

РУКОВОДСТВО ПО АВИАТРАНСПОРТНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Корпорация «ЭксонМобил»



**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ
НАДЕЖНОСТЬЮ ОПЕРАЦИЙ
АВИАТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ**

Дата переиздания: 21 февраля 2013 г.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
НЕ ПОДЛЕЖИТ ПЕРЕСМОТРУ В ПЕЧАТНОМ ИЛИ ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ

ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ПЕЧАТНОЙ ИЛИ ЭЛЕКТРОННОЙ ВЕРСИИ ДОЛЖНЫ УБЕДИТЬСЯ В ТОМ, ЧТО ОНИ РАБОТАЮТ С ПОСЛЕДНЕЙ РЕДАКЦИЕЙ НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА
ДЛЯ ЭТОГО СЛЕДУЕТ СВЯЗАТЬСЯ С УКАЗАННЫМ НИЖЕ ОТДЕЛОМ ИЛИ ПРОВЕРИТЬ РАЗДЕЛ «СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАДЕЖНОСТЬЮ ОПЕРАЦИЙ» (СУНО) НА ВЕБ-САЙТЕ ВНУТРЕННЕЙ СЕТИ КОРПОРАЦИИ «ЭКСОНМОБИЛ», ОСВЕЩАЮЩЕМ ВОПРОСЫ ОХРАНЫ ТРУДА, ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
РАЗДЕЛ «НАДЕЖНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ»
@ Aviation Operations Guide

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА КОНТРОЛИРУЕТСЯ АВИАТРАНСПОРТНЫМ ОТДЕЛОМ КОРПОРАЦИИ «ЭКСОНМОБИЛ». ПРАВО ВНОСИТЬ ИЗМЕНЕНИЯ В НАСТОЯЩИЙ ДОКУМЕНТ ЗАКРЕПЛЕНО ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЗА АВИАТРАНСПОРТНЫМ ОТДЕЛОМ.
ЭТО ПРЕДПОЛАГАЕТ, ЧТО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРЕДПРИЯТИЯ ИМЕЮТ ПРАВО ВКЛЮЧАТЬ ТРЕБОВАНИЯ МЕСТНЫХ КОМПАНИЙ В РАЗДЕЛ 11, КАК УКАЗАНО В ПУНКТЕ 1.1.2 НАСТОЯЩЕГО ДОКУМЕНТА
ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ МОГУТ ПРЕДСТАВЛЯТЬСЯ В УКАЗАННЫЙ НИЖЕ ОТДЕЛ ДЛЯ КОНТАКТОВ

ОТДЕЛ ДЛЯ КОНТАКТОВ

Корпорация «ЭксонМобил»
Авиатранспортный отдел
3250 Love Field Drive
Dallas TX 75235 USA

Телефон: 1-972-373-3790
Факс: 1-972-373-3735
Адрес электронной почты: karla.m.dobbs@exxonmobil.com

РЕЕСТР РЕДАКЦИЙ

Вид изменения	Дата изменения	Номер раздела / описание изменения
Первое издание	29 янв.1992 г.	Первое издание Руководства
Редакция 01	1 окт.1993 г.	Повторное издание всего Руководства
Изменение	15 апр.1994 г.	Текущее обновление
Изменение	26 сен.1994 г.	Форма освобождения от ответственности
Повторное издание	1 июн.1996 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Повторное издание	6 июл.2000 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Повторное издание	1 сен.2001 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Изменение	13 дек.2001 г.	Текущее обновление
Повторное издание	21 авг. 2002 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Изменение	21 окт. 2002 г.	Текущее обновление
Повторное издание	5 фев.2004 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Повторное издание	6 мая 2004 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Повторное издание	1 сент. 2005 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Повторное издание	15 янв. 2007 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений и стандартизации формата)
Повторное издание	22 авг. 2008 г.	Все разделы и страницы заменены
Повторное издание	15 июня. 2010 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений)
Повторное издание	7 мая 2012 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений)
Повторное издание	21 февраля 2013 г.	Руководство в целом (с учетом редакторской правки, предыдущих изменений, исправлений)

РЕЕСТР ИЗМЕНЕНИЙ

21 ФЕВРАЛЯ 2013 г.	
Параграф	Изменения – все выделены синим цветом и отмечены вертикальной полоской слева на полях
Много-численные	Крайне незначительные редакторские/грамматические правки и т.д., отмеченные как указано выше, но не перечисленные в реестре изменений
1.1.4.d.	Добавлена инструкция о судах, относящихся категории с ограниченным применением
1.2.4	Добавлена инструкция о продлении/истечении сроков запросов на отступление
1.8	Дополнительное уточнение определения терминов «опасность» и «инцидент»
2.3	Удален текст инструкции предыдущей редакции о страховании; ответственность за рассмотрение страхового полиса возложена на службу снабжения
4.4.7	Добавлена новая инструкция о контроле за вибрацией
5.4.3	Добавлена новая инструкция об обучении с использованием тренажеров
6.1.2	Добавлена уточненная инструкция о сопровождении полетов
7.0.3.f	Добавлена инструкция об использовании сеток безопасности на вертолетных площадках, используемых вертолетами с ползковыми шасси
7.2.3	Разъяснены требования к системе автоуправления зависанием
7.3.2.a	Добавлены разъяснения относительно длинного троса
9.0.1.b	Уточнены положения руководства по топливу
10.4.3 d	
10.4.4 a.5	Добавлены разъяснения об аварийных дыхательных системах
10.7.1 - 10.7.4	Откорректирован текст об отчетности в случае аварии, ЧС, опасности и опасной ситуации
Таблица 4.8	Изменены требования к контролю за полетными данными для самолетов
Таблица 4.9	Изменены требования к системам предотвращения столкновения, контроля вибрации для вертолетов
Таблица 5.5	Незначительное изменение в примечании 2 относительно использования пилотов-инструкторов для проверочных полетов

Март 2012 г.	
Параграф	Изменения – все выделены синим цветом и отмечены вертикальной полоской на полях
Многочисленные	Крайне незначительные редакторские/грамматические поправки и т.д., отмеченные как указано выше, но не перечисленные в реестре изменений
1.6.4	Редакторская правка, поскольку документам OGP не присваиваются новые номера при переиздании
4.4.1.a., 4.4.1.a.1)	Пояснение, что владелец сертификата на воздушное судно (СН) несет ответственность за его полётопригодность и принятие дополнительных мер, направленных на поддержание годности к лётной службе в соответствии с руководствами, предназначенными для владельцев сертификата (СН)
4.4.1.h.	Новый пункт, содержащий положение, что владелец сертификата (СН) несет ответственность за проведение технического обслуживания, которое может осуществляться третьей стороной
4.4.4.	Пересмотренный пункт, содержащий требования, что Оператор должен ввести в действие программу надзора за оказанием услуг, представляющих особую важность, и документировать такие мероприятия по надзору
4.4.5.	Пересмотренный пункт, в котором поясняется ожидаемый порядок утверждения расширенных объемов техобслуживания и пр.
4.4.6.	Незначительное уточнение формулировки
4.5.3	Текст перемещен в п. 6.11.5
5. и 5.0	Изменен заголовок и первый пункт раздела. Цель заключается в помещении в один раздел указаний, относящихся к полетам, дежурствам предупреждению усталости в данный раздел 5.
5.1.	Ранее приводившаяся информация, включающая требования к пилотам, перенесена в п. 5.4, и введен новый п. 5.1 с перемещением данных о продолжительности полетов и дежурств из п. 6.4.
5.2., 5.2.1, 5.2.2	Ранее приводившаяся информация, включающая требования к вспомогательному и техническому персоналу, перенесена в п. 5.6, а также добавлен новый п. 5.2, в котором объединены все содержащиеся в данном документе данные о максимальной продолжительности полетов, которые перенесены из п.п. 6.4, 7.3.8
5.2.4	Новый раздел, в котором приведены все указания, относящиеся к операциям в условиях большой рабочей нагрузкой, с внесением некоторых изменений и размещением в том же месте, где приводятся данные о максимальной продолжительности полетов, и перенесением информации из п.п. 6.4.3, 7.0.6, 7.3.8
5.2.5.	Текст с указанием максимальной продолжительности полетов и дежурств перемещен из п. 6.4.4. для объединения с другой соответствующей информацией по тому же вопросу

