



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Тел: +1-514-954-6757

Ref.: AN 11/1.3.27-14/9

7 апреля 2014 года

Содержание: принятие поправки 38 к части I
Приложения 6

Требуемые действия: а) уведомить о любом несогласии до 14 июля 2014 года; б) уведомить о любых различиях и соблюдении до 13 октября 2014 года; в) рассмотреть возможность использования электронной системы представления информации о различиях (EFOD) для уведомления о различиях и соблюдении

1. Имею честь сообщить, что 3 марта 2014 года на 4-м заседании своей 201-й сессии Совет принял поправку 38 к *Международным стандартам и Рекомендуемой практике "Эксплуатация воздушных судов. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* (часть I Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации). Тексты поправки и резолюции о принятии имеются в виде дополнений к электронной версии данного письма государствам в ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), где можно получить доступ ко всем другим соответствующим документам.

2. Принимая упомянутую поправку, Совет установил 14 июля 2014 года в качестве даты вступления ее в силу, за исключением любой части поправки, в отношении которой большинство Договаривающихся государств заявит о своем несогласии до этой даты. Кроме того, Совет постановил, что поправка 38 в том объеме, в каком она вступит в силу, начнет применяться с 13 ноября 2014 года.

3. Поправка 38 вытекает из:

- а) предложения, разработанного Секретариатом с целью включить положения, касающиеся подготовки пилотов самолетов по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них (UPRT);
- б) рекомендаций 7, 8, 9, 10 и 11-го совещаний Рабочей группы полного состава Группы экспертов по схемам полетов по приборам (IFPP/WG/WHL/7, 8, 9, 10 и 11), касающихся критериев построения схем полетов и требований к составлению карт для обеспечения навигации, основанной на характеристиках (PBN);

- c) рекомендаций 15-го совещания Рабочей группы полного состава Группы экспертов по производству полетов (OPSP/WG/WHL/15), касающихся обеспечения единообразия положений части I и части II, электронных полетных планшетов (EFB), опасных грузов, коллиматорных индикаторов (HUD) и систем визуализации, а также положений по расходу топлива;
- d) рекомендаций 5-го совещания Рабочей группы полного состава Группы экспертов по бортовым самописцам (FLIRECP/WG/WHL/5), касающихся различных вопросов, связанных с требованиями к установке бортовых самописцев.

4. Целью поправки, касающейся UPRT, является смягчение последствий в случае потери управляемости посредством введения требований к подготовке по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, которые дополняются инструктивным материалом. В отношении части I Приложения 6 указанная поправка предусматривает включение в программы подготовки членов летного экипажа требования о прохождении UPRT.

5. Целью поправки к требованиям к составлению карт для обеспечения навигации, основанной на характеристиках (PBN), является избежание путаницы, связанной с непоследовательностью информации на аэронавигационных картах, систем эксплуатационных утверждений схем PBN и информации, отображаемой на индикаторах бортового электронного оборудования. Данной поправкой предусматривается необходимость прохождения пилотами подготовки в области стандартов отображения информации на картах.

6. Поправка, касающаяся обеспечения единообразия положений, электронных полетных планшетов (EFB), опасных грузов, коллиматорных индикаторов (HUD) и систем визуализации, а также положений, касающихся расхода топлива, рассматривает следующие аспекты:

- a) *Единообразие применения, терминологии и стиля в частях I и II Приложения 6.* Группа экспертов по производству полетов (OPSP) провела параллельное сравнение положений частей I и II Приложения 6, определив редакционные и контекстуальные различия. Были рассмотрены и представлены в данной поправке положения с установленными в них датами, утратившими свою актуальность, и положения, требующие незначительного изменения формулировки или формата. Положения, требующие дополнительного анализа, будут представлены в следующем цикле поправок к Приложению 6 вместе с результатами пересмотра части III Приложения 6, проводимого в настоящее время.
- b) *Электронные полетные планшеты (EFB).* SARPS по использованию электронных полетных планшетов основаны на передовой практике государств и отрасли. Они разделены на три группы, относящиеся к оборудованию, функциям (программное обеспечение) и критериям эксплуатационного утверждения. Более того, проводится четкое различие между функциями EFB, которые могут дополнять требования, и теми, которые могут их заменить. Предусматривается, что данные положения лягут в основу перехода к созданию безбумажной среды в кабине пилота.
- c) *Опасные грузы.* Поправка, касающаяся опасных грузов, подкрепляет положения Приложения 18 "*Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху*", способствуя более точному определению обязанностей государства эксплуатанта в отношении перевозки опасных грузов на борту воздушного судна. Данный вопрос первоначально был поднят в свете информации, полученной в ходе проверок, проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Полученные результаты проверок показали, что зачастую

в государственных правилах отсутствовали положения, касающиеся требований к эксплуатантам, не имеющим утверждения для перевозки опасных грузов.

- d) *Коллиматорные индикаторы/системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации/системы синтезированной визуализации/комбинированные системы визуализации (HUD/EVS/SVS/ CVS).* Проведение обзора существующих эксплуатационных положений, касающихся системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) и создаваемых аналогичных систем, например системы синтезированной визуализации (SVS) и их сочетаний, называемых комбинированными системами визуализации (CVS), направлено на решение вопроса о том, чтобы с помощью возможностей бортового оборудования компенсировать сокращение количества наземных средств.

В поправке рассматриваются критерии, которые государства должны использовать при утверждении расширенных эксплуатационных возможностей для эксплуатантов, оборудование воздушных судов которых позволяет компенсировать сокращение числа наземных средств. Для упрощения процесса эксплуатационного утверждения государствам предложены поправки к дополнению I. Дополнительный инструктивный материал будет включен в четвертое издание "*Руководства по всепогодным полетам*" (Doc 9365).

- e) *Расход топлива.* Группа экспертов OPSP провела тщательный анализ соотношения, которое должно существовать между плановым и фактическим расходом топлива. Предлагаемые поправки уточняют и расширяют число факторов, которое необходимо принимать во внимание в случае, когда до взлета надлежит использовать запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.

7. Цель поправки, касающейся бортовых самописцев, заключается в том, чтобы решать проблемы, связанные с наличием и извлечением полетных данных, с которыми пришлось столкнуться в ходе расследования недавних авиационных происшествий, на основе последних технических достижений.

8. Эти вопросы изложены в поправке к предисловию к части I Приложения б, приведенной в дополнении А.

9. В соответствии с резолюцией о принятии прошу вас:

- a) до 14 июля 2014 года сообщить мне, намерено ли ваше правительство заявить о несогласии с какой-либо частью принятых изменений к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) в рамках поправки 38, используя для этой цели форму, приведенную в дополнении В. Просьба принять к сведению, что представлять следует только заявления о несогласии и что непредставление вами ответа будет рассматриваться как согласие с поправкой;
- b) до 13 октября 2014 года сообщить мне, используя приведенную в дополнении С форму:
- 1) о любых различиях, которые будут иметь место на 13 ноября 2014 года между национальными правилами или практикой вашего правительства и положениями части I Приложения б в целом с учетом всех поправок, включая поправку 38, а впоследствии – о любых других различиях, которые могут возникнуть;

- 2) дату или даты, к которым ваше правительство обеспечит выполнение положений части I Приложения б в целом с учетом всех поправок, включая поправку 38.

10. Относительно упомянутой в п. 9 а) выше просьбы следует иметь в виду, что заявление о несогласии с поправкой 38 или любой ее частью в соответствии со статьей 90 Конвенции не является уведомлением о различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции. Для выполнения последнего положения требуется представить отдельное заявление, если какие-либо различия будут иметь место, в соответствии с п. 9 б) 1). В этой связи следует отметить, что международные Стандарты, содержащиеся в Приложениях, имеют условную обязательную силу в той их части, в отношении которой заинтересованное(ые) государство или государства не уведомили о каких-либо различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции.

11. Что касается упомянутой в п. 9 б) выше просьбы, то также следует иметь в виду, что Совет на 3-м заседании своей 192-й сессии, состоявшемся 4 марта 2011 года, согласился, что до завершения разработки конкретной политики и эксплуатационных процедур, регламентирующих использование EFOD, эта система будет использоваться в качестве альтернативного средства представления информации о различиях применительно ко всем Приложениям, за исключением Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*". В настоящее время EFOD размещается на закрытом веб-сайте УППКБП (<http://www.icao.int/usoap>), к которому имеют доступ все государства-члены (см. AN 1/1-11/28), и вам предлагается рассмотреть возможность использования этой системы для уведомления о соблюдении положений и различиях.

12. Инструктивные указания относительно выявления различий и представления о них сведений приведены в памятке об уведомлении о различиях, содержащейся в дополнении D.

13. Просьба иметь в виду, что подробного повторения ранее представленных различий, если они продолжают иметь место, можно избежать, заявив о том, что эти различия в настоящее время сохраняются.

14. Буду признателен, если один экземпляр ваших уведомлений, упомянутых в п. 9 б) выше, вы также направите аккредитованному при вашем правительстве региональному бюро ИКАО.

15. Заменяющие страницы, включающие поправку 38, будут направлены вам в возможно кратчайшие сроки после вступления поправки в силу 14 июля 2014 года.

Примите уверения в моем совершенном уважении.



Раймон Бенжамен
Генеральный секретарь

Приложения:

- A. Поправка к предисловию части I Приложения б.
- B. Форма уведомления о несогласии с поправкой 38 к части I Приложения б в целом или с ее частью.
- C. Форма уведомления о соблюдении положений поправки 38 к части I Приложения б или о различиях с ними.
- D. Памятка об уведомлении о различиях.

ДОПОЛНЕНИЕ А к письму государствам AN 11/1.3.27-14/9

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ЧАСТИ I ПРИЛОЖЕНИЯ 6

Добавить в конце таблицы А следующий текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
38	Секретариат; 7, 8, 9, 10 и 11-е совещания Рабочей группы полного состава Группы экспертов по схемам полетов по приборам (IFPP/WG-WHL/7, 8, 9, 10 и 11); 15-е совещание Рабочей группы полного состава Группы экспертов по производству полетов (OPSP/WG/WHL/15); 5-е совещание Рабочей группы полного состава Группы экспертов по бортовым самописцам (FLIRECP/WG/WHL/5)	<p>Поправка, касающаяся:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них; b) критериев построения схем полетов и требований к составлению карт для обеспечения PBN, а также операций вертолетов по заходу на посадку и вылету до PinS; c) обеспечения единообразия положений, EFB, опасных грузов, HUD и систем визуализации, а также положений по расходу топлива; d) требований к бортовым самописцам в отношении контейнеров автоматически развертываемых бортовых самописцев (ADFR); обновления ссылки на Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) EUROCAE; использования облегченных систем регистрации визуальной обстановки (AIRS) класса C; менее жестких требований к проведению проверок систем бортовых самописцев 	<p>3 марта 2014 года 14 июля 2014 года 13 ноября 2014 года</p>

ДОПОЛНЕНИЕ В к письму государствам AN 11/1.3.27-14/9

**УВЕДОМЛЕНИЕ О НЕСОГЛАСИИ С ПОПРАВКОЙ 38
К ЧАСТИ I ПРИЛОЖЕНИЯ 6 В ЦЕЛОМ ИЛИ С ЕЕ ЧАСТЬЮ**

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

(Государство) _____ настоящим выражает несогласие со следующими частями поправки 38 к части I Приложения 6:

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если вы намереваетесь уведомить о несогласии с поправкой 38 к части I Приложения 6 в целом или с ее частью, просьба направить такое уведомление в Штаб-квартиру ИКАО до 14 июля 2014 года. Если оно не будет получено к указанному сроку, это будет означать, что у вас нет возражений по данной поправке. **Если вы согласны со всеми частями поправки 38, возвращать данное уведомление о несогласии нет необходимости.**
- 2) Данное уведомление не следует рассматривать в качестве уведомления о соблюдении положений части I Приложения 6 или о различиях с ними. Уведомления о соблюдении или о различиях следует направлять отдельно (см. дополнение С).
- 3) Просьба при необходимости использовать дополнительные листы.

**УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ЧАСТИ I ПРИЛОЖЕНИЯ 6
ИЛИ О РАЗЛИЧИЯХ С НИМИ
(включая все поправки, в том числе поправку 38)**

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

1. Никаких различий на (дата) _____ между национальными правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями части I Приложения 6, включая все поправки, в том числе поправку 38, не имеется.

2. На (дата) _____ существуют следующие различия между правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями части I Приложения 6, включая поправку 38 (см. примечание 3 ниже):

a) Положение в Приложении (просьба сделать точную ссылку на пункт)	b) Категория различия (просьба указать А, В или С)	c) Подробная информация о различиях (просьба дать ясное и краткое описание различий)	d) Замечания (просьба указать причины существования различий)
--	--	--	---

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

3. К срокам, которые указаны ниже, (государство) _____ будет выполнять положения части I Приложения 6, включая все поправки, в том числе поправку 38, уведомление о различиях с которыми содержится выше в п. 2.

а) Положение в Приложении (просьба сделать точную ссылку на пункт)	б) Дата	с) Замечания
--	----------------	---------------------

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

Подпись _____ Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если п. 1 выше имеет к вам отношение, просьба заполнить п. 1 и вернуть эту форму в Штаб-квартиру ИКАО. Если п. 2 имеет к вам отношение, просьба заполнить пп. 2 и 3 и вернуть форму в Штаб-квартиру ИКАО.
- 2) Просьба направить данную форму в Штаб-квартиру ИКАО до 13 октября 2014 года.
- 3) Подробного повторения ранее представленных различий, которые продолжают существовать, можно избежать, заявив о том, что в настоящее время эти различия сохраняются.
- 4) Инструктивные указания относительно уведомления о различиях с положениями части I Приложения 6 приведены в памятке об уведомлении о различиях в дополнении D.
- 5) Просьба направить экземпляр данного уведомления региональному бюро ИКАО, аккредитованному при вашем правительстве.

**ПАМЯТКА ОБ УВЕДОМЛЕНИИ О РАЗЛИЧИЯХ С ЧАСТЬЮ I ПРИЛОЖЕНИЯ 6
И ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ**

(Подготовлена и выпущена в соответствии с указаниями Совета)

1. *Введение*

1.1 Рассматривая вопрос об уведомлении о различиях государствами в соответствии со статьей 38 Конвенции, Ассамблея и Совет неоднократно отмечали, что положение дел с таким уведомлением является не вполне удовлетворительным.

1.2 Настоящая памятка выпускается с расчетом на то, что она будет способствовать получению более полных сведений. Она поможет выявлять различия и сообщать о них. В ней также указана основная цель таких сообщений.

1.3 Основная цель сообщений о различиях состоит в том, чтобы повысить безопасность и эффективность аэронавигации, в связи с чем необходимо, чтобы правительственные и другие ведомства, а также эксплуатанты и поставщики обслуживания, занимающиеся вопросами международной гражданской авиации, знали о всех национальных правилах и практике, которые расходятся с положениями, записанными в Стандартах ИКАО.

1.4 В связи с этим просьба к Договаривающимся государствам обратить особое внимание на необходимость уведомления до 13 октября 2014 года о различиях со Стандартами части I Приложения 6. Совет также настоятельно предлагает Договаривающимся государствам уведомлять о различиях с Рекомендуемой практикой.

1.5 Просьба к Договаривающимся государствам обратить внимание на необходимость четко указать, намерены ли они выполнять упомянутые положения Приложения и если нет, то сообщить о различии или различиях, которые будут иметь место. Это указание следует сделать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включающего эту поправку.

1.6 Если в отношении этого Приложения такие уведомления уже направлялись ранее, то можно избежать повторения деталей, если это осуществимо, путем указания, что предыдущее уведомление остается в силе. В соответствующих случаях после каждой поправки государствам предлагается обновлять информацию о различиях, уведомления о которых представлялись ранее, до тех пор пока различия не будут устранены.

2. *Уведомление о различиях с частью I Приложения 6, включая поправку 38.*

2.1 Прошлый опыт свидетельствует о том, что сообщения о различиях с частью I Приложения 6 в некоторых случаях были слишком пространными, поскольку некоторые из различий представляли собой разные формы выражения одной и той же цели.

2.2 Указания Договаривающимся государствам в отношении сообщения о различиях с частью I Приложения 6 могут быть даны лишь в самых общих чертах. В тех случаях, когда национальные правила государств предусматривают применение процедур, которые не являются совершенно аналогичными, но по сути дела не отличаются от процедур, предусматриваемых в Приложении, сообщать о различиях не следует, так как подробная информация о применяемых процедурах подлежит уведомлению с помощью сборников аэронавигационной информации. Хотя, согласно статье 38 Конвенции, о различиях с Рекомендуемой практикой не сообщается,

Договаривающимся государствам настоятельно предлагается уведомлять Организацию о различиях между их национальными правилами и практикой и любой соответствующей Рекомендуемой практикой, содержащейся в Приложении. Государствам следует классифицировать каждое различие, о котором предоставляется уведомление, определив, является ли соответствующее национальное правило:

- a) ***Более жестким или превышает требования Стандарта или Рекомендуемой практики (SARP) ИКАО (категория А).*** Эта категория используется в тех случаях, когда национальное правило является более жестким, чем соответствующие SARP, или вводит в рамках какого-либо Приложения обязательство, которое не оговорено SARP. Это имеет особое значение в тех случаях, когда государство требует соблюдения более жесткого стандарта, что влияет на эксплуатацию воздушных судов других Договаривающихся государств на его территории и над ней.
- b) ***Отличающимся по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами (категория В)*.*** Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило отличается по своему характеру от соответствующих SARP ИКАО или когда национальное правило, хотя и не налагает дополнительного обязательства, но отличается в принципе по типу и структуре от соответствующих SARP.
- c) ***Обеспечивающим меньшую защиту или частично выполняется/не выполняется (категория С).*** Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило обеспечивает меньшую защиту, чем соответствующие SARP, или когда национальное правило, учитывающее соответствующие SARP, в целом или частично не введено в действие.

2.3 Если Договаривающееся государство считает, что Стандарт ИКАО, касающийся воздушных судов, производства полетов, оборудования, персонала или аэронавигационных средств и служб, неприменим к нынешней авиационной деятельности государства, уведомлять о различии не требуется. Например, Договаривающемуся государству не нужно уведомлять о различиях с положениями Приложения 8, касающимися проектирования и конструкции какого-либо воздушного судна, если оно не является государством разработчика или государством-изготовителем и не имеет соответствующих национальных правил.

2.4 Государствам, которые уже сообщили полностью о различиях с частью I Приложения 6 или об отсутствии таких различий, сообщение о каких-либо других различиях, возникших вследствие введения поправки, не представит затруднений; однако при этом следует обратить внимание на п. 1.5, в котором указывается, что такое сообщение необходимо делать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включая эту поправку.

* Выражение "отличается по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами" в подпункте b) относится к национальному правилу, которое другими средствами добивается той же цели, что и соответствующие SARPS ИКАО, и поэтому не может классифицироваться в соответствии с подпунктами a) или c).

3. *Форма уведомления о различиях*

3.1 О различиях следует уведомлять следующим образом:

- a) *Ссылка*: номер пункта или подпункта измененной части I Приложения б, содержащей Стандарт или Рекомендуемую практику, к которым относится различие.
- b) *Категория*: указать категорию различия (А, В или С) в соответствии с п. 2.2 выше.
- c) *Изложение сути различия*: ясно и кратко изложить суть различия и его последствия.
- d) *Замечания*: в разделе "Замечания" указать причины различия и намерения, включая любую планируемую дату устранения.

3.2 Представленные различия будут включены в дополнение к Приложению, как правило, в той формулировке, которую Договаривающееся государство использовало при уведомлении. Для того чтобы сделать это дополнение как можно более полезным, просьба давать сведения ясно, но по возможности кратко, касаясь только принципиальных вопросов. В соответствии с п. 4 b) 2) резолюции о принятии замечания о применении не следует объединять с замечаниями о различиях. Предоставление выдержек из национальных правил не может рассматриваться в качестве достаточной меры по выполнению обязательства, касающегося уведомления о различиях. Общие замечания, не относящиеся к конкретным различиям, в Дополнениях публиковаться не будут.

ПОПРАВКА № 38

К

**МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ЧАСТЬ I

"МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ. САМОЛЕТЫ"

Поправка к части I Приложения 6, содержащаяся в этом документе, принята Советом ИКАО **3 марта 2014 года**. Те части этой поправки, которые **14 июля 2014 года** или до этой даты не будут отклонены более чем половиной общего числа Договаривающихся государств, вступают в силу с этой даты и начинают применяться, как это указано в резолюции о принятии, **13 ноября 2014 года** (см. письмо государствам AN 11/1.3.27-14/9).

МАРТ 2014 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**ПОПРАВКА 38 К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"
ЧАСТЬ I "МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ
ТРАНСПОРТ. САМОЛЕТЫ"**

РЕЗОЛЮЦИЯ О ПРИНЯТИИ

Совет,

действуя в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и, в частности, с положениями статей 37, 54 и 90 Конвенции,

1. *настоящим принимает* 3 марта 2014 года поправку 38 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном "Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Эксплуатация воздушных судов. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты", который для удобства назван Приложением 6, часть I к Конвенции;
2. *устанавливает* 14 июля 2014 года как дату вступления в силу вышеуказанной поправки, за исключением какой-либо ее части, в отношении которой до этой даты большинство Договаривающихся государств официально заявит Совету о своем несогласии;
3. *постановляет*, что вышеуказанная поправка или те ее части, которые вступили в силу, начинают применяться с 13 ноября 2014 года;
4. *порукает Генеральному секретарю:*
 - a) незамедлительно уведомить каждое Договаривающееся государство о вышеуказанном решении и сразу же после 14 июля 2014 года уведомить о тех частях поправки, которые вступили в силу;
 - b) просить каждое Договаривающееся государство:
 - 1) уведомить Организацию (в соответствии с обязательством, налагаемым статьей 38 Конвенции) о различиях, которые будут иметь место на 13 ноября 2014 года между их национальными правилами или практикой и положениями Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении; такое уведомление следует направить до 13 октября 2014 года и затем уведомлять Организацию о каждом новом возникающем различии;
 - 2) уведомить Организацию до 13 октября 2014 года о дате или датах, начиная с которых оно будет выполнять положения Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении;
 - c) предложить каждому Договаривающемуся государству дополнительно уведомлять о любых различиях между его собственной практикой и положениями, установленными Рекомендуемой практикой, когда уведомление о таких различиях является важным для обеспечения безопасности аэронавигации, руководствуясь процедурой, указанной выше в подпункте b) в отношении уведомления о различиях со Стандартами.

