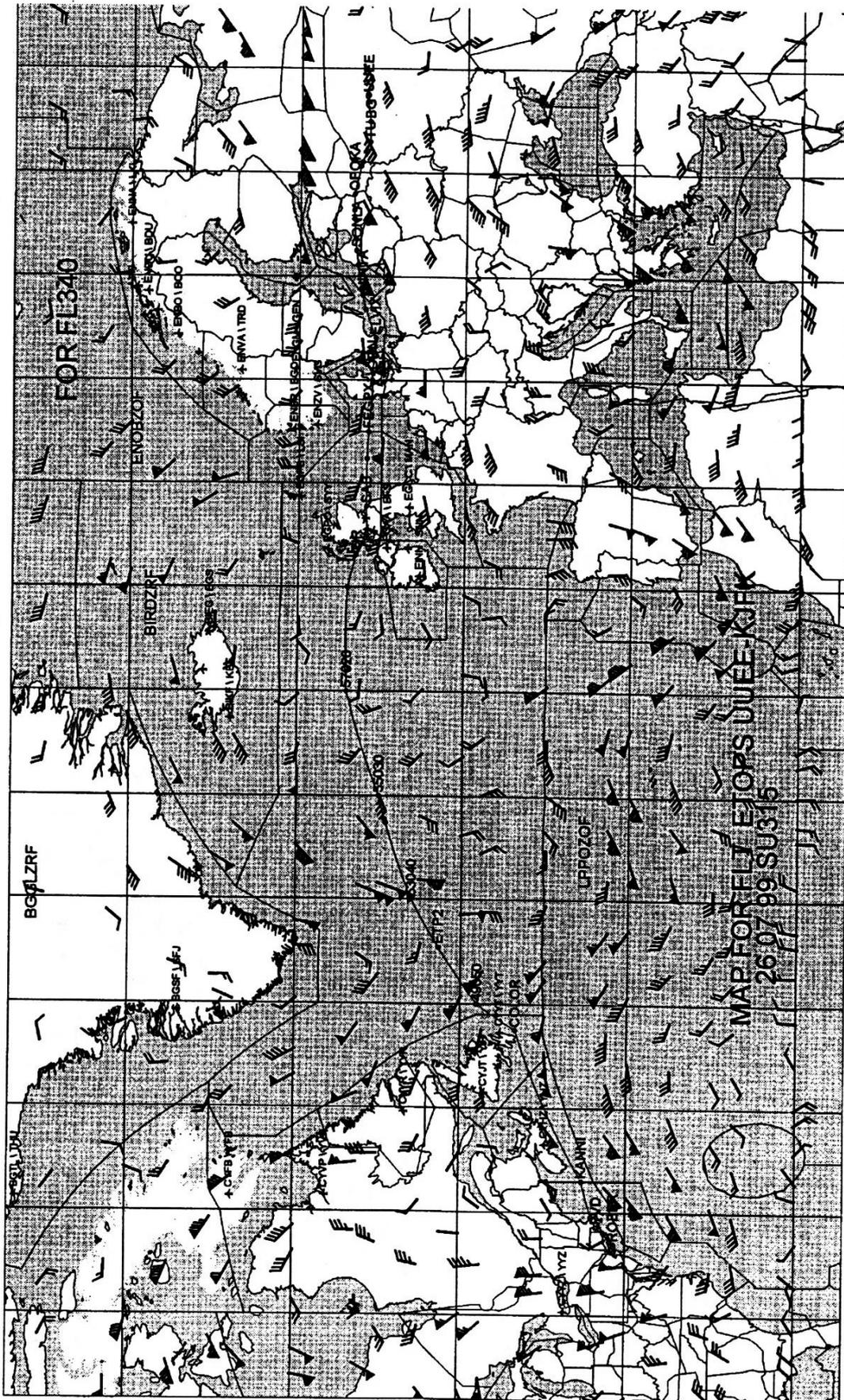
CYYT//YYT SA Monday, July 26, 1999 / 06:57:00
CYYT 260651Z 30003KT 3/4SM R16/3500FT BR VV001 RMK FG8=

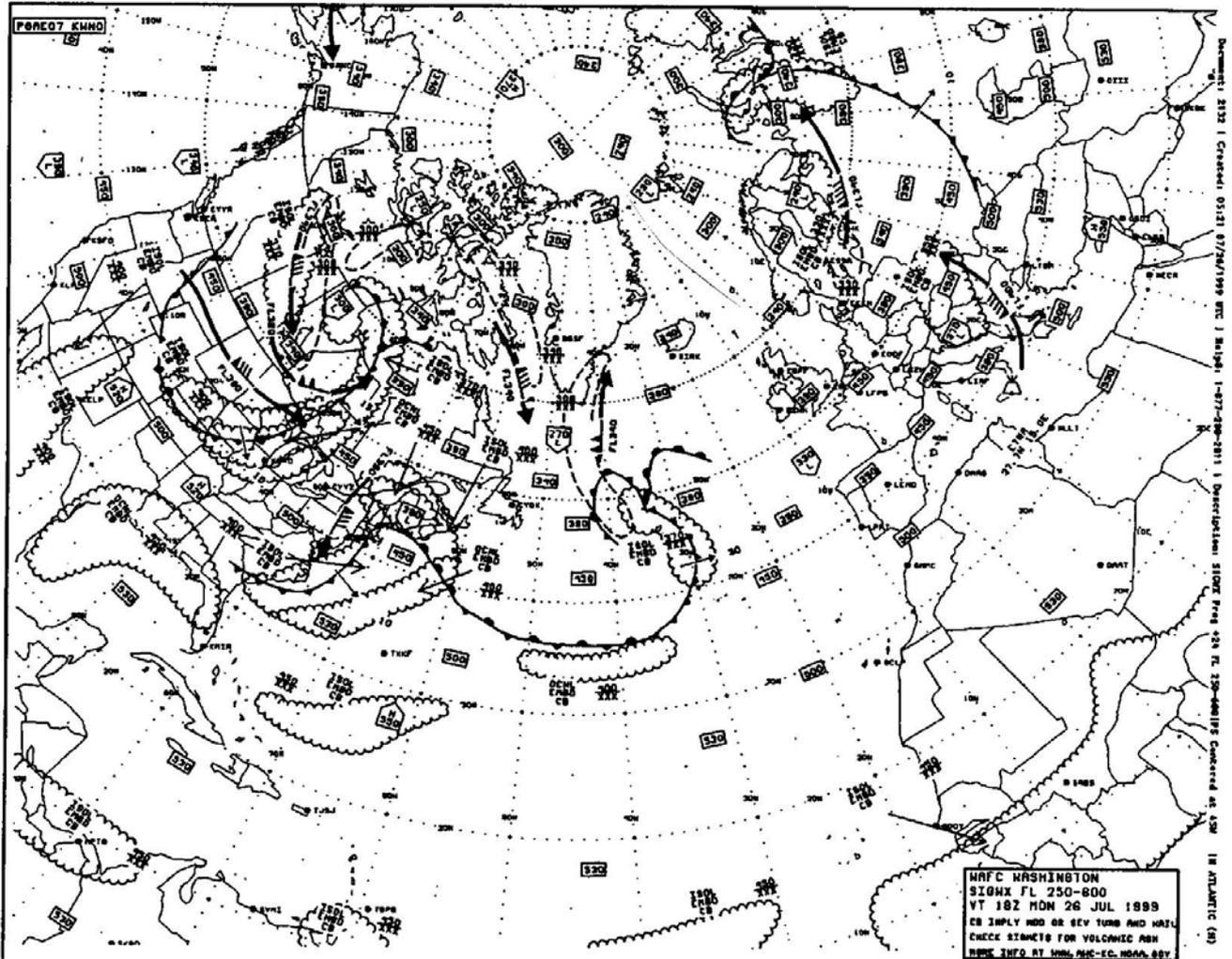
EGAA//BFS FT Monday, July 26, 1999 / 04:00:00
EGAA 260400Z 261206 06007KT 9999 FEW025=

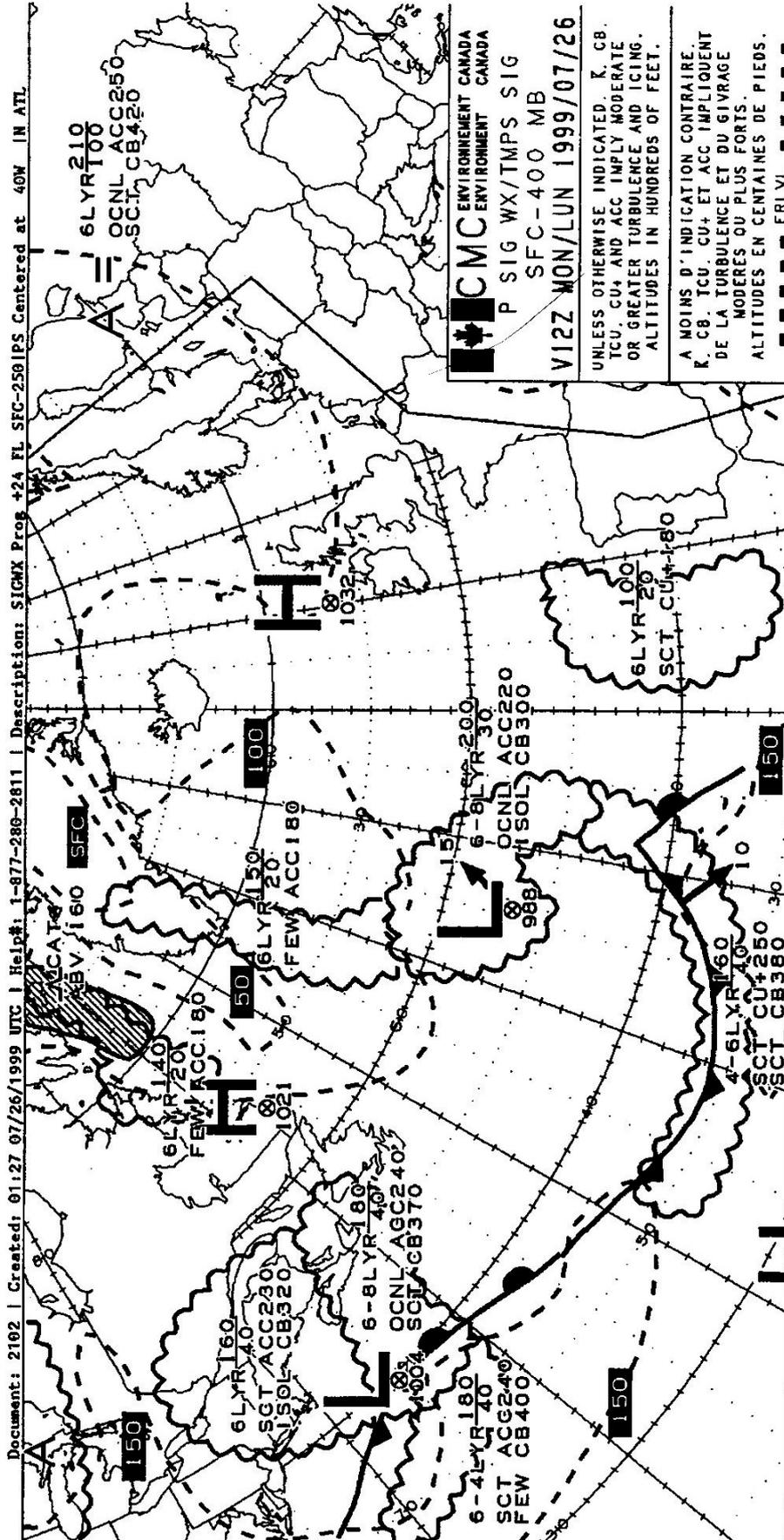
EGAA//BFS SA Monday, July 26, 1999 / 08:20:00
EGAA 260820Z 06008KT 9999 FEW018 16/09 Q1028

```

(2) Прогностические карты погоды







13.6.4.2. LOADSHEET, сформированная в автоматизированном режиме

AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES

LOADSHEET

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	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

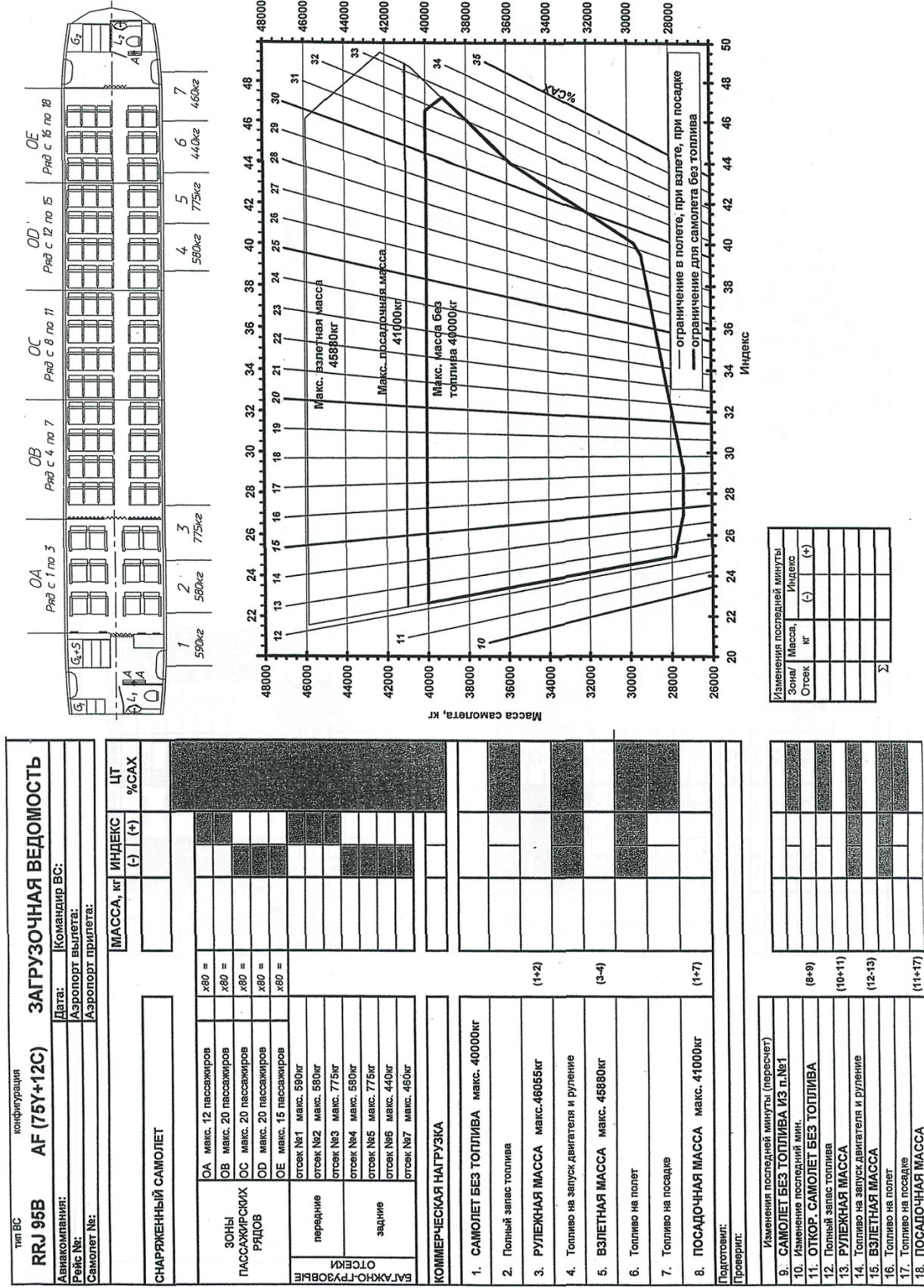
PKC-245 KG POS-13P

13.6.4.3. 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