5.3., 5.3.1.- 5.3.4	Новые пункты, в которых объединена вся информация по предупреждению усталости, помещенные в одном месте (ранее находились в п.п. 6.4.5-6.4.8) и содержащие незначительно измененные указания с рекомендацией введения программы предупреждения усталости персонала, включая персонал на важных для обеспечения безопасности должностях. Приводившаяся ранее информация, относящаяся к обязанностям персонала при выполнении специальных операций, перенесена из п. 5.3. в п. 5.7
5.4, 5.4.1	Новое местоположение ранее приводившейся информации о требованиях к пилотам, которая перенесена из п. 5.1 с незначительными изменениями формулировок, выражающих требования к пилотам соблюдать положения, регулирующие максимальную продолжительность полетов/дежурств и предупреждение усталости, которые содержатся в руководствах.
5.4.8.	Новый раздел по операциям, выполняемым с использованием различных типов летательных аппаратов
5.5	Новый раздел по требованиям, предъявляемым к вспомогательному составу летного экипажа (бортпроводникам)
6.3.1-6.3.4	Изменения формулировок, относящихся к быстрой дозаправке (дозаправке воздушных судов с работающими двигателями) на основе учета информации, содержащейся в бюллетене по ТБ Федерального агентства воздушного транспорта (FAA), а также объединения информации, ранее приводившейся в п. 9.2
6.4	Информация перенесена в п.п. 5.1.1, 5.2, 5.3
6.9.4	Удалена формулировка "во время посадки и взлета" как не соответствующая содержанию
6.9.7.e	Добавлены сокращенные обозначения ADM/CRM (см. Таблицу 5.6) для введения дополнительных требований для наблюдателей
6.9.8	Заменены слова "лётный экипаж" на "пилот", поскольку требования не относятся ни к кому из членов экипажа, помимо пилотов
6.9.9	Изменены формулировки, выражающие требования к пилотам соблюдать все положения, регулирующие максимальную продолжительность полетов/дежурств и предупреждение усталости
6.11.5	Раздел, относящийся к контрольным перечням по проверке воздушного судна и их использованию, перенесен из п. 4.5.3, т.к. более целесообразно его нахождение в руководящих положениях для операторов
7.0.6	Требования перенесены в п. 5.2.4
7.3.5	Уточненная формулировка для согласования с новейшими руководящими отраслевыми положениями, в которых содержатся стандарты на оборудование для транспортировки грузов на внешней подвеске
7.3.8	Требования перенесены в п. 5.2.4
8.0.6	В одном разделе объединены и расширены формулировки п.п. 8.0.6 и 8.0.7 для включения вопросов аварийного реагирования при разливах, а также внесены другие незначительные изменения формулировок. Соответственно в разделе 8.0. изменена нумерация остальных пунктов
9.2	Содержание перенесено в п. 6.3 (Быстрая дозаправка)
10.4.1.c-d	Незначительные корректировки формулировок и рекомендаций, относящиеся к рассмотрению установления требований к дополнительному аварийно-спасательному оборудованию. Объединены п.п. с и d.
10.4.2, 10.4.3	Незначительные изменения в формулировках для более четкого выделения пересматриваемых требований к аварийным дыхательным системам, а также в формулировках, относящихся к утверждению ИСС. Прочие незначительные изменения формулировок.
10.4.6	Представлены новые руководящие положения по применению аварийных дыхательных систем (EBS)
Таблица 4.8, 4.9	Дополнительно введена аббревиатура EGPWS, обозначающая усовершенствованную систему предупреждения опасного сближения с землей или эквивалентную систему, вместо ранее использовавшейся аббревиатуры TAWS. Мониторинг лётных характеристик (FDM) добавлен в качестве минимального требования для долговременных контрактов вместо рекомендации для долговременных контрактов
Таблица 5.6	Добавлены требования к оптимизации ресурсов управления в кабине экипажа и принятия аэронавигационных решений (CRM/ADM) для наблюдателей или инженеров, которые являются членами летного экипажа. Для технического персонала дополнительно введено изучение факторов присутствия человека в системе. Дополнительно введены ежегодные курсы обучения для повышения квалификации, что предпочтительно для долговременных контрактов, и установлены два минимальных годовых периода.

2010			
Раздел	Пункт	Изменения	Редакция
Все	Подпункты	Удален гриф «Только для использования в компании «ЭксонМобил»	15.06.10
1	1.4	Редакторские правки, грамматика	15.06.10
1	1.6	В качестве источника добавлено Руководство по управлению воздушными судами для нефтегазодобывающих компаний	15.06.10
2	2.0 и подпункты	Редакторские правки и добавление нового текста о системе управления безопасностью	15.06.10
4	4.3.3	Удаление 4.3.3 с, первый пункт; изменение 4.3.3.e	15.06.10
4	4.4.1. a	Редакторские правки	15.06.10
4	4.6.2.a	Редакторские правки, замена 'wherever' на 'whenever'	15.06.10
5	5.1.5	Замена «первого пилота» на «пилота»	15.06.10
6	Таблица 6.0.3	Исправление ссылки на подпункт	15.06.10
6	6.06	Редакторские правки, уточнение	15.06.10
6	6.1.2	Редакторские правки, грамматика, уточнение	15.06.10
6	6.1.2	Редакторские правки, грамматика, уточнение	15.06.10
6	6.1.4	Редакторские правки, уточнение	15.06.10
6	6.4	Изменение названия с целью отражения добавления пунктов по безопасности	15.06.10
6	6.4.1. a, b, c	Уточнение, расширение объема	15.06.10
6	6.4.2. a, b, c	Редакторские правки, грамматика, объем	
6	6.4.2. d	Включение рекомендаций по программе предотвращения утомляемости экипажей	15.06.10
6	6.4.3. a, b	Изменение семи номеров дней для приведения в соответствии с Руководством по управлению воздушными судами для нефтегазодобывающих компаний	15.06.10
6	6.4.3. a, b	Добавление текста, уточнение	15.06.10
6	6.4.4. a, b	Редакторские правки, уточнение	15.06.10
	6.4.4. c	Редакторские правки, удаление	15.06.10
6	6.4.5	Редакторские правки, расширение объема	15.06.10
6	6.4.6	Новый, добавление инструкции по максимальному пределу эксплуатации	15.06.10
6	6.4.7	Новый, добавление требования к обеспечению отдыха экипажей, выполняющих длительные задания	15.06.10
6	6.4.8	Новый, добавление требований к разграничению обязанностей персонала, совмещающего различные функции на удаленных объектах.	15.06.10
6	6.9.3. a, c	Добавление текста для уточнения приемлемых условий, минимальных требований и обеспечения соответствия с табл. 6.0.3.	15.06.10
6	6.9.5. d	Редакторские правки, уточнение	15.06.10
6	6.10.1	Редакторские правки, уточнение	15.06.10
6	6.11	Изменение заголовка	15.06.10
6	6.11.1	Редакторские правки, уточнение	15.06.10
6	6.11.3	Новый	15.06.10
6	6.11.4	Новый	15.06.10
6	6.12	Редакторские правки, уточнение	15.06.10
7	7.2.7	Редакторские правки, грамматика	15.06.10
7	7.3.4.d	Перенос в раздел 7.2	15.06.10
7	7.3.5.d	Редакторские правки, грамматика	15.06.10

2010			
Раздел	Пункт	Изменения	Редакция
7	7.3.8. a, b	Замена «30» дней на «28» для приведения в соответствии с Руководством по управлению воздушными судами для нефтегазодобывающих компаний	15.06.10
8	8.0.7.d	Включение в таблицу категории H3	15.06.10
9	9.1.1	Включение ссылки на API/EI 1550	15.06.10
9	9.1.3	Включение стандарта качества ASTM 1655	15.06.10
12	Таблица 4.8	Редакторские правки – замена системы EGPWS на TAWS; новое – добавление оборудования для отслеживания данных о полете	15.06.10
12	Таблица 4.9	Редакторские правки – замена системы EGPWS на TAWS; новое – добавление оборудования для отслеживания данных о полете	15.06.10
12	Таблица 5.5	Удаление из таблицы «Квалификационные требования для вторых пилотов» «Только реактивный» и «Многомоторный с воздушным винтом», добавление примечания	15.06.10
12	Таблица 5.5	Определение минимального требования к владению английским языком на уровне 4 (ИКАО)	15.06.10