**ПРИМЕЧАНИЯ К ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ПРЕДЛАГАЕМОЙ ПОПРАВКИ
К ЧАСТИ I ПРИЛОЖЕНИЯ 6**

Текст поправки, подлежащий исключению, зачеркивается, а новый текст затеняется, как указано ниже:

~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается.~~

Текст, подлежащий исключению

Новый текст, подлежащий включению, затеняется.

Новый текст, подлежащий включению

~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается,~~ а следующий за ним заменяющий текст затеняется.

Новый текст, заменяющий существующий текст

ТЕКСТ ПОПРАВКИ 38

К

МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ

"ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ЧАСТЬ I

"МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ. САМОЛЕТЫ"

...

СОКРАЩЕНИЯ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

(применяемые в настоящем Приложении)

Сокращения

...

CVS	комбинированная система визуализации
COMAT	материалы эксплуатанта
EFB	электронный полетный планшет
EUROCAE	Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации
LED	светодиод
NVIS	система ночного видения
RTCA	Радиотехническая авиационная комиссия
SVS	система синтезированной визуализации

...

ИЗДАНИЯ

(на которые делаются ссылки в настоящем Приложении)

...

Руководство по электронным полетным планшетам (Дос xxxx)

...

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

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

...

Государство аэродрома. Государство, на территории которого расположен аэродром.

...

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

...

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

...

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

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

...

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

...

ГЛАВА 3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

...

Редакционное примечание. Полностью исключить п. 3.4 и перенумеровать последующие пункты соответствующим образом

3.4— Опасные грузы

— *Примечание 1.* Положения о перевозке опасных грузов содержатся в Приложении 18.

— *Примечание 2.* В статье 35 Конвенции указываются определенные категории ограничений в отношении грузов.

...

ГЛАВА 4. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

...

4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль

4.2.1 Сертификат эксплуатанта

...

4.2.1.3.1 Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры для третьих сторон, выполняющих работы от его имени.

...

4.2.1.5 Сертификат эксплуатанта содержит по крайней мере следующие сведения и с 1 января 2010 года соответствует формату, приведенному в п. 2 добавления б:

...

4.2.1.6 Эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта, содержат по крайней мере информацию, указанную в п. 3 добавления б, и с 1 января 2010 года соответствуют формату, приведенному в п. 3 добавления б.

...

4.2.8 Эксплуатационные минимумы аэродромов

4.2.8.1 Государство эксплуатанта требует, чтобы эксплуатант устанавливал эксплуатационные минимумы каждого используемого для производства полетов аэродрома, и утверждает методы определения таких минимумов. Такие минимумы должны быть не ниже тех минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов государством аэродрома, в котором они расположены, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

Примечание 1. Настоящий Стандарт не требует, чтобы государство, на территории которого расположен аэродром, устанавливало эксплуатационные минимумы аэродрома.

Примечание 2. Использование коллиматорных индикаторов (HUD) или систем технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) может обеспечить возможность производства полетов при меньших, чем обычно, значениях видимости, определяющих эксплуатационные минимумы аэродрома.

4.2.8.1.1 Государство эксплуатанта может утвердить расширенные эксплуатационные возможности для полетов самолетов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорными или эквивалентными индикаторами, системами EVS, SVS или CVS. Такие утверждения не влияют на классификацию заходов на посадку по приборам.

Примечание 1. Расширенные эксплуатационные возможности включают в себя:

- a) в ситуациях запрета захода на посадку (п. 4.4.1.2), минимумы ниже эксплуатационных минимумов аэродрома;
- b) снижение или соблюдение требований к видимости; или
- c) потребность в меньшем числе наземных средств, возможности которых компенсируются возможностями бортового оборудования.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей для воздушных судов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорными или эквивалентными индикаторами, системами EVS, SVS и CVS, содержится в дополнении I и в Руководстве по всепогодным полетам (Doc 9365).

Примечание 3 Информация, касающаяся коллиматорных или эквивалентных индикаторов, включая ссылки на документацию RTCA и EUROCAE, содержится в Руководстве по всепогодным полетам (Doc 9365).

4.2.8.2 Государство эксплуатанта требует, чтобы при определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении любой конкретной операции, полностью учитывались:

...

- е) оборудование, имеющееся на самолете для целей навигации, опознавания визуальных ориентиров и/или контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку, посадки и ухода на второй круг;

...

4.3 Подготовка к полетам

4.3.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт будет документально удостоверено, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки предполетной подготовки, подтверждающими, что:

- а) самолет годен к полетам, и на борту самолета имеются соответствующие сертификаты и свидетельства (летной годности, регистрации);

...

4.3.6 Запас топлива

...

4.3.6.3 Предполетный расчет необходимого используемого топлива включает:

- а) топливо для руления, которое представляет собой количество топлива, которое ожидается использовать до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой (ВСУ);

...

- с) запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, который представляет собой количество топлива, требующегося для компенсации непредвиденных факторов. Он составляет 5 % от запланированного количества топлива для полета по маршруту или топлива, требующегося для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы расхода топлива, используемой для планирования количества топлива для полета по маршруту, но в любом случае запас топлива не должен быть меньше требуемого для полета в течение 5 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях.

Примечание. Непредвиденными факторами являются такие факторы, которые могут повлиять на расход топлива при полете до аэродрома пункта назначения, такие как отклонение от показателей ожидаемого потребления топлива для конкретного самолета, отклонение от прогнозируемых метеорологических условий, увеличенное время

задержек время руления перед взлетом и отклонение от планируемых маршрутов и/или крейсерских эшелонов полета;

...

4.3.6.7 Расходование топлива после начала полета для целей, отличающихся от намеченных первоначально в процессе планирования полета, требует проведения повторного анализа и, если это применимо, корректировки запланированной операции.

Примечание. Инструктивный материал по вопросам управления расходом топлива в полете, включая повторный анализ, корректировку и/или повторное планирование, после того как начинается потребление до взлета запаса топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (Doc 9976).

...

4.3.7 Управление расходом топлива в полете

...

4.3.7.2 Командир ~~корабля~~ *воздушного судна* постоянно следит за тем, чтобы запас топлива на борту был не меньше запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

Примечание. Сохранение финального резерва топлива предназначено обеспечить безопасную посадку на любом аэродроме, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасное выполнение полета в соответствии с первоначальным планом. Инструктивный материал по планированию полета, включая обстоятельства, которые могут потребовать повторного анализа, корректировки и/или пересмотра планов полета до взлета или на маршруте, содержится в Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (Doc 9976).

...

4.4 Правила, выполняемые в полете

...

4.4.8 Схемы полетов по приборам

...

4.4.8.2 Все самолеты, выполняющие полет в соответствии с правилами полетов по приборам, соблюдают схемы полетов по приборам, утвержденные государством, в котором расположен данный аэродром.

Примечание 1. Определения, относящиеся к классификации заходов на посадку и посадок по приборам, содержатся в главе 1.

Примечание 2. Описание эксплуатационных правил, рекомендуемых для использования персоналом, связанным с производством полетов по приборам, содержится в томе I PANS-OPS (Doc 8168).

Примечание 3. Критерии построения схем полетов по приборам, предназначенные для специалистов по схемам, изложены в томе II PANS-OPS (Doc 8168). Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов (см. п. 3.1.1 главы 3).

...

4.4.9 Эксплуатационные методы снижения авиационного шума

...

4.4.9.2 Рекомендация. *Необходимо, чтобы устанавливаемые эксплуатантом для любого типа самолета эксплуатационные методы снижения шума были одинаковыми для всех аэродромов.*

Примечание. Единый метод может не отвечать требованиям на некоторых аэродромах.

...

ГЛАВА 6. БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

...

6.3 Бортовые самописцы

...

Примечание 4. С техническими требованиями, применимыми к бортовым самописцам самолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года, можно ознакомиться в документах EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других более ранних аналогичных документах.

Примечание 5. С техническими требованиями, применимыми к бортовым самописцам самолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-112A "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 6. С техническими требованиями, применимыми к облегченным бортовым регистраторам самолетов, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-155 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

6.3.1 Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных

~~*Примечание 1. Требования к техническим характеристикам FDR и AIR приведены в документе EUROCAE ED-112 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) ударостойких бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.*~~

~~*Примечание 2. Требования к техническим характеристикам ADRS приведены в документе EUROCAE ED-155 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) облегченных бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.*~~

Редакционное примечание. Изменить нумерацию последующих примечаний.

...

Редакционное примечание. Следующее ниже примечание было изменено и перенесено в примечание 2.

6.3.1.2 Эксплуатация

~~Примечание. Классификация бортовых регистраторов визуальной обстановки (AIR) приведена в п. 4.1 добавления 8.~~

6.3.1.2.1 Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты, оснащаются:

- a) FDR типа II; или
- b) AIR или AIRS класса C, способными регистрировать отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости; или
- c) ADRS, способной регистрировать основные параметры, указанные в таблице A8-3 добавления 8.

Примечание 1. "Заявка на получение сертификата типа, представленная Договаривающемуся государству", связана с датой подачи заявки на получение первоначального "сертификата типа" определенного типа самолета, а не с датой сертификации отдельных вариантов или модификаций основной модели.

~~Примечание 2. Классификация бортовых регистраторов визуальной обстановки (AIR) или AIRS приведена в п. 4.1 добавления 8.~~

6.3.1.2.2 **Рекомендация.** Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, следует оснащать:

- a) FDR типа II; или
- b) AIR или AIRS класса C способными регистрировать отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости; или
- c) ADRS, способной регистрировать основные параметры, указанные в таблице A8-3 добавления 8.

...

6.3.1.3 Прекращение использования

...

~~6.3.1.3.2 **Рекомендация.** Использование аналоговых FDR, в которых для регистрации данных применяется метод частотной модуляции (ЧМ), следует прекратить.~~

6.3.1.3.32 Использование аналоговых FDR, в которых для регистрации данных применяется метод частотной модуляции (ЧМ), прекращается с 1 января 2012 года.

6.3.1.3.43 Использование FDR с записью на фотопленку прекращается.

6.3.1.3.54 **Рекомендация.** *Использование FDR с записью на магнитную ленту следует прекратить с 1 января 2011 года.*

6.3.1.3.65 Использование FDR с записью на магнитную ленту прекращается с 1 января 2016 года.

...

6.3.2 Бортовые речевые самописцы и системы регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа

Примечание 1. Требования к характеристикам CVR приведены в документе EUROCAE ED-112 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) ударостойких бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.

Примечание 2. Требования к характеристикам CARS приведены в документе EUROCAE ED-115 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) облегченных бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.

...

6.3.2.2 Прекращение использования

...

6.3.2.2.2 **Рекомендация.** С 1 января 2011 года следует прекратить использование CVR с записью на магнитную ленту и проволоку.

...

6.3.3 Регистраторы линии передачи данных

Примечание. Требования к характеристикам регистраторов линии передачи данных приведены в документе EUROCAE ED-112 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) ударостойких бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.

...

6.3.4 Бортовые самописцы. Общие положения

6.3.4.1 Конструкция и установка

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

Примечание 1. Отраслевые технические требования к ударостойкости и противопожарной защите FDR, CVR, AIR и DLR приведены в документе EUROCAE ED-112 "Стандарты на

~~минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) ударостойких бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.~~

~~Примечание 2. Отраслевые технические требования к ударостойкости и противопожарной защите ADRS и CARS приведены в документе EUROCAE ED 155 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) облегченных бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.~~

...

6.7 Все самолеты: высотные полеты

...