13.6.5. Центровочный график/сводная загрузочная ведомость





РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А
Глава 13. Отчетная документация о полете

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00



LOAD and TRIM SHEET

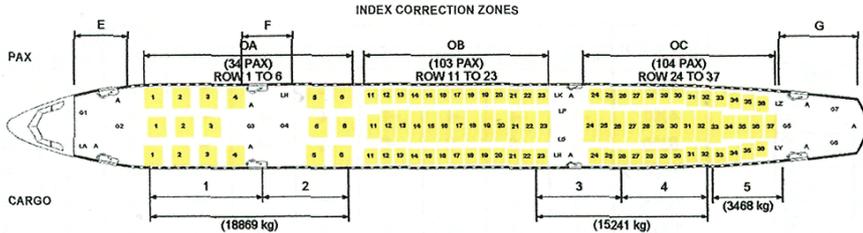
A330-243
 VERSION : 34 BC-207 YC

AIRCRAFT REGISTER:

DATE: _____ PREPARED BY: _____

FLT Nbr: _____ CAPT. SIGNATURE: _____

FROM: _____ TO: _____



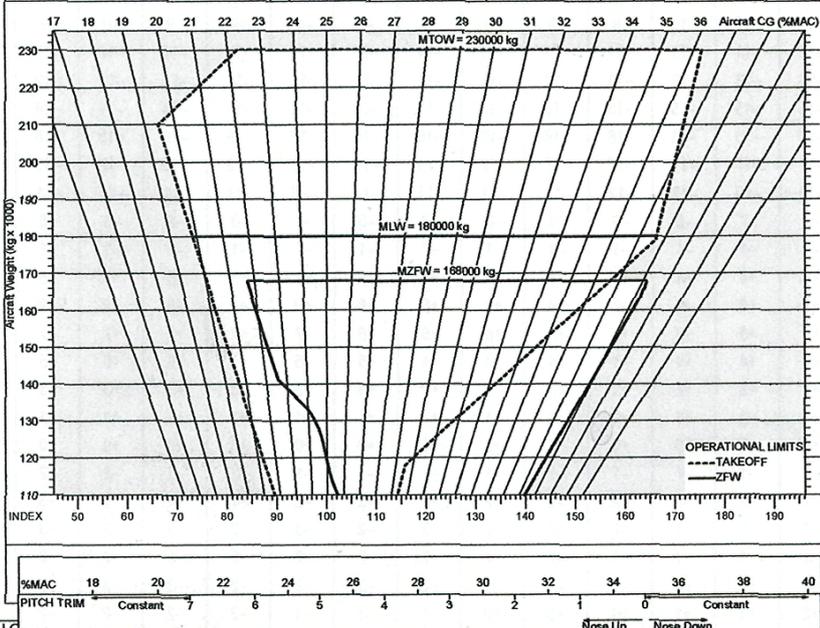
DRY OPERATING WEIGHT	
WEIGHT(kg)	CG (%MAC)
$I = \frac{(CG - 25) \times W}{34388} + 100$	
DRY OPERATING WEIGHT INDEX	

	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	Correction
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.



%MAC		PITCH TRIM	
18	40	Constant	Constant
18	40	7	0
20	38	6	0
22	36	5	0
24	34	4	0
26	32	3	0
28	30	2	0