2008			
Раздел	Пункт	Изменения	Редакция
Все	Все	Изменение формата всех разделов и нумерации пунктов	22.08.08
1	Определения	Добавление определения зоны захода на посадку и взлета	22.08.08
1	Определения	Добавление определения зоны прерванного взлета	22.08.08
1	Определения	Удаление «аварийной ВПП», замена на зону прерванного взлета	22.08.08
1	Форма 1.9	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
4	4.4.1.g	Уточнение с целью указать, что независимая проверка не может проводиться лицом, выполнившим работу.	22.08.08
4	График 4.10	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
4	Таблица 4.8	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
4	Таблица 4.9	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
5	Таблица 5.5	Определение уровня владения английским языком в соответствии с документом ИКАО 9835	22.08.08
5	Таблица 5.5	Изменение с указанием уровней опыта пилота, соответствующих международным стандартам нефтегазодобывающих компаний	22.08.08
5	Таблица 5.5	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
5	Таблица 5.6	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
6	6.0.5	Размер шрифта	22.08.08
7	График 7.4	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
8	8.1.5	Измерение формата подпунктов с использованием терминов «зона захода на посадку и взлета» и «зона прерванного взлета»	22.08.08
10	Приложение 10.1	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
10	Приложение 10.2	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
10	Приложение 10.3	Перенос в новый раздел 12	22.08.08
10	Приложение 10.4	Перенос в новый раздел 12	22.08.08

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
ОТДЕЛ ДЛЯ КОНТАКТОВ	I
РЕЕСТР РЕДАКЦИЙ	1
РЕЕСТР ИЗМЕНЕНИЙ	2
СОДЕРЖАНИЕ	VI
РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	101
1.0. ЦЕЛИ	101
1.1. УКАЗАНИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ	101
1.2. ОТСТУПЛЕНИЯ	102
1.3. КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КОНСУЛЬТАНТЫ ПО ВОПРОСАМ АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	102
1.4. НЕЗАВИСИМЫЕ ПРОВЕРКИ	102
1.5. ВОЗДУШНЫЕ СУДА ДЛЯ ТРЕТЬИХ СТОРОН ИЛИ РАБОТНИКОВ	102
1.6. ДРУГИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННЫХ ОПЕРАЦИЙ	103
1.7. ОТЧЕТНОСТЬ	103
1.8. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	103
РАЗДЕЛ 2. АВИАЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ	201
2.0. ОЦЕНКА И ПРИВЛЕЧЕНИЕ ОПЕРАТОРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	201
2.1. ПЕРИОДИЧЕСКИЕ И ВНЕПЛАНОВЫЕ ПРОВЕРКИ	201
2.2. ПОДГОТОВКА КОНТРАКТА	202
2.3. СТРАХОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО	202
2.4. НАРКОТИКИ / УЧЕТНЫЕ ПРЕПАРАТЫ И АЛКОГОЛЬ	202
РАЗДЕЛ 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК	301
3.0. ЗАГРУЗКА И ЦЕНТРОВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА	301
3.1. ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗУ	301
3.2. ОПАСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ (ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ)	301
3.3. ПАССАЖИРСКИЙ МАНИФЕСТ	301
3.4. УЧЕТ ВЕСА ПАССАЖИРОВ	302
3.5. ИНСТРУКТАЖ ПАССАЖИРОВ	302
3.6. ИНСТРУКТАЖ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВИДЕОМАТЕРИАЛА	304
3.7. ИНСТРУКТАЖ НА ИНОСТРАННОМ ЯЗЫКЕ	304
3.8. ПУНКТЫ СБОРА ПАССАЖИРОВ	304
3.9. ОБУЧЕНИЕ ПАССАЖИРОВ	304
3.10. ТРЕБОВАНИЯ К ОДЕЖДЕ ПАССАЖИРОВ	305
3.11. ДЕЙСТВИЯ ПАССАЖИРОВ И РАБОТА С ГРУЗОМ НА ВЕРТОЛЕТНЫХ ПЛОЩАДКАХ	305
3.12. МЕСТА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ	306
РАЗДЕЛ 4. ТРЕБОВАНИЯ К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ	401
4.0. ОТБОР ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	401
4.1. УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ	401
4.2. СТАНДАРТНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИЕМКЕ	401
4.3. ТРЕБОВАНИЯ К КОНФИГУРАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА	401
4.4. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ	402
4.5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	406
4.6. ТРЕБОВАНИЯ К САМОЛЕТАМ	406
4.7. ТРЕБОВАНИЯ К ВЕРТОЛЕТАМ	407
РАЗДЕЛ 5. ПЕРСОНАЛ	402
5.0. ПЕРСОНАЛ – ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	402
5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЖУРСТВ И ПОЛЕТОВ – ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	402
5.4. ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТАМ	404
5.5. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ СОСТАВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА (ПРИ ЕГО НАЛИЧИИ)	406
5.6. ТРЕБОВАНИЯ К ВСПОМОГАТЕЛЬНОМУ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ	406
5.7. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	407
5.8. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ	407
5.9. ЗАЩИТНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА	407

РАЗДЕЛ 6. ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ – САМОЛЕТЫ И ВЕРТОЛЕТЫ	601
6.0. ПРАВИЛА ПОЛЕТА И ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ	601
6.1. СООБЩЕНИЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ (СОПРОВОЖДЕНИЕ ПОЛЕТОВ)	604
6.2. МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА	605
6.3. ДОЗАПРАВКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С РАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ (БЫСТРАЯ ДОЗАПРАВКА)	605
6.4. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЖУРСТВ И ПОЛЕТОВ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ УСТАЛОСТИ – см. Раздел 5	607
6.5. ВОЗДУШНЫЕ СУДА НА ЗЕМЛЕ С РАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ	607
6.6. ГЕОФИЗИЧЕСКАЯ СЪЕМКА	607
6.7. ПОЛЕТЫ НАД ГОРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ	607
6.8. РАСПЫЛЕНИЕ ХИМИЧЕСКИХ ПРЕПАРАТОВ	607
6.9. ПАТРУЛИРОВАНИЕ ТРАССЫ ТРУБОПРОВОДА / ВОЗДУШНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ	607
6.10. ПОЛЕТЫ В РАЙОНАХ С ИНТЕНСИВНЫМ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, А ТАКЖЕ НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ ИЛИ ПРОМЫШЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ	609
6.11. СТАНДАРТЫ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ	609
РАЗДЕЛ 7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ – ОТНОСИТСЯ ТОЛЬКО К ВЕРТОЛЕТАМ	701
7.0. ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ	701
7.1. ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ	704
7.2. ОПЕРАЦИИ С ЛЕБЕДКОЙ	706
7.3. ГРУЗ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ	708
РАЗДЕЛ 8. ПЛАНИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ БАЗ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЕТОВ	801
8.0. БАЗЫ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЕТОВ	801
8.1. ВЕРТОДРОМЫ И ВЕРТОЛЕТНЫЕ ПЛОЩАДКИ	804
8.2. АЭРОПОРТЫ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫЕ ПОЛОСЫ	806
РАЗДЕЛ 9. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТОПЛИВНЫХ СИСТЕМ И УПРАВЛЕНИЕ ИМИ	902
9.0. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	902
9.1. КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА ТОПЛИВА	902
9.2. БЫСТРАЯ ДОЗАПРАВКА (ДОЗАПРАВКА ПРИ РАБОТАЮЩИХ ДВИГАТЕЛЯХ) СМ. 6.3.3	906
9.3. ПЕРЕДВИЖНЫЕ МОРСКИЕ ТОПЛИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ БАКИ	906
РАЗДЕЛ 10. ПЛАНИРОВАНИЕ РЕАГИРОВАНИЯ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	1001
10.0. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	1001
10.1. ЗАДАЧИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПО РЕАГИРОВАНИЮ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ	1001
10.2. УЧЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЦЕНАРИЕВ	1001
10.3. ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ И ОБОРУДОВАНИЕ	1002
10.4. АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА	1004
10.5. ЭКСТРЕННЫЕ РЕЙСЫ	1008
10.6. НЕ ПРИБЫВШЕЕ В СРОК ВОЗДУШНОЕ СУДНО	1008
10.7. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ ОБ АВАРИЯХ, ИНЦИДЕНТАХ/ОПАСНОСТЯХ И МЕРАХ, ПРИНЯТЫХ ДЛЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА/ЭКИПАЖА В СТРОЙ	1008
РАЗДЕЛ 11 МЕСТНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ РОДСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	1101
РАЗДЕЛ 12 ТАБЛИЦЫ СХЕМЫ И ПРИЛОЖЕНИЯ	1201
Таблица 4.8. РЕКОМЕНДУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ САМОЛЕТОВ	1203
Таблица 4.9. РЕКОМЕНДУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ	1205
Таблица 5.5. ТРЕБОВАНИЯ К СТАЖУ И ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ	1207
Таблица 5.6. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВСПОМОГАТЕЛЬНОМУ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ	1209
СХЕМА 4.10 - АЛГОРИТМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ОБЫЧНЫХ/СЛОЖНЫХ УСЛОВИЙ	1210
СХЕМА 7.4. НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ	1212
ФОРМА 1.9. ОТЧЕТ О ПОЛЕТАХ	1214
ФОРМА 10.1 - КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ЭКСТРЕННОГО РЕЙСА	1216
ФОРМА 10.2 - КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НЕ ПРИБЫВШЕГО В СРОК ВОЗДУШНОГО СУДНА	1218
ФОРМА 10.3 - КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ПРОИСШЕСТВИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ	1220
ФОРМА 10.4 – ОТЧЕТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ/ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ	1222

ExxonMobil	Стр. VIII
Авиатранспортный отдел	Руководство по авиатранспортному обслуживанию
Содержание	Дата переиздания: 21 февраля 2013 г.