6.7.3 Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию 1 июля 1962 года или после этой даты и предназначенные для полетов на высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, оборудуются средствами сигнализации, предупреждающими ~~пилота~~ **летный экипаж** о любой опасной степени разгерметизации.

6.7.4 **Рекомендация.** Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию до 1 июля 1962 года и предназначенные для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, следует оборудовать средствами сигнализации, предупреждающими ~~пилота~~ **летный экипаж** о любой опасной степени разгерметизации.

...

6.10 Все самолеты: ночные полеты

...

- f) ~~электрическим фонарем~~ **автономным переносным фонарем** на рабочем месте каждого члена экипажа.

...

6.15 Самолеты, подлежащие оснащению системами предупреждения о близости земли (GPWS)

...

6.15.4 ~~С 1 января 2007 года в~~ Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

...

6.15.6 ~~С 1 января 2007 года в~~ Все самолеты с поршневыми двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждения согласно п. 6.15.8 а) и с), предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и **имеющей** функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

...

6.17 Аварийный приводной передатчик (ELT)

...

6.17.2 За исключением случаев, указанных в п. 6.17.3, ~~с 1 июля 2008 года~~ все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа.

6.17.3 Все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются как минимум двумя ELT, один из которых является автоматическим.

6.17.4 За исключением случаев, указанных в п. 6.17.5, ~~с 1 июля 2008 года~~ все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются как минимум одним ELT любого типа.

...

6.18 Самолеты, которые должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II)

~~6.18.1 С 1 января 2003 года все самолеты с турбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).~~

~~6.18.2.6.18.1 С 1 января 2005 года или после этой даты все~~ Все самолеты с турбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).

...

6.19 Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте

...

6.19.3 После 1 января 2012 года все Все самолеты оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 м (25 фут) или более высокой точностью.

...

6.23 Самолеты, оборудованные системами автоматической посадки, коллиматорными индикаторами (HUD) ~~и/или~~ или эквивалентными индикаторами, системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными системами визуализации (CVS)

6.23.1 В тех случаях, когда самолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD ~~и/или~~ эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, использование этих систем для получения эксплуатационных

преимущество для обеспечения безопасности полетов самолетов утверждается государством эксплуатанта.

Примечание. — Инструктивный материал по HUD и EVS содержится в дополнении J.

Примечание. Информация, касающаяся коллиматорных или эквивалентных индикаторов, включая ссылки на документацию RTCA и EUROCAE, содержится в Руководстве по всепогодным полетам (Doc 9365).

6.23.2 Утверждая эксплуатационное использование систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS, государство эксплуатанта обеспечивает:

- a) удовлетворение оборудованием соответствующих требований к удостоверению соответствия нормам летной годности;
- b) проведение эксплуатантом оценки факторов риска для безопасности полетов с помощью систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS;
- c) введение и документальное оформление эксплуатантом процедур использования систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS и требований к обучению работе с ними.

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке факторов риска для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 2. Инструктивный материал по эксплуатационным утверждениям содержится в дополнении I.

...

Редакционное примечание. Вставить новый п. 6.24:

6.24 Электронные полетные планшеты (EFB)

Примечание. Инструктивный материал о составе оборудования, функциях и эксплуатационном утверждении EFB содержится в Руководстве по электронным полетным планшетам (Doc xxx).

6.24.1 Оборудование EFB

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

6.24.2 Функции EFB

6.24.2.1 При использовании EFB на борту самолета эксплуатант:

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

Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

6.24.2.2 Государство эксплуатанта утверждает правила использования функций EFB для обеспечения безопасности полетов самолетов.

6.24.3 Эксплуатационное утверждение EFB

6.24.3.1 При утверждении использования EFB государство эксплуатанта обеспечивает, чтобы:

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

Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Конец нового текста

...

ГЛАВА 9. ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА

...

9.3 Программа подготовки членов летного экипажа

9.3.1 Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается государством эксплуатанта и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Эта программа подготовки:

- a) включает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации, как это предусматривается государством эксплуатанта;
- b) состоит из наземной и летной подготовки на типе(ах) самолета, на котором(ых) работают члены летного экипажа;
- c) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями двигателя, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;
- d) включает подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;
- e) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе производства полетов, составление карт, характеристик работоспособности человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, и перевозки опасных грузов;
- f) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа, применительно, в частности, к нештатным или аварийным процедурам;
- g) повторяется через определенные периоды, устанавливаемые государством эксплуатанта, и предусматривает проведение оценки подготовки.

Примечание 1. Пункт 4.2.5 запрещает производить в полете с пассажирами или грузом на борту имитацию аварийной обстановки или нештатных ситуаций.

...

Примечание 5. Положения по обучению перевозке опасных грузов содержатся в Приложении 18. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов представлена в главе 14.

...

Примечание 10. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них на тренажерном устройстве имитации полета изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG, Doc 9868).

Примечание 11. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них на тренажерном устройстве имитации полета, содержится в Руководстве для подготовки по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (Doc 10011).

...

ГЛАВА 12. ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

...

12.4 Подготовка

Эксплуатант составляет и выполняет утверждаемую государством эксплуатанта программу подготовки всех лиц перед назначением их членами кабинного экипажа. Члены кабинного экипажа ежегодно проходят программу переподготовки. Эти программы подготовки являются гарантией того, что каждое из этих лиц:

...

Примечание 2. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов представлена в главе 14.

Примечание 23. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).

...

ГЛАВА 13. БЕЗОПАСНОСТЬ*

...

13.2 Безопасность кабины летного экипажа

...

13.2.2 ~~С 1 ноября 2003 года на~~ На всех перевозящих пассажиров самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, или пассажировместимостью более 60 человек устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Обеспечивается возможность запирания и отпираания этой двери с рабочего места каждого пилота.

...

Редакционное примечание. Вставить новую главу 14:

ГЛАВА 14. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

14.1 Ответственность государств

Примечание 1. Глава 11 Приложения 18 содержит требования к каждому Договаривающемуся государству установить процедуры по контролю за всеми юридическими лицами (включая упаковщиков, грузоотправителей, организаций по наземной обработке грузов и эксплуатантов), выполняющих операции с опасными грузами.

Примечание 2. Обязанности эксплуатанта по перевозке опасных грузов изложены в главах 8, 9 и 10 Приложения 18. В части 7 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284) (Технические инструкции) описаны обязанности эксплуатанта и требования к представлению отчетов о происшествиях и инцидентах.

Примечание 3. Требования, относящиеся к членам экипажа или пассажирам, перевозящим опасные грузы на борту воздушного судна, изложены в главе 1 части 8 Технических инструкций.

Примечание 4. СОМАТ, отвечающие квалификационным критериям Технических инструкций по опасным грузам, считаются грузом и должны перевозиться в соответствии с п. 2.2.2 части 1 или п. 2.2.3 части 1 Технических инструкций (например, запчасти к воздушному судну, такие как химические источники кислорода, масла, командно-топливные агрегаты, огнетушители, смазочные материалы, чистящие средства, огнетушители, защитно-дыхательная аппаратура (РВЕ)).

14.2 Эксплуатанты без эксплуатационного утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза

Государство эксплуатанта обеспечивает, чтобы эксплуатанты, не утвержденные к перевозке опасных грузов:

- a) Создавали учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям Приложения 18, применимым требованиям главы 4 части 1 Технических инструкций, а также требованиям нормативных положений государств, в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в руководство эксплуатанта по производству полетов.
- b) Устанавливали политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований Приложения 18, Технических инструкций и нормативных положений государств с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:
 - 1) определить и отказать в принятии незаявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;
 - 2) сообщать соответствующим полномочным органам государства эксплуатанта и государства, в котором это произошло, информацию о любых:
 - a) случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных опасных грузов;

- b) происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

14.3 Эксплуатанты, перевозящие опасные грузы в качестве груза

Государство эксплуатанта утверждает перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант:

- a) Создавал учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям таблицы 1-4 главы 4 части 1 Технических инструкций, а также требованиям нормативных положений государств, в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в руководство эксплуатанта по производству полетов.
- b) Устанавливал политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований Приложения 18, Технических инструкций и нормативных положений государств с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:
 - 1) определить и отказать в принятии незаявленных или неверно заявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;
 - 2) предоставлять соответствующим полномочным органам государства эксплуатанта и государства, в котором это произошло, информацию о любых:
 - a) случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных или неверно заявленных опасных грузов;
 - b) происшествиях и инцидентах с опасными грузами.
 - 3) предоставлять соответствующим полномочным органам государства эксплуатанта и государства отправления информацию о любых случаях обнаружения перевозки опасных грузов, когда:
 - a) груз не был погружен, отделен, разделен или закреплен в соответствии с положениями главы 2 части 7 Технических инструкций;
 - b) информация об опасных грузах не была предоставлена командиру воздушного судна;
 - 4) принимать, обрабатывать, хранить, перевозить, осуществлять погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами в качестве груза на борту воздушного судна, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы;
 - 5) предоставлять командиру воздушного судна точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые подлежат перевозить в качестве груза.

Примечание. Статья 35 Конвенции содержит ссылку на определенные ограничения в отношении грузов.

14.4 Предоставление информации

Эксплуатант обеспечивает предоставление информации всему персоналу, включая персонал третьих сторон, участвующему в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки груза, об эксплуатационном утверждении и ограничениях эксплуатанта в отношении перевозки опасных грузов.

14.5 Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки

Рекомендация. Международные стандарты и Рекомендуемая практика, изложенные в данной главе, должны применяться всеми Договаривающимися государствами также и при осуществлении внутренних коммерческих авиатранспортных перевозок.

Примечание. Приложение 18 содержит соответствующее аналогичное положение.

Конец нового текста

...

ДОБАВЛЕНИЕ 2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ

(См. п. 4.2.3.1 главы 4.)

1. Структура

~~1.1 **Рекомендация.** Руководство по производству полетов, обеспечиваемое согласно п. 4.2.3.1 главы 4, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, должно иметь следующую структуру:~~

- ~~— а) общие положения;~~
- ~~— б) информация по эксплуатации воздушного судна;~~
- ~~— в) районы, маршруты и аэродромы;~~
- ~~— д) подготовка.~~

1.21 С 1 января 2006 года Руководство по производству полетов, обеспечиваемое согласно п. 4.2.3.1 главы 4, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, имеет следующую структуру:

- а) общие положения;
- б) информация по эксплуатации воздушного судна;
- в) районы, маршруты и аэродромы;
- д) подготовка.

...

2. Содержание

В руководство по производству полетов, о котором говорится в пп. 1.1 и 1.2, по крайней мере включаются:

...

2.1.35 Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, в соответствии с главой 14, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации.

...

2.1 Общие положения

...

2.1.39 Указания по использованию EFB и требования к обучению работе с ним, в зависимости от ситуации.

...

ДОБАВЛЕНИЕ 6. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ)

...

3. Эксплуатационные спецификации для каждой модели воздушного судна

...

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ (с соблюдением утвержденных условий в руководстве по производству полетов)				
...				
СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАЗРЕШЕНИЯ	ДА	НЕТ	СПЕЦИАЛЬНЫЕ УТВЕРЖДЕНИЯ ⁹	ЗАМЕЧАНИЯ
Опасные грузы	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Полеты в условиях низкой видимости				
Заход на посадку и посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	KAT ¹⁰ : ____ RVR: ____ м DH: ____ фут	
Взлет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : ____ м	
Расширенные эксплуатационные возможности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹²	
RVSM ¹²⁻¹³ <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO ¹³⁻¹⁴ <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Пороговое время ¹⁴⁻¹⁵ : ____ мин Максимальное время полета до запасного аэродрома ¹⁴⁻¹⁵ : ____ мин	
Навигационные спецификации для полетов в условиях PBN ¹⁵⁻¹⁶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶⁻¹⁷
Поддержание летной годности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁷⁻¹⁸	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁹	
Прочее ¹⁸⁻²⁰	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Примечания:

...