30	28	1	0
32	26	0	0
34	24	0	0
36	22	0	0
38	20	0	0
40	18	0	0

Cargo 1		Cargo 1		Cargo 1		Cargo 2		Cargo 2		Cargo 3		Cargo 4		Cargo 4	
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	12541	-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	-82	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		

13.6.6. 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	

- | | |
|---------------------|---|
| AIRPORT | - название аэропорта вылета; |
| INF | - обозначение информации АТИС; |
| UTC | - время информации АТИС; |
| RWY | - курс (номер) полосы, используемой для взлета; |
| K-BR | - коэффициент сцепления; |
| WIND | - направление и скорость ветра; |
| CROSS WIND | - боковая составляющая ветра; |
| HEADWIND | - встречная составляющая ветра; |
| QNH | - атмосферное давление, приведенное к уровню моря; |
| QFE | - атмосферное давление на уровне порога ВПП; |
| t | - температура наружного воздуха, точка росы; |
| MSA | - минимальная безопасная высота в секторе; |
| TA | - высота перехода; |
| TOW | - взлетная масса; |
| CG (center graviti) | - центровка; |
| TODA (R) | - располагаемая (потребная) взлетная дистанция; |
| STAB | - угол установки стабилизатора; |
| V3 | - безопасная скорость уборки механизации; |
| V4 | - безопасная скорость на чистом крыле; |
| VREF | - положение механизации и скорость для аварийного захода на посадку; |
| VAT 2 ALT | - 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

- AIRPORT - название аэропорта вылета;
- INF - обозначение информации АТИС;
- UTC - время информации АТИС;
- RWY - курс (номер) полосы, используемой для взлета INF;
- APPROACH - системы захода на посадку (основная, резервная);
- MIN - минимум для основной и резервной система захода на посадку;
- K-BR - коэффициент сцепления;
- WIND - направление и скорость ветра;
- CROSS WIND - боковая составляющая ветра;
- HEADWIND - встречная составляющая ветра;
- QNH - атмосферное давление, приведенное к уровню моря;
- QFE - атмосферное давление на уровне порога ВПП;
- t - температура наружного воздуха, точка росы;
- MSA - минимальная безопасная высота в секторе;
- TL - эшелон перехода;
- LW - посадочная масса;
- CG (center graviti) - центровка;
- LDA (R) - располагаемая (потребная) посадочная дистанция;
- STAB - угол установки стабилизатора;
- VREF - скорость захода на посадку;
- ALTA/P - запасной аэродром
- DIST - расстояние до запасного аэродрома;
- MFR - минимально потребное количество топлива для полета на запасной аэродром.