РАЗДЕЛ 13. АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ..... 1301

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1.0. ЦЕЛИ

- 1.0.1.** Данное Руководство по авиатранспортному обслуживанию (РАТО) дополняет Систему управления надежностью операций (СУНО) Компании; принципы СУНО должны использоваться при применении РАТО.
- 1.0.2.** РАТО подготовлено в помощь подразделениям и филиалам Компании (в дальнейшем называемым «родственные организации»), действующим как в США, так и в других странах, при планировании, разработке и выполнении безопасных и эффективных авиатранспортных операций Компании.

1.1. УКАЗАНИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ

- 1.1.1.** Материал, представленный в настоящем РАТО, должен рассматриваться только как справочное руководство, а для толкования информации, содержащейся в настоящем документе, следует привлекать квалифицированного Консультанта по авиатранспортным вопросам (пункт 1.3), если смысл содержания неясен.
- 1.1.2.** Особенности конкретных регионов, функций или особые условия могут диктовать необходимость принятия дополнительных мер безопасности. Информация о таких дополнительных мерах, предназначенная к распространению, должна быть рассмотрена квалифицированным Консультантом по авиатранспортным вопросам, откорректирована в соответствии с рекомендациями и включена в раздел 11 в качестве местного приложения Родственной организации. Таким образом формируется РАТО, в котором учитываются особенности деятельности филиала Компании и соблюдаются местные требования СУНО.
- 1.1.3.** Данное Руководство может распространяться среди Родственных организаций, участников совместных предприятий, а также сторонних организаций, если это требуется в связи с характером их деятельности.
- 1.1.4.** Эксплуатация воздушных судов
- a. Никакие указания или требования, содержащиеся в данном РАТО, не должны рассматриваться как разрешение на эксплуатацию воздушных судов или производство полетов иначе, как в строгом соответствии с правилами, действующими на территории страны, в которой зарегистрирован или эксплуатируется воздушное судно.
 - b. Оператор должен иметь Свидетельство о допуске к выполнению полетов, выданное соответствующим регламентирующим органом страны регистрации воздушного судна, и лицензию, если это требуется нормативными актами, или иным образом должен быть уполномочен выполнять конкретные полеты. При оказании Компании услуг Оператор должен действовать в соответствии с наиболее строгими правилами и инструкциями, содержащимися в местных руководствах по эксплуатации воздушных судов гражданской авиации, в данном Руководстве по авиатранспортному обслуживанию, или руководствоваться ограничениями или условиями, указанными в применимом Свидетельстве о допуске к выполнению полетов, и/или инструкциями Оператора.
 - c. Оператор, оказывающий Компании услуги, должен незамедлительно оповещать Авиатранспортный отдел в случае принятия гражданским регламентирующим органом, к юрисдикции которого он относится, любого решения против Свидетельства о допуске к выполнению полетов. Такие решения могут определяться или толковаться как исключения, отступления, а также дисциплинарные, корректирующие или штрафные меры. Невыполнение требования о таком оповещении Компании может стать причиной прекращения работ по условиям контракта.
 - d. Воздушные суда, относящиеся к категории ограниченного применения, не будут использоваться для перевозки пассажиров; перевозка работников Компании и

прямых подрядчиков Компании на воздушных судах с ограниченным применением не допускается.

1.2. ОТСТУПЛЕНИЯ

- 1.2.1. Запросы на отступление от требований данного Руководства должны представляться в письменном виде руководству Подразделения/Родственной организации, отвечающей за авиатранспортное обслуживание.
- 1.2.2. Руководство Подразделения/ Родственной организации должно рассматривать запросы на отступление от требований совместно с представителями Авиатранспортного отдела.
- 1.2.3. Утверждение запросов, входящих в противоречие с требованиями Компании по безопасности, с применимыми законодательными и нормативными актами, или не обеспечивающие эквивалентный уровень безопасности, не допускается.
- 1.2.4. Запросы на отступления обычно утверждаются на срок не более 5 лет, по истечении которого, в случае, если необходимость в отступлении сохраняется, запрос о нем должен повторно направляться на рассмотрение в соответствии с порядком, указанным выше.

1.3. КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КОНСУЛЬТАНТЫ ПО ВОПРОСАМ АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Консультационные услуги по вопросам требований к авиатранспортному обслуживанию и положений настоящего РАТО могут предоставляться Родственным организациям/ Консультантами Компании по вопросам авиатранспортного обслуживания или иными квалифицированными Консультантами по вопросам авиатранспортного обслуживания (в дальнейшем – Консультанты по вопросам авиатранспортного обслуживания).

1.4. НЕЗАВИСИМЫЕ ПРОВЕРКИ

- 1.4.1. Все авиационные Операторы (пункт 2.1) подлежат первоначальной и периодическим проверкам на предмет их технической/операционной подготовки, проводимым независимым квалифицированным Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- 1.4.2. Все текущие/долгосрочные (пункт 1.8 «Термины и определения») авиационные операции подлежат ежегодным проверкам.
- 1.4.3. На этапе начала авиатранспортных операций, когда выполняется большой объем работ, может потребоваться более частое проведение проверок.

1.5. ВОЗДУШНЫЕ СУДА ДЛЯ ТРЕТЬИХ СТОРОН ИЛИ РАБОТНИКОВ

- 1.5.1. Работники Компании, которые в рамках своих служебных обязанностей используют воздушные суда, принадлежащие другим компаниям или арендуемые третьими сторонами/другими компаниями, должны принимать меры предосторожности и консультироваться со специалистами Авиатранспортного отдела до использования таких воздушных судов.
- 1.5.2. Воздушные суда третьих сторон должны отвечать требованиям безопасности / технического качества, сопоставимым с требованиями Компании; они должны иметь достаточное страховое покрытие (см. пункт 2.3.1), а экипаж/персонал должен отвечать требованиям к квалификации, эквивалентным требованиям Компании.
- 1.5.3. Хотя при чрезвычайных обстоятельствах заблаговременная оценка ситуации может оказаться невозможной, работники должны по мере возможности консультироваться с представителями Авиатранспортного отдела непосредственно или через назначенных на местах лиц.

- 1.5.4.** Под условия настоящего документа подпадают воздушные суда, выполняющие полеты на объекты, используемые Компанией по договору и предоставленные «под ключ» через третьих сторон в целях выполнения полетов на подрядной основе для оказания других услуг, связанных с такими работами, как сейсморазведка, баржевые перевозки, геофизическая съемка, доставка грузов, эксплуатация морских передвижных буровых установок (МПБУ) и с прочими подобными работами.
- 1.5.5.** Работникам не разрешается использовать собственные или арендованные воздушные суда для производственно-коммерческой деятельности Компании.

1.6. ДРУГИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННЫХ ОПЕРАЦИЙ

- 1.6.1.** Ниже представлены два вида дополнительных средств Компании ДЛЯ организации авиационных операций, которые могут использоваться в сочетании с РАТО для эффективного руководства полетами.
- 1.6.2.** Руководство по передовому опыту (ПО), в котором содержатся ссылки на данное РАТО, должно быть изучено для выявления передовых методов работ и их ключевых показателей, которые могут использоваться для контроля эффективности.
- 1.6.3.** Оценка рисков (ОР)
- a. ОР может оказаться эффективным инструментом для выявления рисков, связанных с проведением местных операций, а также для разработки планов мероприятий по снижению выявленных рисков.
 - b. Подразделения Компании и их Родственные организации должны рассмотреть возможность проведения периодических детальных оценок рисков применительно к текущим авиационным операциям. Необходимо также рассмотреть возможность оценки рисков на этапе начала авиатранспортных операций.
- 1.6.4.** Кроме того, Международная ассоциация нефтегазодобывающих компаний составила два отчета, которые могут оказаться полезными: (1) Отчет № 420 Руководство по вертолетным операциям в сейсмически опасных регионах и на буровых площадках; и (2) Отчет № 390 Руководство по управлению воздушными судами.