10 Указать применимые категории точных заходов на посадку (КАТ I, II, IIIA, IIIB или IIIC). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.

...

12. Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.

...

19. Указать функции EFB и любые применимые ограничения.

...

ДОБАВЛЕНИЕ 8. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ

(Примечание. См. п. 6.3 главы 6.)

...

1. Общие требования

1.1 Контейнеры неразвертываемых бортовых самописцев:

- a) окрашиваются в ярко оранжевый или ярко желтый цвет;
- b) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- c) оснащаются надежно подсоединенным и автоматически приводимым в действие устройством, обеспечивающим обнаружение их под водой и работающим на частоте 37,5 кГц. Как можно скорее – В возможно кратчайший срок, но не позднее 1 января 2018 года, минимальное время работы этих такого устройства будет составлять 90 дней.

Примечание. В настоящее время в отрасли наблюдается практика прекращения использования желтых контейнеров бортовых самописцев по окончании срока эксплуатации бортового самописца.

1.2 контейнеры автоматически развертываемых бортовых самописцев:

- a) окрашиваются в ярко оранжевый цвет, однако поверхность, видимая с наружной стороны воздушного судна, может быть другого цвета;
- b) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- c) оборудуются встроенным автоматически срабатывающим ELT.

Редакционное примечание. Изменить нумерацию последующих пунктов.

...

2. Самописец полетных данных (FDR)

...

2.2.2.5 Перечисленные ниже параметры обеспечивают выполнение требований о наличии данных об эксплуатационных режимах:

...

Примечание 1. Инструктивные указания по параметрам в отношении диапазона, выборки, точности и разрешающей способности приведены в документе EUROCAE ED-112 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) ударостойких бортовых систем регистрации" или в других аналогичных документах.

Редакционное примечание. Изменить соответственно нумерацию последующих примечаний.

...

4. Бортовой регистратор визуальной обстановки (AIR) и бортовая система регистрации визуальной обстановки (AIRS)

4.1 Классы

4.1.1 AIR или AIRS класса А регистрируют общую визуальную обстановку в кабине экипажа для получения данных, которые дополняют регистрируемые обычными бортовыми самописцами параметры.

...

Примечание 2. В настоящем документе нет положений в отношении AIR или AIRS класса А.

4.1.2 AIR или AIRS класса В регистрируют сообщения, отображаемые на дисплеях линии передачи данных.

4.1.3 AIR или AIRS класса С регистрируют данные, отображаемые на приборах, и положение пультов управления.

Примечание. AIR или AIRS класса С ~~может~~ могут служить средством регистрации полетных данных в тех случаях, когда нецелесообразно или слишком дорого регистрировать эти данные на FDR или ADRS, или если не требуется устанавливать FDR.

4.2 Эксплуатация

AIR или AIRS ~~должен~~ должны начинать вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и вести ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания, AIR или AIRS ~~должен~~ должны начинать вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и вести ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателей в конце выполнения полета.

...

7. ~~Өемөтүр~~ Проверки бортовых систем регистрации полетных данных

7.1 До начала первого в течение дня полета осуществляется контрольное испытание бортовых устройств встроенного контроля за работой бортовых самописцев и блока выделения полетных данных (FDAU), если они установлены на борту, путем проведения проверок в ручном и/или автоматическом режимах.

7.2 Для систем FDR или ADRS, систем CVR или CARS, систем AIR или AIRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет один год; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до двух лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля. Для систем DLR или DLRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет два года; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до четырех лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

7.23 Ежегодные проверки системы регистрации данных проводятся в следующем порядке:

- a) анализ записанных бортовыми самописцами данных осуществляется с целью проверки того, что самописец исправно функционирует в течение установленного периода записи;
- b) в процессе анализа работы FDR или ADRS производится оценка качества записи данных в целях определения того, что частота ошибки на бит (включая те ошибки, которые внесены самописцем, блоком выделения данных, бортовым источником данных, а также техническими средствами, используемыми для снятия данных с самописца) не выходит за приемлемые пределы, а также для определения характера и распределения ошибок;
- c) данные FDR или ADRS за весь полет анализируются в технических единицах на предмет оценки соответствия всех зарегистрированных параметров. Особое внимание уделяется параметрам, поступающим от датчиков, функционирующих в комплекте с FDR или ADRS. Параметры, снимаемые с системы электрических шин воздушного судна, проверять не требуется, если их эксплуатационную пригодность можно определить с помощью других систем воздушного судна;
- d) устройство для считывания имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных величин в технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;
- e) ежегодная проверка записей сигналов CVR или CARS производится путем воспроизведения записей, сделанных CVR или CARS. После установки на борту воздушного судна CVR или CARS производится запись проверочных сигналов каждого источника на борту воздушного судна, а также других соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые сигналы отвечают стандартным требованиям к разборчивости;
- f) по мере практической возможности, в процессе ежегодной проверки выборки записей, сделанных CVR или CARS в полете, проводится проверка с целью убедиться, что сигналы в достаточной мере разборчивы;
- g) ежегодная проверка зарегистрированных AIR или AIRS данных о визуальной обстановке производится путем воспроизведения записей AIR или AIRS. Установленный на борту воздушного судна AIR или AIRS регистрирует визуальные данные испытаний каждого бортового источника и соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые визуальные данные отвечают стандартам качества записи.

7.34 Система Система регистрации полетных данных ~~считается неисправными~~ считается неисправной, если в течение довольно длительного периода времени запись данных была некачественной, записанные сигналы были неразборчивы или неправильно записывался один или несколько обязательных параметров.

7.45 Отчет о проведенной ежегодной проверке системы регистрации данных направляется полномочным нормативным органам по запросу в целях контроля.

7.56 Калибровка системы FDR:

...

**ДОПОЛНЕНИЕ I. КОЛЛИМАТОРНЫЕ И ИНДИКАТОРЫ (HUD),
ЭКВИВАЛЕНТНЫЕ ИНДИКАТОРЫ И СИСТЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗРЕНИЯ
С РАСШИРЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ (EVS)**

Дополнительный материал к п. 4.2.8.1 главы 4 и п. 6.23 главы 6

*Редакционное примечание. Удалить полностью дополнение I
и заменить следующим новым текстом:*

Введение

В настоящем дополнении содержится инструктивный материал по сертифицированным системам HUD и визуализации, предназначенным для эксплуатации на борту воздушных судов, занятых в международной аэронавигации. Системы HUD, визуализации и гибридные системы могут быть установлены и использованы в целях предоставления инструктивного материала, повышения степени ситуативной осведомленности и/или расширения эксплуатационных возможностей в виде установления минимумов ниже эксплуатационных минимумов аэродрома в случае запрета захода на посадку или в виде снижения требований к дальности видимости, или при наличии меньшего количества наземных средств, компенсируемого за счет возможностей бортового оборудования. Системы HUD и визуализации могут быть установлены отдельно или совместно в качестве составной части гибридной системы. Любое расширение эксплуатационных возможностей, обеспечиваемое за счет их использования, требуют утверждения со стороны государства эксплуатанта.

Примечание 1. Термин "системы визуализации" является общим термином, означающим существующие системы, предназначенные для индикации изображений, т. е. системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системы синтезированной визуализации (SVS) и комбинированные системы визуализации (CVS).

Примечание 2. Расширенные эксплуатационные возможности могут предоставляться лишь в пределах утвержденной конструкции.

Примечание 3. В настоящее время расширенные эксплуатационные возможности могут предоставляться только системам визуализации, включающим в себя датчик изображения, предоставляющий изображение фактической внешней обстановки в режиме реального времени на коллиматорном индикаторе.

1. HUD и эквивалентные индикаторы

1.1 Общие положения

1.1.1 HUD обеспечивает отображение полетных данных на фоне внекабинного пространства в поле зрения пилота, существенно не ограничивая внешний обзор.

1.1.2 На HUD может представляться разнообразная полетная информация в зависимости от предполагаемого вида полета, полетных условий, возможностей систем и эксплуатационного утверждения. HUD может отображать следующую информацию, но не ограничиваться ею:

- a) воздушная скорость;
- b) абсолютная высота;

- c) пеленг;
- d) вертикальная скорость;
- e) угол атаки;
- f) траектория полета или вектор скорости;
- g) пространственное положение с указанием угла крена и угла тангажа;
- h) курс и глиссада с указанием отклонения;
- i) индикация состояния (например, навигационного датчика, автопилота, пилотажного командного прибора);
- j) индикация оповещений и предупреждений (например, БСПС, сдвиг ветра, предупреждение о близости земли).

1.2 Эксплуатационные виды применения

1.2.1 Производство полетов с использованием HUD может повысить степень ситуативной осведомленности посредством совместного использования полетной информации, отображаемой на индикаторах на приборной доске и внешнего обзора, что позволяет более оперативно информировать пилотов о соответствующих параметрах полета и предоставлять им ситуативную информацию, обеспечивая при этом возможность непрерывного наблюдения ими за внешней обстановкой. Повышение уровня ситуативной осведомленности может также уменьшить количество ошибок при выполнении полетов и расширить возможности пилота по переходу от использования визуальных ориентиров к использованию показаний приборов по мере изменения метеорологических условий. При производстве полетов могут использоваться следующие виды применения:

- a) повышение степени ситуативной осведомленности при выполнении всех видов полетов, особенно на этапах руления, взлета, захода на посадку и посадки;
- b) уменьшение количества ошибок, обусловленных техникой пилотирования, на этапах взлета, захода на посадку и посадки;
- c) улучшение характеристик в связи с точным определением участка приземления, выдачей предупреждений/оповещений о возможности касания ВПП хвостовой частью фюзеляжа и быстрое распознавание необычных пространственных положений и выход из них.

1.2.2 HUD может использоваться для следующих целей:

- a) дополнять обычное приборное оборудование в кабине летного экипажа при выполнении конкретной задачи или операции. Основные кабинные приборы остаются основным средством для ручного управления воздушным судном или маневрирования;
- b) в качестве основного пилотажного дисплея;
 - i) вместо сканирования показаний индикаторов на приборной доске пилот может пользоваться информацией, предоставляемой HUD. Эксплуатационное утверждение

HUD для такого вида использования позволяет пилоту управлять воздушным судном, пользуясь HUD, при выполнении утвержденных операций на земле или при выполнении полетов;

- ii) информация, предоставляемая HUD, может использоваться в качестве средства обеспечения дополнительных навигационных характеристик или характеристик управления. Необходимая информация отображается на HUD. Расширение эксплуатационных возможностей в виде более низких минимумов для HUD, используемого для этой цели, может утверждаться для конкретного воздушного судна или автоматической системы управления полетом. Может также допускаться дополнительное расширение возможностей для выполнения полетов по HUD в условиях, когда обычно используются автоматизированные системы.

1.2.3 В качестве самостоятельной системы HUD может отвечать требованиям к производству полетов в условиях уменьшенной видимости или дальности видимости на ВПП или заменять некоторые элементы наземных средств, такие как огни зоны приземления и/или осевой линии. Примеры и ссылки на соответствующие публикации приведены в *Руководстве по всепогодным полетам* (Doc 9365).