По усмотрению КВС на свободном месте производятся записи других необходимых элементов взлета/посадки.

13.6.7. 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)

No

(Нет)

Yes, based on visual sighting

(Да, на основе визуальных наблюдений)

Yes, based on other information

(Да, на основе другой информации)

j) Traffic information issued

(Информация о воздушном движении передавалась)

Yes, based on radar

(Да, на основе данных системы наблюдения ОВД)

No

(Нет)

Yes, based on visual sighting

(Да, на основе визуальных наблюдений)

Yes, based on other information

(Да, на основе другой информации)

k) Airborne collision avoidance system – ACAS

(Бортовая система предупреждения столкновений - БСПС)

Not carried

(Не установлена)

Resolution advisory issued

(Рекомендация по разрешению угрозы столкновения выдавалась)

Type

(Тип)

Traffic advisory or resolution advisory not issued

(Консультативная информация о воздушном движении или рекомендация по разрешению угрозы столкновения не выдавались)

Traffic advisory issued

(Консультативная информация о воздушном движении выдавалась)

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 суда 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)

Rotorcraft

(Винтокрыл)

1 engine

(1 двигатель)

4 engines

(4 двигателя)

Mid wind

(Среднерасположенное крыло)

2 engines

(2 двигателя)

More than 4 engines

(Более 4 двигателя)

Low wind

(Низкорасположенное крыло)

3 engines

(3 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"/> Unknwon
(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"/> Unknwon
(Неизвестно) |

e) Aircraft direction of bank

(Направление крена воздушного судна)

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Left
(Влево) | <input type="checkbox"/> Right
(Вправо) | <input type="checkbox"/> Unknwon
(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"/> Unknwon
(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"/> Unknwon
(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"/> Unknwon
(Неизвестно) | |

i) Avoiding action taken

(Действия по уклонению столкновения были предприняты)

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Yes
(Да) | <input type="checkbox"/> No
(Нет) | <input type="checkbox"/> Unknwon
(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)

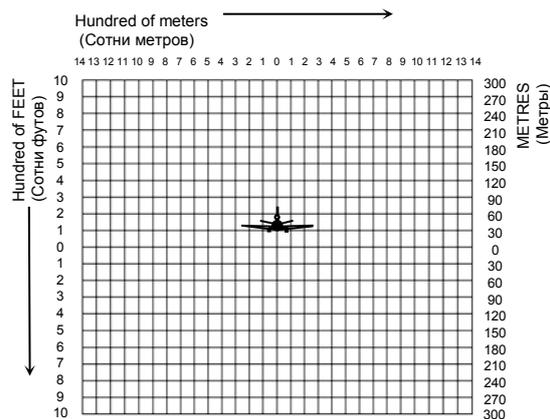
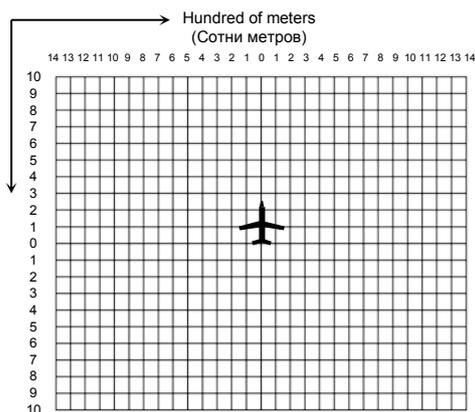
Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)

(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).





**РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ
ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА. ЧАСТЬ А**
**Глава 13. Отчетная документация
о полете**

РД-ГД-001

Изд. 4

Рев. 00

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

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 ОАО «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.	Требования в отношении форменной одежды	14.2.1
14.2.1.	Основные положения	14.2.1
14.2.2.	Правила ношения нагрудных знаков на форменной одежде.....	14.2.2
14.2.3.	Описание отличительных знаков, применяемых в ОАО «Аэрофлот»	14.2.2
14.2.4.	Аксессуары к форменной одежде	14.2.3
14.2.5.	Служебный пропуск и светоотражающий жилет	14.2.3
14.2.6.	Одежда офисного работника	14.2.3



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

РД-ГД-001

**Глава 14. Дополнительные
операционные процедуры**

Изд. 4

Рев. 00

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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

Указание по итогам совещания рассылается всем заинтересованным руководителям структурных подразделений ОАО «Аэрофлот».

14.1.2. Расширенное Правление ОАО «Аэрофлот»

Расширенное Правление ОАО «Аэрофлот» проводится с целью:

- оценки состояния организации летной работы и безопасности полетов в ОАО «Аэрофлот»;
- анализа и оценки состояния авиационной техники;
- анализа и оценки эффективности управления производственной и финансово-экономической деятельностью ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

Расширенное Правление ОАО «Аэрофлот» проводится один раз в месяц, с участием должностных лиц и в день, установленный приказом генерального директора.

На расширенном Правлении ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» является генеральный директор.

Выписка из протокола расширенного Правления ОАО «Аэрофлот» рассылается всем заинтересованным руководителям структурных подразделений ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот».

ДПиКОД осуществляет:

- планирование и координацию операционной деятельности авиакомпании при выполнении суточного плана полетов всеми структурными подразделениями ОАО «Аэрофлот», а также сторонними организациями;
- организацию и документальное обеспечение функционирования в ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществах ОАО «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 ОАО «Аэрофлот»;

- формирование суточного плана полетов ВС ОАО «Аэрофлот». Формирование плана полетов ВС на период времени до 72 часов с учетом текущих суток;
- координация операционной деятельности ОАО «Аэрофлот» при выполнении суточного плана полетов всеми структурными подразделениями ОАО «Аэрофлот», а также дочерними и зависимыми обществами ОАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями;
- организационное обеспечение полетов воздушных судов ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществ ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» на всю глубину расписания по запросу ДУСиД;
- организация и обеспечение полетного диспетчерского обслуживания экипажей ВС ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществ ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в периоде 72 часов с учетом текущих суток. Контроль за обеспечением членами летных и кабинных экипажей ВС рейсов ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» организация предполетного и послеполетного отдыха членов летных и кабинных экипажей ВС ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», авиакомпаний Российской Федерации и иностранных перевозчиков, использующих флаг ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» аэронавигационной информации в части, касающейся департамента;
- взаимодействие со структурными подразделениями ОАО «Аэрофлот», сторонними организациями и другими авиакомпаниями, с органами управления воздушным движением, МИД России при аэронавигационном обеспечении, планировании рейсов и организации наземного обслуживания ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в кризисных и сбойных ситуациях. Обеспечение устойчивого функционирования ОАО «Аэрофлот» во время ликвидации кризисных/сбойных ситуаций в соответствии с решениями оперативного штаба;
- организация и осуществление контроля деятельности ОАО «Аэрофлот» в кризисной и сбойной ситуации;
- оповещение руководства ОАО «Аэрофлот» и органов государственной власти о возникновении кризисной/сбойной ситуации;
- обеспечение деятельности оперативного штаба и ситуационного центра ОАО «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 ОАО «Аэрофлот» в части, касающейся департамента;
- участие в подготовке сезонного расписания рейсов ОАО «Аэрофлот»;
- контроль движения воздушных судов ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», дочерними и зависимыми обществами ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», дочерними и зависимыми обществами ОАО «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 ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», дочерними и зависимыми обществами ОАО «Аэрофлот» – авиационными компаниями, компаниями-партнерами с целью обеспечения регулярности рейсов ОАО «Аэрофлот»;
- оказание практической помощи представительствам и филиалам ОАО «Аэрофлот», дочерним и зависимым обществам ОАО «Аэрофлот» – авиационным компаниям по обслуживанию рейсов;
- проведение инструктажа и стажировки работников ОАО «Аэрофлот», направляемых на работу в представительства ОАО «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 ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» – авиационных компаний. Отслеживание регламентов работы аэропортов на территории Российской Федерации и за границей;

- оперативное взаимодействие по анализу метеорологической информации со структурными подразделениями ОАО «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 ОАО «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 ОАО «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 Grafite	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, В767, Ил-96)	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. ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ФОРМЕННОЙ ОДЕЖДЫ

14.2.1. Основные положения

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 ОАО «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 ВКК по лётным и кабинным экипажам при ОАО «Аэрофлот»;
- при выполнении служебных заданий, по указанию руководства ОАО «Аэрофлот».