(Примечание. При внесении изменений номера отчетов меняются. Необходимо пользоваться самой последней редакцией с сайта Международной ассоциации нефтегазодобывающих компаний - OGP).

Примечание: следует пользоваться последней редакцией этих документов, находящихся на сайте OGP.

1.7. ОТЧЕТНОСТЬ

- 1.7.1.** О любых происшествиях, инцидентах или опасных ситуациях с воздушным судном следует немедленно докладывать местным представителям Компании Порядок отчетности об инцидентах и происшествиях представлен в Разделе 10, пункт 10.7
- 1.7.2.** Операторы должны представлять местному контактному лицу по вопросам авиатранспортного обслуживания полугодовые отчеты о текущих полетах и/или отчеты по завершении любых специальных рейсов, выполняемых воздушными судами в связи с деятельностью Компании. Экземпляр отчета должен представляться в Авиатранспортный отдел, желательно – по форме Отчета о полетах, представленной в качестве в Разделе 12, ТАБЛИЦЫ, СХЕМЫ И ПРИЛОЖЕНИЯ.

1.8. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Происшествие

Под происшествием с воздушным судном понимается следующее:

- Повреждение или выход из строя элемента конструкции воздушного судна, оказывающее влияние на прочность конструкций воздушного судна, его технические или летные характеристики и требующие проведения крупного ремонта или замены поврежденного элемента.
- Травма или смерть, полученная или наступившая в результате нахождения

на борту или прямого контакта с воздушным судном в период времени с момента посадки до момента высадки.

- Любой ущерб имуществу, причиненный движущимся воздушным судном.

Авиатранспортная база	Аэропорт или Взлетно-посадочная полоса (аэропорт без покрытия), используемые самолетами и/или вертолетами, и Вертодром (на суше) или Вертолетная площадка (в море), предназначенные исключительно для вертолетов.
РАТО	Руководство по авиатранспортному обслуживанию
Консультант по вопросам авиатранспортного обслуживания	Функции Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания выполняет специалист с профессиональной подготовкой в области авиационного обслуживания либо из состава Компании, который может действовать в качестве Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания, либо квалифицированный Консультант по вопросам авиатранспортного обслуживания, работающий по контракту.
Управление гражданской авиации	УГА - обобщающий термин, используемый в настоящем документе для обозначения гражданского органа, осуществляющего на основании вверенных ему нормативно-правовых полномочий контроль над: 1) конкретными типами воздушных судов или 2) авиационной промышленностью суверенного государства, в том числе над персоналом, строительством и техническим обслуживанием судов в пределах своей юрисдикции.
Компания	«Компания» - одно из Подразделений Корпорации «Эксон Мобил» или одна из их Родственных организаций.
Член экипажа	Лицо, назначенное для выполнения определенных функций на воздушном судне во время полета. Этим лицом может быть член экипажа, не являющийся пилотом и выполняющий функции, необходимые для осуществления полета.
Зона захода на посадку и взлета	(ЗЗПС) Обозначенная зона (обычно вблизи вертодрома), над которой выполняется заключительный маневр захода на посадку или начинается маневр взлета.
Полетное время	Полетным временем для Отчета, указанного в п. 1.7, считается время с момента отрыва воздушного судна от поверхности земли до момента, когда оно соприкасается с ней в следующем пункте посадки (исключая все время нахождения на земле/вертолетной площадке, в течение которого работает двигатель неподвижного воздушного судна). Контрольно-надзорными организациями это время обычно называется Временем эксплуатации.
Опасная ситуация	Любая операционная или техническая ситуация, неисправное оборудование, действие, процесс и т.п., которые могут стать причиной повреждения или возникновения опасности для людей или надежности операций. Примеры опасной ситуации - помеха, появившаяся на вертодроме или вертолетной площадке, или небезопасные условия в районе объекта.
Неблагоприятные условия	Условия, при которых не обеспечивается успешная аварийная посадка, или находящиеся на борту воздушного судна лица не могут быть в должной степени защищены от воздействия погодных факторов, или не могут быть выполнены поисково-спасательные операции / обеспечены средства, отвечающие условиям предполагаемого воздействия.
ЭВВ	Эффект Вертикального Взлета
ОПВПВ	Обучение Покиданию Вертолета Под Водой – проводится с целью научить находящихся на борту воздушного судна лиц покидать затонувший вертолет.

ИКАО	Международная организация гражданской авиации – международный орган, призванный содействовать развитию международной авиационной коммерческой деятельности путем распространения Стандартов и Рекомендуемой практики.
Инцидент	<p>Под инцидентом с воздушным судном понимается следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Неисправность одного из двигателей или его компонентов /сопутствующего оборудования, приводящая к остановке двигателя в полете. • Любой пожар на борту воздушного судна. • Неисправность любой системы или компонента, повлекшая за собой незапланированную посадку, отклонение от пункта назначения или нарушение запланированных операций. Примерами инцидента являются неисправность коробки передач, разгерметизация и т. п. • Нехватка топлива или его загрязнение во время полета• Возникновение опасности столкновения с другим воздушным судном или объектом, в воздухе или на земле • Преждевременное отцепление груза, закрепленного на наружной подвеске, или другое происшествие с грузом на наружной подвеске • Угроза безопасности воздушного судна в результате потери работоспособности члена экипажа • Объявление членом экипажа чрезвычайной ситуации во время полета • Выделение/высвобождение опасных веществ в воздушном судне • Любое попадание молнии. • Любое неуправляемое движение воздушного судна или неспособность воздушного судна оставаться в указанной зоне приземления/взлета • Столкновение с птицей
Длинный трос и короткий трос	<p>Применительно к наружной транспортировке грузов вертолетами:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Длинным - считается трос длиной более 50 футов со средствами вертикального ориентирования. • Коротким - считается трос длиной менее или равной 50 футам со средствами горизонтального ориентирования.
Долгосрочные операции	Авиационные операции, которые планируются на непрерывный период продолжительностью свыше одного года.
ОНИЛГ	Термин «обязательная непрерывная информация о летной годности» (ОНИЛГ) используется ИКАО и определяется как «обязательные требования к модификации, замене частей или проверке воздушного судна и к изменению эксплуатационных ограничений и правил эксплуатации». В состав ОНИЛГ входят Указания по летной годности (УЛГ) или равноценные уведомления, такие как Бюллетени по обслуживанию (БО) от производителя, в которых содержатся такие формулировки, как «определяется УГА как обязательное», или иные ограничения по использованию, даты или сроки выполнения, помимо тех, которые относятся к претензиям по гарантийным обязательствам.
ОПСО	Основной перечень сопутствующего оборудования (ОПСО) – это список оборудования или систем воздушного судна, установленный производителем данного типа воздушного судна и принятый или одобренный УГА. Выход из строя такого оборудования или систем не оказывает непосредственного влияния на непрерывную летную годность воздушного судна.
ПСО	Перечень сопутствующего оборудования – это список, установленный Оператором на основе ОПСО для данного типа воздушного судна и принятый или одобренный УГА. ПСО устанавливает правила эксплуатации (ПЭ) и технического обслуживания (ТО) тех единиц оборудования или систем, которые в соответствии с ОПСО могут находиться в нерабочем состоянии. ПСО предоставляется Оператором экипажу в качестве руководства для определения постоянной летной годности конкретного воздушного судна в разных погодных и эксплуатационных условиях.