1.2.4 Индикатор, эквивалентный HUD, обладает по меньшей мере следующими характеристиками: коллиматорная индикация, не требующая переключения визуального внимания с индикаторов на приборной доске на коллиматорную индикацию; сенсорное изображение на дисплеях соответствует внешнему обзору пилотов; обеспечивает одновременный просмотр сенсорных изображений EVS, необходимой символики полета воздушного судна и внешний обзор; динамика и характеристики дисплея пригодны для ручного управления воздушным судном. До начала применения таких систем необходимо получить соответствующие утверждения летной годности и эксплуатационные утверждения.

1.3 Подготовка в области HUD

1.3.1 Государство эксплуатанта должно устанавливать, контролировать выполнение и утверждать требования к подготовке. Требования к подготовке должны включать в себя требования к предыдущему опыту работы, если государство считает, что они существенно отличаются от действующих требований к использованию обычного оборудования на приборной доске.

1.3.2 Подготовка в области использования HUD должна охватывать все виды полетов, для которых HUD предназначен и получил эксплуатационное утверждение. В зависимости от наличия на борту воздушного судна одного или двух комплектов HUD, может потребоваться корректировка некоторых элементов подготовки. Подготовка должна включать процедуры на случай непредвиденных обстоятельств, которые необходимо использовать в случае ухудшения работы или отказа коллиматорного индикатора. Подготовка в области HUD должна включать перечисленные ниже элементы с учетом предполагаемого использования:

- a) ознакомление с HUD, его траекторией полета, концепциями и символикой управления энергетическими характеристиками. Это должно предусматривать выполнение операций при возникновении критических событий в полете (например, выдача БСПС консультативной информации о воздушном движении/рекомендаций по разрешению угрозы столкновения, вывод воздушного судна из сложного пространственного положения и условий сдвига ветра, отказ двигателя или систем);

- b) ограничения и стандартные процедуры HUD, включая техническое обслуживание и эксплуатационные проверки, проводимые в целях определения нормального функционирования системы до ее использования. Эти проверки включают регулировку кресел пилота для обеспечения и сохранения соответствующих углов обзора и проверки рабочих режимов HUD;
- c) использование HUD при выполнении полетов в условиях слабой видимости, включая руление, взлет, заход на посадку и посадку по приборам в дневных и ночных условиях. Такая подготовка должна предусматривать переход от использования индикации на приборной доске к коллиматорной индикации и от коллиматорной индикации к индикации на приборной доске;
- d) виды отказов HUD и влияние видов отказов или ограничений на характеристики работы экипажа;
- e) процедуры взаимодействия членов экипажа, мониторинга и речевых подтверждений при использовании одиночных комплектов HUD с мониторингом индикаторов на приборной доске для пилотов, не имеющих оборудования HUD, и мониторингом коллиматорной индикации для пилотов, имеющих оборудование HUD;
- f) процедуры взаимодействия членов экипажа, мониторинга и речевых подтверждений при наличии сдвоенных комплектов HUD, когда HUD используется пилотом, пилотирующим воздушное судно, а мониторинг коллиматорной индикации или индикации на приборной доске осуществляет другой пилот;
- g) рассмотрение вопроса о возможности потери ситуативной осведомленности в связи с эффектом "туннельного зрения" (также известен как "когнитивная туннелизация" или "туннелизация внимания");
- h) любые возможные последствия влияния погодных явлений, таких как низкая облачность и слабая видимость, на характеристики HUD;
- i) требования к летной годности HUD.

2. Системы визуализации

2.1 Общие положения

2.1.1 Системы визуализации могут отображать электронные изображения фактической внешней обстановки в реальном масштабе времени, получаемые за счет использования датчиков изображения (EVS), или отображать синтезированные изображения, полученные с помощью бортовых электронных систем (SVS). Системы визуализации могут состоять из сочетания этих двух систем или комбинированных систем визуализации (CVS). Такая система может индексировать электронные изображения внешней обстановки в реальном масштабе времени, используя компонент EVS системы. Однако объединение EVS и SVS в систему CVS зависит от предполагаемой функции (например, предполагается ли получить расширенные эксплуатационные возможности или нет).

2.1.2 Эта информация от систем визуализации может отображаться на коллиматорном индикаторе или индикаторе на приборной доске. В тех случаях, когда усиленное визуальное изображение выводится на HUD, оно должно представляться на фоне внекабинного пространства в поле зрения пилота в направлении полета, существенно не ограничивая при этом внешний обзор.

2.1.3 Улучшенные возможности определения местоположения и наведения, обеспечиваемые SVS, могут обеспечить дополнительный уровень безопасности полетов на всех этапах полета, особенно при рулении в условиях слабой видимости, взлета, захода на посадку и посадки.

2.1.4 Огни светодиодных средств могут быть невидимыми для инфракрасных систем визуализации по причине того, что светоизлучающие диоды не являются лампами накаливания и не имеют значительной тепловой заметности. Эксплуатантам таких систем визуализации потребуются получать информацию о программах внедрения систем светодиодного освещения на аэродромах, на которые они выполняют полеты.

2.2 Эксплуатационные виды применения

2.2.1 Производство полетов с использованием датчиков усиления визуального изображения позволяет пилоту видеть изображение внешней обстановки в условиях темноты или других условиях ограниченной видимости. При частичном затенении внешней обстановки усиление визуального изображения позволяет пилоту воспринимать изображение внешней обстановки раньше, чем посредством естественного зрения или невооруженным глазом. Усовершенствованный процесс отображения внешней обстановки может повысить степень ситуативной осведомленности.

2.2.2 Обеспечиваемое системой визуализации изображение может также позволить пилотам обнаруживать землю или препятствия на ВПП или РД. Такое изображение может также служить визуальным ориентиром, позволяющим заблаговременно войти в створ ВПП и выполнить заход на посадку в более установившемся режиме.

2.2.3 Индикатор, на котором совместно отображаются летно-технические характеристики воздушного судна, информация наведения и изображение, позволяют пилотам выполнять заход на посадку в установившемся режиме и осуществлять плавный переход от использования усиленных визуальных ориентиров к естественным визуальным ориентирам.

2.3 Подготовка к работе с системами визуализации

2.3.1 Государство эксплуатанта должно устанавливать, контролировать выполнение и утверждать требования к подготовке. Требования к подготовке должны включать в себя требования к предыдущему опыту работы, если государство эксплуатанта считает, что они существенно отличаются от действующих требований к использованию HUD без усиленного визуального изображения или обычного оборудования на приборной доске.

2.3.2 Подготовка должна охватывать все виды полетов, для которых утверждена система визуализации. Такая подготовка должна включать процедуры на случай непредвиденных обстоятельств, которые необходимо использовать в случае ухудшения работы или отказа системы. Подготовка в области получения информации об окружающей обстановке не должна нарушать выполнение других необходимых операций. Подготовка по вопросам расширения эксплуатационных возможностей должна также предусматривать подготовку по вопросам использования существующих HUD, обеспечивающих представление усиленных визуальных изображений. Подготовка должна, при необходимости, включать в себя следующие элементы:

- a) ознакомление с характеристиками системы и эксплуатационными ограничениями;
- b) стандартные процедуры, органы управления, режимы и регулировки системы (например, теоретические знания в области сенсорики, включая сравнение энергии излучения с тепловой энергией и соответствующие получаемые изображения);

- c) эксплуатационные ограничения, стандартные процедуры, органы управления, режимы и регулировки системы;
- d) ограничения;
- e) требования к летной годности;
- f) использование индикатора системы визуализации при выполнении операций в условиях слабой видимости, включая руление, взлет, заход на посадку и посадку по приборам; использование системы для выполнения схем захода на посадку по приборам в дневных и ночных условиях;
- g) виды отказов и влияние этих отказов или ограничений на характеристики работы членов летного экипажа, в частности, при выполнении полетов экипажами в составе двух пилотов;
- h) процедуры взаимодействия членов экипажа и мониторинга и обязанности пилота по передаче речевых подтверждений;
- i) переход от использования усиленного изображения к полету в визуальных условиях при визуальном захвате ВПП;
- j) прерванная посадка: потеря визуальных ориентиров в зоне посадки, зоне приземления или на посадочной дистанции;
- k) любые возможные последствия влияния погодных явлений, таких как низкая облачность и слабая видимость, на характеристики системы визуализации;
- l) последствия использования светодиодных средств в системе аэродромных огней.

2.4 Принципы использования

2.4.1 Заходы на посадку по приборам с использованием систем визуализации включают в себя этап полета по приборам и этап визуального полета. Этап полета по приборам заканчивается в опубликованной MDA/H или DA/H, если не начат уход на второй круг. Продолжение захода на посадку из точки MDA/H или DA/H осуществляется с помощью визуальных ориентиров. Визуальные ориентиры будут получены путем использования EVS или CVS, посредством естественного зрения или путем сочетания этих двух методов.

2.4.2 При снижении до определенной относительной высоты, как правило 30 м (100 футов), визуальные ориентиры будут получены с помощью системы визуализации. Ниже этой относительной высоты получение визуальных ориентиров полностью основано на естественном зрении. Как ожидается в самых усовершенствованных видах применения, система визуализации должна использоваться до момента касания без необходимости получения визуальных ориентиров посредством естественного зрения. Использование EVS или CVS не меняет классификацию схемы захода на посадку по приборам, поскольку опубликованная DA/H не изменяется, а маневрирование ниже уровня DA/H осуществляется на основании визуальных ориентиров, полученных с помощью EVS или CVS.

2.4.3 В дополнение к расширенным эксплуатационным возможностям, которые системы EVS/CVS в состоянии обеспечить, такие системы могут также создавать эксплуатационные преимущества и преимущества в плане безопасности полетов за счет повышения степени ситуативной осведомленности, более раннего захвата визуальных ориентиров и более плавного перехода к использованию визуальных ориентиров посредством естественного зрения. Такие преимущества более ярко выражены для заходов на посадку типа А, чем для заходов на посадку типа В.