В других случаях при нахождении на рабочей территории и в служебных помещениях предприятия летный 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, не установленного 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;

- участвовать или производить видео-, кино- или фотосъемку с коммерческой или рекламной целью лиц в форменной одежде или ее элементах, распространять и размещать изображения лиц в форменной одежде в прессе и Интернете без предварительного письменного согласования с руководителями соответствующих структурных подразделений ОАО «Аэрофлот», размещать изображения, порочащие имидж авиакомпании;
 - носить форменную одежду и знаки отличия лицам, которым они не положены.
- Лица, нарушающие правила ношения форменной одежды и знаков различия, привлекаются к административной ответственности.

Контроль за соблюдением личным составом правил ношения форменной одежды и знаков различия осуществляется инспекторским составом ДПП и ДУБП, а также непосредственными командирами и начальниками.

14.2.2. 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.

«Бейдж» сотрудников, производственная деятельность которых связана с обслуживанием пассажиров, прикалывается с левой стороны пиджака, жилета, жакета, блузки или фартука (при обслуживании пассажиров).

Старший бортпроводник должен иметь под нагрудным знаком дополнительный знак отличия.

14.2.3. Описание отличительных знаков, применяемых в ОАО «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 ОАО «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 носят на белой сорочке в мужском варианте и соответствуют нарукавным знакам различия. Наплечные знаки различия имеют форму прямоугольника размером 45X75мм. Изготавливаются из ткани черного цвета.

Отличительный знак по профессии «старший бортпроводник» пропорционально повторяет «крылья» нагрудного знака.

14.2.4. Аксессуары к форменной одежде

Часы:

- классического дизайна, простые, позволяющие четко определить время;
- цвет корпуса и браслета: золотистый или серебристый;
- ремешок кожаный, черного или коричневого цвета, без орнамента и украшений или металлический браслет.

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.

14.2.5. Служебный пропуск и светоотражающий жилет

Служебный пропуск при исполнении служебных обязанностей и нахождении в контролируемой зоне аэропорта носится на верхней одежде.

Светоотражающий жилет обязателен к ношению при нахождении на территории летного поля.

14.2.6. Одежда офисного работника

Одежда офисного работника должна быть выдержана в строгом, деловом стиле предпочтительно консервативно-классического направления:

- мужчинам в офисе принято носить костюмы, обязательным является наличие галстука;
- для женщин допустимы платья и костюмы строгих покроев;
- цветовые решения в одежде, как правило, исключают излишне яркие цвета и чрезмерную пестроту;

- недопустимо появление на работе в неглаженной, грязной, неопрятной одежде;
- в зимний период рекомендовано пользоваться сменной обувью;
- неприемлемы одежда и обувь спортивного и пляжного стиля, в том числе джинсовая одежда, шорты, открытые сарафаны, футболки, тенниски, спортивные свитера.

Свободный стиль в одежде допускается только в предвыходные (пятничные) и предпраздничные дни.

Подробные сведения в отношении ношения форменной одежды и внешнего вида работников ОАО «Аэрофлот» изложены в Правилах ношения форменной одежды членов летных экипажей ОАО «Аэрофлот» (РИ-15-008А) и Руководстве для бортпроводников (РИ-502-001).