Благоприятные условия	Условия, при которых обеспечивается успешная аварийная посадка. Находящиеся на борту воздушного судна лица могут быть в достаточной степени защищены от воздействия погодных факторов. Условия, при которых могут выполняться поисково-спасательные операции и/или предоставляться средства, отвечающие условиям предполагаемого воздействия.
Оператор	Лицо или компания, имеющая лицензию УГА на предоставление услуги по чартерным воздушным перевозкам либо эксплуатации чартерных судов, или воздушных судов, предоставленных Компанией. Он также могут иметь лицензию на их техническое обслуживание. Во всем тексте РАТО они будут называться «Операторами».
ОНД	Воздушные суда с двумя и более двигателями, эксплуатируемые с одним неработающим двигателем.
Бортовая, килевая и вертикальная качка	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальная вертикальная качка (от верхней точки до нижней): наибольшее расстояние в метрах от вершины волны до основания волны в течение последних 10 минут. • Период вертикальной качки: время в секундах между прохождением вершин двух волн. Если специальное измерительное оборудование отсутствует, то в обычных расчетах пилоты должны использовать стандартный период вертикальной качки, равный 10 секундам. • Средняя интенсивность вертикальной качки: при отсутствии специального измерительного оборудования пилоты должны рассчитать среднюю интенсивность вертикальной качки делением значения максимальной вертикальной качки (измеренной в течение последних 10 минут) на полупериод колебания (период вертикальной качки). • Ограничения для посадки: основаны на максимальном значении, измеренном в течение двух минут, или стандартных (фактических) значениях. • Период штиля: отрезок времени, в течение которого движение вертолетной площадки остается в пределах ограничений для посадки в течение 30 секунд.
Зона прерванного взлета	(ЗПВ) Подготовленная зона, обычно в пределах вертодрома, примыкающая к ЗЗПС, предназначенная для предоставления поверхности, не имеющей препятствий, для приема вертолета, имеющего расчетный вес, в случае незапланированной поломки системы или компонента. Подобное событие может произойти во время прерванного взлета или возвращения на посадку в случае поломки.
Высота характерной волны	Средняя высота одной трети наиболее высоких волн, имевших место в течение 20-минутного периода.
Единицы измерения	<p>В данном Руководстве применяется метрическая система единиц, за следующими исключениями:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Расстояния измеряются в статутных милях • Абсолютная высота - в футах • Скорость полета - в морских милях в час (узлах) • Время - в секундах, минутах и часах • Температура - в градусах Цельсия.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

РАЗДЕЛ 2. АВИАЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ

2.0. ОЦЕНКА И ПРИВЛЕЧЕНИЕ ОПЕРАТОРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- 2.0.1.** Опыт, репутация в отрасли и статистические показатели Оператора подлежат тщательной проверке, цель которой заключается в определении возможностей такого Оператора удовлетворительно выполнять свои обязательства в соответствии с требованиями контракта и установленными в Компании стандартами ведения операций. В качестве Операторов Компании или ее Родственных организаций следует привлекать только те компании, которые прошли оценку квалифицированным Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания и были рекомендованы к привлечению (более подробная информация приведена в пунктах 1.3 - 1.4).
- 2.0.2.** Проверка включает в себя ознакомление с организационной структурой, а также анализ показателей производственной безопасности, состояния воздушных судов, летных экипажей и инженерно-технических требований. В ходе проверки может также оцениваться рентабельность и эффективность использования воздушных судов.
- 2.0.3.** Одним наиболее важным вопросом при выборе Оператора является его программа обеспечения безопасности; ее составные части, а также качество ее реализации и оценки результатов. Гражданские власти во все большей мере требуют, чтобы Операторы документально оформляли свои программы в соответствии с инструкциями, предусмотренными системой управления безопасностью (СУБ). Отраслевой передовой опыт и порядок согласования с контрольно-надзорными органами показывают, что приемлемая система управления безопасностью должна включать в себя и активно использовать следующие составные части:
- a. План реализации СУБ
 - b. Обеспечение безопасности полетов
 - c. Контроль за документацией и данными
 - d. Выявление опасностей и управление рисками
 - e. Отчетность об опасностях и происшествиях
 - f. Расследование и анализ происшествий
 - g. Программа надзора за мерами обеспечения безопасности
 - h. Требования по подготовке персонала по вопросам управления безопасностью
 - i. Готовность к чрезвычайным ситуациям и меры реагирования на них
 - j. Оценка результатов и постоянное совершенствование
 - k. Порядок внесения изменений

2.1. ПЕРИОДИЧЕСКИЕ И ВНЕПЛАНОВЫЕ ПРОВЕРКИ

2.1.1. Независимые проверки

- a. Все Операторы должны проходить первоначальную и периодические проверки (см. пункт 1.4). Авиатранспортный отдел может проводить такие проверки или оказывать содействие при проверке предоставляемых по контракту воздушных судов или при их использовании Подразделениями Компании или их Родственными организациями.
- b. В чрезвычайных ситуациях могут возникнуть условия, в которых времени для заблаговременной оценки Оператора недостаточно. В таких случаях местное руководство должно консультироваться с Авиатранспортным отделом, чтобы определить надлежащий порядок действий.

2.1.2. Внутренние проверки Оператора и осуществление контроля на удаленных базах

- a. Долгосрочные авиационные операции, организованные на удалении от центрального офиса (центральной базы) Оператора, считаются удаленными.

- b. Квалифицированный персонал центральной базы Оператора должен периодически посещать удаленные базы.
- c. Обстоятельные проверки удаленных баз должны проводиться не реже одного раза в год квалифицированным персоналом основной базы Оператора. В ходе таких проверок изучаются все аспекты деятельности удаленной базы, включая технические, операционные аспекты и вопросы техники безопасности.
- d. По результатам таких проверок должны своевременно составляться письменные отчеты, копии которых передаются на удаленную базу Оператора и контактному лицу по вопросам авиатранспортного обслуживания Родственной организации Компании.
- e. В отчетах следует указывать любые выявленные несоответствия, а также запланированные или принятые меры по устранению несоответствий.
- f. Оператор должен контролировать своевременное устранение удаленными базами всех указанных в отчетах недостатков.

2.2. ПОДГОТОВКА КОНТРАКТА

- 2.2.1. Родственные организации должны представить в Авиатранспортный отдел экземпляр предварительной редакции конкурсных предложений и контрактов для рассмотрения технических, эксплуатационных и летных характеристик воздушных судов. Авиатранспортный отдел может также оказывать содействие в оценке коммерческих условий.
- 2.2.2. Конкретные указания, содержащиеся в РАТО, могут использоваться для определения эксплуатационных и технических условий, включаемых в договор о предоставлении авиатранспортных услуг. Эти условия должны рассматриваться для каждого случая отдельно. К ним могут быть предъявлены повышенные или дополнительные требования, чтобы они с большей полнотой отражали особенности зоны полетов; они могут быть более строгими по сравнению с аналогичными требованиями, предусмотренными местными правилами или применимыми руководствами Операторов по техническому обслуживанию или эксплуатации.

2.3. СТРАХОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

Представитель родственной компании, ответственный за МТО, определяет уровень страхового покрытия, соответствующего требованиям Руководства Компании по управлению рисками.

2.4. НАРКОТИКИ / УЧЕТНЫЕ ПРЕПАРАТЫ И АЛКОГОЛЬ

- 2.4.1. Если местными нормативно-правовыми органами не предусматриваются более строгие ограничения, запрещается выполнение обязанностей члена экипажа воздушного судна (командира корабля, второго пилота, бортинженера, стюарда/стюардессы, наблюдателя) или производство технического обслуживания воздушного судна любым лицом, которое:
 - a. Находится под воздействием алкоголя или в состоянии алкогольного опьянения, и ни в коем случае – в течение восьми часов после употребления любых алкогольных напитков.
 - b. Принимает любой лекарственный препарат, который отрицательно влияет на способность данного лица выполнять служебные обязанности.
- 2.4.2. Оператор должен иметь программу в отношении наркотиков/ учетных препаратов и алкогольных напитков, отвечающую требованиям программы Компании, отраженной в положениях договора или контракта на предоставление услуг.
- 2.4.3. Родственные организации Компании отвечают за проверку соответствия программы Оператора программе Компании в отношении наркотиков и алкогольных напитков. Контроль за выполнением также является обязанностью родственных организаций.

РАЗДЕЛ 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

3.0. ЗАГРУЗКА И ЦЕНТРОВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Перед взлетом командир воздушного судна (КВС) должен убедиться в правильности заправки воздушного судна топливом и маслом, а также в том, что масса и центр тяжести воздушного судна рассчитаны и не превышают допустимые значения. Допускается использовать утвержденные УГА графики загрузки при условии, что воздушное судно загружается в соответствии с указанными графиками и что в ходе выполнения полета эти графики имеются в кабине экипажа.