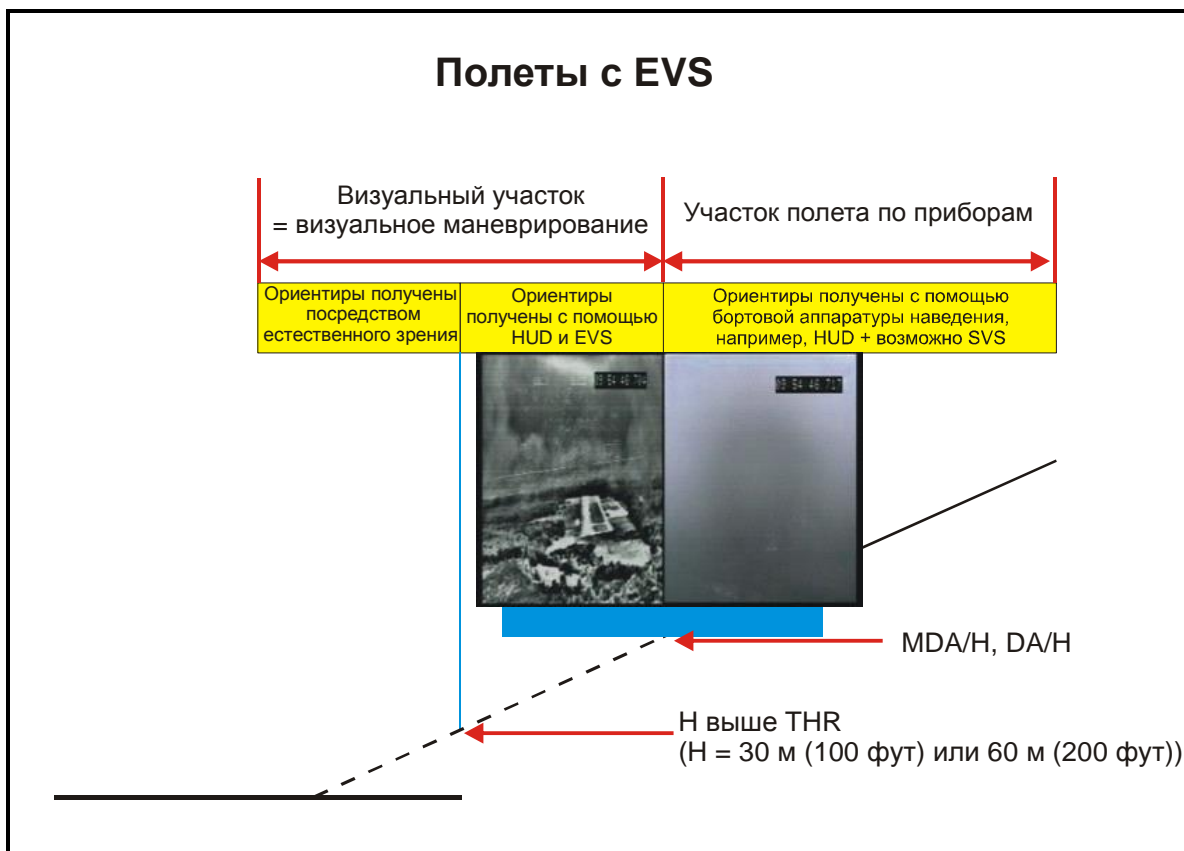


Рис. I-1. Полеты с EVS – переход от полета по приборам к визуальным ориентирам

2.5 Визуальные ориентиры

2.5.1 Использование EVS или CVS не меняет необходимые визуальные ориентиры, но такие ориентиры разрешается получать посредством любой из этих систем визуализации до достижения определенной относительной высоты в ходе захода на посадку.

2.5.2 Для регионов, устанавливающих требования к производству полетов с системами визуализации, визуальные ориентиры указаны на рисунке I-1.

Таблица I-1.

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ НА ВЫСОТЕ НИЖЕ DA/DH ИЛИ MDA/MDH	
Пример 1	Пример 2
<p>Для схем полетов, предназначенных для обеспечения операций типа А, следующие визуальные ориентиры для назначенной ВПП должны быть четко видимыми и опознаваемыми:</p> <ul style="list-style-type: none"> • система огней приближения или • порог ВПП, определяемый по меньшей мере одним из следующих: <ul style="list-style-type: none"> – началом посадочной поверхности ВПП; – огнями порога ВПП; или – опознавательными огнями торца ВПП и • зона приземления, определяемая по меньшей мере одним из следующих: <ul style="list-style-type: none"> – поверхностью посадки зоны приземления на ВПП; – огнями зоны приземления; – маркировкой зоны приземления или – огнями ВПП 	<p>Для схем полетов, предназначенных для обеспечения трехмерных операций категории I типа А и типа В, на экране EVS пилоту должны индицироваться следующие визуальные ориентиры, опознаваемые пилотом:</p> <ul style="list-style-type: none"> • элементы системы огней приближения или • порог ВПП, определяемый по меньшей мере одним из следующих: <ul style="list-style-type: none"> – началом посадочной поверхности ВПП; – огнями порога ВПП; – опознавательными огнями торца ВПП или – зоной посадки, определяемой по меньшей мере одним из следующих: <ul style="list-style-type: none"> ▪ поверхностью посадки зоны приземления на ВПП; ▪ огнями зоны приземления; ▪ маркировкой зоны приземления или ▪ огнями ВПП
Операции ниже 60 м (200 фут) над превышением зоны приземления.	Операции ниже 60 м (200 фут) над превышением порога ВПП.
На уровне 60 м (200 фут) не применяются никакие дополнительные требования	Для схем полетов, предназначенных для обеспечения трехмерных операций типа А, визуальные ориентиры такие же, как указаны ниже для операций категории I типа В
Операции ниже 30 м (100 фут) над превышением зоны приземления.	Операции ниже 30 м (100 фут) над превышением порога ВПП.
<p>Видимость должна быть достаточной для того, чтобы пилот мог четко различать и опознавать без помощи системы EVS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • огни или маркировку порога ВПП или • огни или маркировку зоны приземления 	<p>Для схем полетов, предназначенных для обеспечения операций категории II типа В по меньшей мере один из визуальных ориентиров, указанных ниже, должен быть четко видим и опознаваем пилотом без помощи EVS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • огни или маркировку порога ВПП или • огни или маркировку зоны приземления

3. Гибридные системы

3.1 Под термином "гибридная система", как правило, понимается сочетание двух или более систем. Типичная гибридная система обладает улучшенными характеристиками по сравнению с каждой из входящих в нее систем, что в свою очередь может способствовать предоставлению расширенных эксплуатационных возможностей. Обычно системы визуализации являются частью гибридной системы, например, системы EVS, как правило, используются совместно с HUD. Расширение числа компонентов гибридной системы, как правило, улучшает характеристики системы.

3.2 В таблице I-2 представлены некоторые примеры компонентов гибридной системы. Любое сочетание перечисленных систем может представлять собой гибридную систему. Объем расширенных эксплуатационных возможностей, которые могут быть предоставлены гибридной системе, зависит от ее характеристик (точность, целостность и уровень работоспособности), оцененных и определенных в ходе процесса сертификации и эксплуатационного утверждения.

Таблица I-2. Примеры компонентов гибридной системы

Системы на основе датчиков изображения	Системы, не основанные на датчиках изображения
EVS <ul style="list-style-type: none"> • Пассивные инфракрасные датчики • Активные инфракрасные датчики • Пассивный радиометр миллиметрового диапазона • Активный радиолокатор миллиметрового диапазона 	SVS
	Системы автоматического пилота, вычислители управления полетом, системы автоматической посадки
	Системы определения местоположения
CVS (в случаях, когда компонент EVS, как указано выше, может обеспечить расширенные эксплуатационные возможности)	CVS (компонент SVS)
	HUD, эквивалентные дисплеи
	ILS, GNSS

4. Расширенные эксплуатационные возможности

4.1 Эксплуатационные минимумы аэродрома выражаются в величине видимости/дальности видимости на ВПП (RVR) и MDA/H или DA/H. В плане расширения эксплуатационных возможностей это означает, что требования к видимости/RVR, установленные для схемы захода на посадку по приборам, могут быть снижены или считаться выполненными для воздушных судов, оборудованных надлежащим образом утвержденными системами визуализации, такими как EVS. Основанием для предоставления расширенных эксплуатационных возможностей может служить ситуация, когда воздушные суда оснащены лучше, чем это имело место первоначально, когда разрабатывалась данная схема захода на посадку или когда визуальные средства ВПП, которые учитывались при разработке схемы, отсутствуют, но могут быть компенсированы бортовым оборудованием.

4.2 Расширенные возможности, связанные с видимостью/RVR, могут предоставляться с использованием по крайней мере трех принципов. Первый состоит в уменьшении значения RVR, что позволит воздушным судам продолжать заход на посадку за пределы точки запрета на посадку при сообщенном значении RVR меньшем чем то, которое было установлено для данной схемы захода на посадку. В тех случаях, когда предписывается минимальное значение видимости, может

использоваться второй принцип предоставления расширенных эксплуатационных возможностей. В этом случае требуемая минимальная видимость сохраняется неизменной, но эти требования удовлетворяются посредством бортового оборудования, как правило, EVS. Результатом применения обоих этих принципов является то, что выполнение операций разрешается в метеорологических условиях, при которых в ином случае они были бы невозможны. Третий принцип заключается в предоставлении расширенных эксплуатационных возможностей, позволяющих выполнять операции при значениях видимости/RVR не ниже установленных для схемы захода на посадку, но операция по заходу на посадку выполняется при меньшем количестве наземных средств. Примером последнего является разрешение выполнять операции по категории II без огней зоны приземления и/или осевых огней, которые компенсируются бортовым оборудованием, например, HUD.

4.3 Предоставление расширенных эксплуатационных возможностей не затрагивает классификацию схем захода на посадку по приборам, поскольку, как это указано в Стандарте 4.2.8.3, схемы захода на посадку по приборам предназначены для использования при выполнении определенной операции по заходу на посадку по приборам (например, определенного типа, категории). Однако при разработке этих схем может не учитываться бортовое оборудование, которое способно компенсировать наземные средства.

4.4 В целях оказания оптимального обслуживания органы ОВД могут быть информированы о возможностях лучше оборудованного воздушного судна, например, о требуемой минимальной величине RVR.

4.5 В дополнение к расширенным эксплуатационным возможностям, которые системы HUD, визуализации и гибридные системы в состоянии обеспечить, такие системы будут также предлагать эксплуатационные преимущества и преимущества в плане безопасности полетов за счет повышения уровня ситуативной осведомленности, более раннего захвата визуальных ориентиров и более плавного перехода к полету по визуальным ориентирам посредством естественного зрения. Эти преимущества более ярко выражены для трехмерных заходов на посадку типа А, чем для заходов на посадку типа В.

5. Схемы выполнения полетов

5.1 Не запрещается использовать системы визуализации в связи с выполнением полета по кругу. Однако, учитывая конфигурацию системы визуализации и характер схемы полета по кругу, основные визуальные ориентиры могут быть получены только посредством естественного видения, а расширенные эксплуатационные возможности не могут быть предоставлены существующим системам визуализации. Система визуализации может дополнительно повысить уровень ситуативной осведомленности.

5.2 Схемы полетов, связанные с использованием HUD, систем визуализации и гибридных систем, следует включать в руководство по производству полетов. Положения руководства по производству полетов должны охватывать:

- a) любые ограничения, налагаемые в рамках утверждения летной годности или эксплуатационного утверждения;
- b) влияние расширенных эксплуатационных возможностей на:
 - 1) планирование полета в отношении аэродрома назначения и запасного аэродрома;

- 2) наземные операции;
- 3) выполнение полета, например, запрет захода на посадку и минимальная видимость;
- 4) оптимизацию работы экипажа, учитывающую конфигурацию оборудования, например пилоты могут иметь различную индикаторную аппаратуру;
- 5) стандартные эксплуатационные процедуры, например, автоматические системы управления полетом, речевые подтверждения, которые могут относиться к конкретной системе визуализации или гибридной системе, критерии стабилизированного захода на посадку;
- 6) планы полета ОВД и радиосвязь.

6. Утверждения

6.1 Общие положения

6.1.1 Эксплуатант, желающий выполнять полеты с HUD или эквивалентной системой индикации, системой визуализации или гибридной системой, должен будет получить соответствующие утверждения (например, пп. 4.2.8.1.1 и 6.23). Характер утверждений будет зависеть от планируемых полетов и сложности оборудования.

6.1.2 Для повышения степени ситуативной осведомленности может использоваться усиленное визуальное изображение без специального эксплуатационного утверждения. Однако в руководстве по производству полетов должны быть указаны стандартные эксплуатационные правила для таких операций. Примером такого вида эксплуатации является EVS или SVS с выводом информации на индикатор на приборной доске, который используется лишь для получения информации об окружающей обстановке вокруг воздушного судна при выполнении наземных операций, когда этот индикатор не находится в основном поле зрения пилота. Для повышения степени ситуативной осведомленности необходимо обеспечить, чтобы использование системы визуализации не создавало помех выполнению стандартных процедур или эксплуатации, или использованию других бортовых систем. В некоторых случаях обеспечение совместимости может потребовать внесения изменений в стандартные процедуры для других бортовых систем или оборудования.

6.1.3 В тех случаях, когда для расширения эксплуатационных возможностей используется изображение системы визуализации и гибридная система с изображениями систем визуализации, для эксплуатационного утверждения, как правило, потребуется вывод отображаемой информации на HUD совместно с полетной информацией наведения. Для эксплуатационных утверждений может потребоваться также вывод этой информации на индикатор на приборной доске. Расширенные эксплуатационные возможности могут использоваться на любом этапе полета, однако наиболее характерным является расширение возможностей при выполнении заходов на посадку по приборам и взлета.

6.1.4 Если заявка на получение утверждения относится к расширению эксплуатационных возможностей для систем, не включающих систему визуализации, инструктивный материал в данном дополнении может использоваться в той мере, в которой это определено государством эксплуатанта или государством регистрации применительно к воздушным судам авиации общего назначения.

6.1.5 Эксплуатантам следует знать, что некоторые государства могут требовать дополнительную информацию о расширении эксплуатационных возможностей, предоставляемую государством эксплуатанта или государством регистрации воздушным судам авиации общего назначения. Как правило, утверждение со стороны такого государства должно быть предоставлено, и в некоторых случаях государство аэродрома может выдать свое утверждение или подтвердить изначально данное утверждение.

6.2 Утверждения расширенных эксплуатационных возможностей

Для получения расширенных эксплуатационных возможностей эксплуатанту необходимо будет указать планируемые эксплуатационные возможности и представить надлежащую заявку. Надлежащая заявка должна содержать:

- a) *Данные заявителя – требуются для всех заявок на утверждение.* Официальное название и фирменное наименование или торговое наименование, юридический адрес, почтовый адрес, адрес электронной почты и контактные номера телефона/факса заявителя.

Примечание. Держателям сертификата эксплуатанта следует указывать название компании, номер сертификата эксплуатанта и адрес электронной почты.

- b) *Данные воздушного судна – требуются для всех заявок на утверждение.* Изготовитель(и) воздушного судна, модель(и) и регистрационная(ые) отметка(и).
- c) *Контрольный перечень соответствия системы визуализации эксплуатанта.* Содержание контрольного перечня соответствия приведено в таблице I-3. Перечень соответствия должен включать в себя информацию, касающуюся запрашиваемого утверждения и регистрационных знаков соответствующего воздушного судна. Если в заявку включено более одного типа воздушного судна (парка судов), по каждому воздушному судну/парку судов следует представить заполненный перечень соответствия требованиям. Процесс подготовки должен предусматривать процедуры на случай непредвиденных обстоятельств, которые необходимо использовать в случае ухудшения работы или отказа системы.
- d) *Документы, предоставляемые вместе с заявкой.* Копии всех документов, указанных в колонке 4 контрольного перечня соответствия системы визуализации эксплуатанта (таблица I-3), должны быть приложены при возврате заполненной формы заявки ведомству гражданской авиации. Не обязательно направлять полностью руководства, требуется направить только соответствующие разделы/страницы.
- e) *Ф.И.О, должность и подпись.*

Таблица I-3. Примерный перечень соответствия требованиям для системы визуализации держателя сертификата эксплуатанта

Основной заголовок	Более подробное описание тем, рассматриваемых в заявке	Дополнительные требования	Ссылка на руководство по производству полетов эксплуатанта или на иной справочный документ
1.0 Справочные документы, использованные при составлении заявки	Представляемая заявка должна быть основана на действующем обновленном нормативном материале. Заявление о соблюдении требований, показывающее выполнение критериев действующих нормативных положений и требований		
2.0 Летное руководство (ЛР)	Копия соответствующего положения ЛР, указывающая на основание для сертификации бортовой системы визуализации и имеющиеся эксплуатационные ограничения		
3.0 Обратная связь и отчеты о существенных проблемах	Описание процесса предоставления отчетов о нарушениях в ходе практического применения процедур. <i>Примечание. В частности, существенные проблемы, касающиеся системы визуализации/систем HUD, предоставление отчетов об обстоятельствах/зонах, в которых система визуализации не принесла удовлетворительных результатов</i>		
4.0 Поставщик карт захода на посадку по приборам и эксплуатационные минимумы	Название поставщика соответствующих карт захода на посадку по приборам. Подтверждение, что все эксплуатационные минимумы аэродрома установлены в соответствии с методом, приемлемым для соответствующего полномочного органа		
5.0 Записи в руководстве по производству полетов и стандартные эксплуатационные правила	Разработано производителем/эксплуатантом. Правила изготовителя рекомендованы в качестве отправной точки и должны включать в себя по меньшей мере вопросы, указанные в колонке дополнительных требований	Определения. Проверить, чтобы все члены экипажа обладали квалификацией для работы с системой визуализации/HUD. Использование MEL. Оборудование, требуемое для эксплуатации системы визуализации. Типы заходов на посадку, при которых могут использоваться системы визуализации. Заявление о том, что по мере возможности следует использовать автопилот/командный пилотажный прибор. Минимальные визуальные ориентиры для выполнения посадки. Запрет	

<i>Основной заголовок</i>	<i>Более подробное описание тем, рассматриваемых в заявке</i>	<i>Дополнительные требования</i>	<i>Ссылка на руководство по производству полетов эксплуатанта или на иной справочный документ</i>
		<p>захода на посадку и RVR. Критерии стабилизированного захода на посадку. Правильная установка кресел и положение глаз. Координация действий экипажа, например, обязанности пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, не управляющего воздушным судном:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ограничения; • назначение пилота, управляющего и не управляющего ВС; • использование автоматической системы управления полетом; • работа с контрольным перечнем; • инструктаж при заходе на посадку; • ведение радиосвязи; • мониторинг и перекрестная проверка приборов и радиосредств; • использование индикации повторителя пилотом, не управляющим ВС. <p>Процедуры на случай непредвиденных обстоятельств, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • отказы выше или ниже высоты принятия решения; • предупреждения об отклонении ILS; • отключение автопилота; • отключение автомата тяги; • отказы электросистемы; • отказ двигателя; • отказы и потеря визуальных ориентиров на высоте принятия решения или ниже; • отказ системы визуализации/ HUD ниже нормальной высоты принятия решения; • сдвиг ветра; • предупреждения БСПС; • предупреждения улучшенной системы предупреждения о близости земли 	
6.0 Оценка риска для безопасности полетов		Оценка риска для безопасности полетов, проводимая эксплуатантом	

Редакционное примечание. Вставить новое дополнение К:

ДОПОЛНЕНИЕ К. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Дополнение к главе 14 Приложения 6

1. Цель и рамки применения

В настоящем дополнении содержится инструктивный материал, касающийся перевозки опасных грузов в качестве груза. В главу 14 Приложения 6 включаются требования к перевозке опасных грузов, применяющиеся ко всем эксплуатантам. Эксплуатантам, утвержденным для перевозки опасных грузов в качестве груза, необходимо выполнять дополнительные требования. Помимо эксплуатационных требований, приведенных в Приложении 6, существуют другие требования в Приложении 18 и в Технических инструкциях, которые также необходимо соблюдать.

2. Определения

Там, где в настоящем дополнении используются нижеприведенные термины, они имеют следующее значение:

Груз. Любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

Примечание 1. Данное определение отличается от определения "груза", данного в Приложении 9 "Упрощение формальностей".

Примечание 2. СОМАТ, отвечающий критериям классификации опасного груза и перевозимый в соответствии с п. 2.2.2 части 1 или п. 2.2.3 части 1 или п. 2.2.4 части 1 Технических инструкций, рассматриваются как "груз" (например, запасные части для воздушных судов, такие как химические источники кислорода, командно-топливные агрегаты, огнетушители, масла, смазочные материалы, чистящие средства).

3. Государства

3.1 Государству эксплуатанта следует указывать в эксплуатационных спецификациях, утвержден или не утвержден эксплуатант для перевозки опасных грузов в качестве груза. Если эксплуатант утвержден для перевозки опасных грузов в качестве груза, следует включать в спецификации любые ограничения.

3.2 Эксплуатационное утверждение может быть предоставлено для перевозки только конкретных типов опасных грузов (например, сухой лед, биологические вещества, грузы категории В и опасные грузы в освобожденных количествах) или СОМАТ.

3.3 Дополнение к Техническим инструкциям содержит инструктивный материал, касающийся обязанностей государств по отношению к эксплуатантам. В него включена дополнительная информация к части 7 Технических инструкций относительно хранения и

погрузки, предоставления информации, проверок, обеспечения соблюдения требований и информация из Приложения 6, касающаяся обязанностей государств в отношении опасных грузов.

3.4 Перевозка опасных грузов не в качестве груза (например, медицинские рейсы, поисково-спасательные операции) рассматривается в главе 1 части 1 Технических инструкций. Исключения, касающиеся перевозки опасных грузов, представляющих собой оборудование или предназначенных для использования на борту воздушного судна в ходе полета, указаны в п. 2.2.1 части 1 Технических инструкций.

4. Эксплуатант

4.1 Учебная программа эксплуатанта должна охватывать как минимум аспекты перевозки опасных грузов, перечисленные в таблице 1-4 Технических инструкций, если эксплуатант утвержден для перевозки опасных грузов, или в таблице 1-5, если он не утвержден для такой перевозки. Переподготовка должна проводиться в пределах 24 месяцев после предшествующей подготовки, за исключением случаев, когда Техническими инструкциями предусмотрено иное.

4.2 Подробное описание программы подготовки в области перевозки опасных грузов, включая политику и процедуры в отношении персонала третьих сторон, принимающего участие в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки опасных грузов, следует включить в руководство по производству полетов.

4.3 Технические инструкции требуют, чтобы эксплуатанты вносили информацию в руководства по производству полетов и/или другие соответствующие руководства, позволяющую летным экипажам, другим сотрудникам и агентам по наземному обслуживанию выполнять свои обязанности в отношении перевозки опасных грузов и проходить первоначальную подготовку до выполнения должностных обязанностей, связанных с опасными грузами.

4.4 Эксплуатантам надлежит выполнять и обеспечивать выполнение требований, установленных государствами, в которых производство полетов осуществляется в соответствии с положениями п.4.2.2.3 Приложения 6.

4.5 Эксплуатанты могут обращаться за разрешением перевозить в качестве груза только конкретные опасные грузы, такие как сухой лед, биологические вещества, грузы категории В, СОМАТ и опасные грузы в освобожденных количествах.

4.6 Дополнение 1 к главе 7 части S-7 Дополнения к Техническим инструкциям содержит дополнительный инструктивный материал и информацию о требованиях, касающихся эксплуатантов, не утвержденных для перевозки опасных грузов в качестве груза, и для эксплуатантов, утвержденных для перевозки опасных грузов в качестве груза.

4.7 Всем эксплуатантам следует разработать и внедрить систему, обеспечивающую актуальное информирование их о нормативных изменениях и обновлениях. Технические инструкции содержат детальные указания, необходимые для безопасной перевозки опасных грузов по воздуху. Эти инструкции выпускаются раз в два года со вступлением в силу 1 января нечетного года.

Конец нового дополнения

...

— КОНЕЦ —