3.1. ТРЕБОВАНИЯ К ГРУЗУ

- 3.1.1. Операторы проверяют содержимое каждого места груза, предъявляемого для перевозки воздушным транспортом. Весь груз взвешивается отдельно и указывается в декларации.
- 3.1.2. В ходе пассажирских перевозок груз обычно не находится в пассажирском салоне. Однако, в случае необходимости такой перевозки, он должен быть надежно закреплен с помощью грузовой сетки, привязных ремней и/или крепежных ремней и не должен загромождать обычные или аварийные выходы.

3.2. ОПАСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ (ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ)

- 3.2.1. Большинство опасных материалов пассажирскими рейсами перевозить запрещается. К таким материалам относятся некоторые взрывчатые вещества, горючие жидкости и газы, химические вещества и радиоактивные материалы.
- 3.2.2. Операторы должны инструктировать пилотов относительно всех аспектов перевозки опасных грузов. Эти инструкции не должны противоречить применимым нормативным документам. В случае отсутствия нормативных указаний приемлемой заменой является книга «Требования к перевозке опасных грузов», изданная Международной ассоциацией воздушного транспорта.
- 3.2.3. В случае перевозки опасных материалов командиру воздушного судна должна быть предоставлена форма Декларации опасных грузов грузоотправителя. Командир воздушного судна обязан соблюдать требования, изложенные в утвержденном Оператором Руководстве по производству полетов.

3.3. ПАССАЖИРСКИЙ МАНИФЕСТ

- 3.3.1. Перед каждым рейсом должен заполняться пассажирский манифест с указанием как минимум следующей информации: фамилии и имена всех пассажиров, принадлежность пассажиров к той или иной компании, вес пассажиров и личного багажа, регистрационный номер воздушного судна и вес груза. Возможно использование компьютерной системы составления пассажирских манифестов при условии, что пилот может получать данную информацию.
- 3.3.2. В бланке могут также указываться адресат выставления счета и номер рейса.
- 3.3.3. В случае появления дополнительных пассажиров или отказа пассажиров от рейса манифест должен быть откорректирован, чтобы в нем были точно указаны фамилии и имена пассажиров, находящихся на борту воздушного судна. Этот манифест должен быть оставлен у ответственной стороны или передан ей до вылета воздушного судна с указанием хранить его в течение 24 часов после завершения рейса.
- 3.3.4. Пилоты и/или назначенный персонал должны сверить фамилии и имена пассажиров, фактически находящихся на борту воздушного судна, с фамилиями и именами пассажиров, указанными в предварительном списке перевозимого персонала, чтобы исключить перевозку посторонних лиц.

3.4. УЧЕТ ВЕСА ПАССАЖИРОВ

- 3.4.1. Применительно к самолетам с максимальной взлетной массой с полной нагрузкой (МВМПН) менее 5700 кг и всем вертолетам независимо от их МВМПН, для определения массы используется фактический вес пассажиров (включая вес ручной клади).
- 3.4.2. По усмотрению Компании и Оператора (при наличии разрешения соответствующего УГА) при подготовке манифеста на самолеты с МВМПН более 5700 кг могут использоваться значения стандартного веса на основе средних сезонных значений.
- 3.4.3. В манифесте указывается фактический вес зарегистрированного багажа для всех воздушных судов.
- 3.4.4. Все пункты оформления пассажиров оснащаются ежегодно калибруемыми весами для взвешивания пассажиров и багажа/груза. На плавучих объектах может потребоваться оснастить эти весы средствами компенсации качки, если при использовании стандартных весов из-за перемещений объекта не обеспечивается точность взвешивания.

3.5. ИНСТРУКТАЖ ПАССАЖИРОВ

- 3.5.1. Перед рейсом пассажиры должны проходить надлежащий инструктаж по действиям в аварийной ситуации, а также по другим вопросам безопасности. Инструктаж пилотов может проводиться в сокращенном объеме, если это допускается правилами в случае проведения инструктажа с использованием видеоматериала или при выполнении рейсов с промежуточной остановкой.
- 3.5.2. Там, где английский язык не является основным, Оператор должен обеспечить проведение инструктажа и наличие в салоне указателей аварийного выхода из воздушного судна как на местном, так и на английском языках.
- 3.5.3. Инструктаж пассажиров по безопасности должен содержать, как минимум, следующую информацию:
 - a. Общее описание воздушного судна, указание опасных зон вблизи реактивных двигателей и вращающихся воздушных винтов, а также опасностей, связанных с несущим и хвостовым винтами вертолета.
 - b. Порядок посадки в воздушное судно и высадки из него.
 - c. Запрещение курения в зоне воздушного судна / стоянки воздушного судна или во время полета.
 - d. Правила пользования обычными и плечевыми ремнями безопасности:
 - 1) Местонахождение и использование ремней безопасности, которые должны быть пристегнуты в течение всего полета, а также местонахождение и использование плечевых ремней безопасности, которые, в случае их наличия, должны быть пристегнуты во время посадок и взлетов самолетов и в течение всего полета на вертолетах.
 - 2) Пассажиры должны быть предупреждены о том, что замок ремня безопасности нельзя переворачивать отпирающим механизмом в сторону тела. Операторы могут рассмотреть необходимость маркировки наружной стороны замков, чтобы облегчить визуальный контроль их положения. Возможно, это не потребуется на плечевых ремнях некоторых типов, если их замки перевернуть невозможно.
 - e. Местонахождение и использование кислородных масок (если применимо).
 - f. Средства связи между экипажем и пассажирами, а также действия в случае аварийной ситуации.
 - g. Местонахождение и работа дверей, аварийных выходов, аварийного и спасательного оборудования, такого как огнетушители, спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийно-спасательные средства, а также аварийные средства радиосвязи (аварийные приводные передатчики и радиомаяки).

- h. Расположение и ознакомление с памяткой по безопасности в полете. Основное внимание в памятке должно быть уделено аварийно-спасательному оборудованию и действиям в аварийных ситуациях.
 - i. Правила хранения ручной клади.
 - j. Правила пользования индивидуальным электронным оборудованием (портативные компьютеры, электронные записные книжки и т.д.)
- 3.5.4. При инструктаже пассажиров вертолетов следует предоставлять следующую дополнительную информацию:
- a. Высадка пассажиров разрешается только по сигналу пилота, дежурного по вертолетной площадке (ДВП) или уполномоченного персонала.
 - b. Запрещается подходить к вертолету сзади. Входить в зону, расположенную в хвостовой части вертолета за дверь багажного отсека, разрешается не дальше, чем это требуется для извлечения багажа или груза.
 - c. Подходить к вертолету и отходить от него всегда следует сбоку, находясь в поле зрения пилота или члена экипажа.
 - d. Головные уборы и очки следует держать в руках, чтобы их не унесло потоком воздуха от несущего винта.
 - e. Предметы длиной более 1 м необходимо нести горизонтально, чтобы не задеть лопасть несущего винта.
 - f. Пассажирам строго запрещается подходить к вертолету или отходить от него со стороны восходящего уклона (высокой стороны), когда взлет производится с площадки, расположенной на склоне.
 - g. Ни при каких обстоятельствах не допускается отходить от вертолета или подходить к нему во время пуска или останова двигателя.
 - h. Пассажиры должны быть обеспечены средствами защиты органов слуха и проинструктированы о правилах их использования.
 - i. В пассажирский салон вертолета можно проносить только небольшие мягкие предметы, такие как книги в мягком переплете. Твердые или жесткие предметы, которые при свободном перемещении могут стать опасными, а также легко сдуваемые предметы, такие как газеты, в салон проноситься не должны.
- 3.5.5. Дополнительная информация при инструктаже для полетов на вертолете над морскими акваториями:
- a. Пассажиры, прошедшие обучение по покиданию вертолета под водой (ПВПВ), должны занимать места рядом с выходами и по мере возможности оказывать помощь пассажирам, не имеющим такой подготовки, в случае вынужденной посадки на воду.
 - b. Во время полетов, когда требуется использование защитных костюмов с системой жизнеобеспечения (см. раздел 10), пассажиры должны надеть костюмы, ПОЛНОСТЬЮ застегнуть их на молнию, надеть капюшон (если капюшон является частью костюма) и оставаться в костюме во время взлета или посадки над водой, полета на высоте менее 500 футов над уровнем моря, а также по указанию командира воздушного судна.
 - c. Пассажиры должны быть предупреждены о том, что в случае аварийной посадки на воду покинуть вертолет разрешается только после остановки несущего винта, если не было иного распоряжения командира воздушного судна.
 - d. Пассажиры должны быть предупреждены о том, что спасательные жилеты следует надувать только после выхода из вертолета.
 - e. Пассажиры должны уметь обращаться с аварийно-спасательными средствами (например, со спасательными плотами), знать место их хранения на борту вертолета, порядок открытия аварийных выходов и иллюминаторов, а также правила развертывания спасательных плотов на воде.

- f. Пассажиры должны знать правила пользования ориентирами для определения своего местоположения в случае переворачивания вертолета во время вынужденной посадки на воду.
 - g. Следует воздерживаться от перевозки в воздушном судне незакрепленного груза, который может стать причиной Повреждения Посторонним Предметом или затруднить покидание вертолета в случае вынужденной посадки на воду (например, газеты).
- 3.5.6. Дополнительная информация при инструктаже для полетов на гидросамолетах:
- a. Во время полетов над водой все находящиеся на борту гидросамолета лица должны надеть спасательные жилеты утвержденного образца.
 - b. Пассажиры должны пройти инструктаж по действиям в случае вынужденной посадки на воду, в том числе на предмет использования аварийных выходов, спасательных жилетов, а также расположения и использования аварийно-спасательного оборудования.

3.6. ИНСТРУКТАЖ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВИДЕОМАТЕРИАЛА

При проведении постоянных рейсов, начинающихся на стационарном объекте, рекомендуется периодически проводить инструктаж пассажиров с использованием видеоматериала. Если инструктаж с использованием видеоматериала является единственной формой инструктажа, то он должен проводиться перед каждым рейсом.

3.7. ИНСТРУКТАЖ НА ИНОСТРАННОМ ЯЗЫКЕ

- 3.7.1. Для проведения инструктажа может привлекаться переводчик (или один из пассажиров, владеющий соответствующим иностранным языком), если инструктаж проводится в устной форме; либо документы инструктажа переводятся, а видеоматериал инструктажа дублируется на соответствующем иностранном языке (или переводится в виде субтитров).
- 3.7.2. Для доведения содержания инструктажа до всех пассажиров используются графические (с использованием международной символики) или многоязыковые памятки.

3.8. ПУНКТЫ СБОРА ПАССАЖИРОВ

- 3.8.1. Для пассажиров воздушных судов на суше и на морских объектах отводятся безопасные места ожидания.
- 3.8.2. Письменная документация и графический материал по безопасности воздушных судов и местные правила размещается в таких местах.
- 3.8.3. В таких специальных местах может проводиться инструктаж с использованием видеоматериала, взвешивание пассажиров, заполнение манифеста на всех отбывающих, взвешивание багажа и груза на калиброванных весах.
- 3.8.4. При проведении любых операций необходимо выделить четко обозначенные помещения ожидания для прибывающих и отбывающих пассажиров и груза.
- 3.8.5. При проведении морских операций необходимо выделить безопасное место ожидания для пассажиров, чтобы исключить их нахождение на вертолетной площадке или в лестничном колодце вертолетной площадки.
- 3.8.6. Необходимо также предусмотреть место для переодевания пассажиров в защитные костюмы с системой жизнеобеспечения, если таковые используются, чтобы сократить время на подготовку обратного рейса.

3.9. ОБУЧЕНИЕ ПАССАЖИРОВ

- 3.9.1. Пассажиры, часто летающие вертолетом на морские объекты, должны пройти обучение покиданию вертолета под водой. Обучение должно охватывать вопросы спасения на воде, включая использование аварийно-спасательного оборудования, которое обычно находится на борту используемого вертолета.
- 3.9.2. Повторные курсы обучения правилам покидания вертолета под водой должны проводиться периодически не реже одного раза в четыре года.
- 3.9.3. Рекомендуется, чтобы там, где это возможно в стране или регионе, курсы обучения ПВПВ проводились в соответствии с отраслевыми стандартами, как это указано в ОРПО (Организация нефтяной промышленности по обучению работам в море).

3.10. ТРЕБОВАНИЯ К ОДЕЖДЕ ПассаЖИРОВ

- 3.10.1. Пассажиры должны использовать соответствующую условиям одежду и обувь, независимо от продолжительности полета.
- 3.10.2. При полете на вертолете или гидросамолете над морскими акваториями в неблагоприятных погодных-климатических условиях (раздел 1, пункт 1.8 «Термины и определения» и раздел 10, «Защитные костюмы») пассажирам могут понадобиться защитные костюмы с системой жизнеобеспечения.
- 3.10.3. При полете на вертолете или гидросамолете над морскими акваториями в обычных погодных-климатических условиях (раздел 1, пункт 1.8 «Термины и определения») рекомендуется надевать длинные брюки, сорочку с длинными рукавами и закрытую обувь с нескользящей подошвой, чтобы повысить выживаемость в случае вынужденной посадки на воду.

3.11. ДЕЙСТВИЯ ПассаЖИРОВ И РАБОТА С ГРУЗОМ НА ВЕРТОЛЕТНЫХ ПЛОЩАДКАХ

- 3.11.1. Требования к вертолетной площадке:
 - a. Перед выходом пассажиров для посадки в вертолет или выноса груза для погрузки, береговую вертолетную площадку или вертодром, а также вертолетную площадку на морском объекте необходимо освободить от выгруженного груза и прибывших пассажиров.
 - b. Груз может оставаться на вертолетной площадке только при условии соблюдения требований специальных письменных инструкций, включая закрепление груза. Перед применением подобные инструкции должны быть рассмотрены авиационными консультантами.
- 3.11.2. Контроль прохождения пассажиров:
 - a. Контроль прохождения пассажиров на вертолетной площадке должен осуществлять дежурный по вертолетной площадке (ДВП), а если в состав экипажа входит второй пилот, то он может выполнять функции ДВП.
 - b. Во время высадки или посадки пассажиров при вращающихся винтах пилот, занятый управлением воздушным судном, должен выполнять только основные функции в кабине экипажа. В число основных функций в кабине экипажа не входит: заполнение манифеста, расчеты массы и центровки или заполнение документации заказчика. Основное внимание должно уделяться органам управления воздушным судном и выявлению опасностей, а также перемещению пассажиров вблизи воздушного судна
 - c. В условиях сильного ветра (более 40 узлов) или при других неблагоприятных погодных условиях могут потребоваться дополнительные инструкции в отношении поведения пассажиров и перемещения груза (см. пункт 7.1.2.а).

3.12. МЕСТА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

- 3.12.1. Пассажирам разрешается садиться на места, на которых смонтированы устройства управления полетом, только после тщательного инструктажа о мерах предосторожности, исключающих непреднамеренное переключение устройств управления полетом.
- 3.12.2. По мере возможности устройства управления полетом следует удалить от сидений пилотов, когда эти места занимают пассажиры.
- 3.12.3. Пассажирам разрешается занимать переднее сиденье вертолета только в следующих случаях:
 - a. Ручки управления циклическим шагом и общим шагом удалены с этого места, и
 - b. Педали отсоединены или заблокированы, чтобы исключить случайное вмешательство в управление вертолетом, и
 - c. Пассажир прошел полный инструктаж о мерах предосторожности, исключающих случайное смещение устройств управления полетом, установленных на месте пилота.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

РАЗДЕЛ 4. ТРЕБОВАНИЯ К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ

4.0. ОТБОР ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- 4.0.1. Для отбора соответствующего воздушного судна, отвечающего целям полета, следует проконсультироваться в Авиатранспортном отделе. Цель этого – обеспечение максимальной эффективности и требований стандартов Компании.
- 4.0.2. К основным критериям отбора воздушного судна относятся следующие:
- Оборудование и средства обеспечения безопасности.
 - Технические характеристики и дальность полета по отношению к полезной нагрузке.
 - Наличие ВПП, вертодрома, вертолетной площадки, нормативные требования и покрытие.
 - Высота зоны взлета/посадки, температурные условия и высота пролета препятствий.
 - Скорость, комфортабельность, пассажироместимость.
 - Цель полета, конфигурация воздушного судна.
 - Погодно-климатические условия и условия местности – сложные или обычные (см. пункт 4.1).

4.1. УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- 4.1.1. При определении типа воздушного судна и эксплуатационных параметров для выполнения конкретных работ необходимо, прежде всего, определить условия эксплуатации на основе критериев сложных и обычных условий эксплуатации, приведенных в разделе 1, пункт 1.8 «Термины и определения».
- 4.1.2. Факторы, подлежащие рассмотрению при определении условий эксплуатации, включают местные географические, погодные и температурные условия, ограничения видимости, тип операций, силы и средства поисково-спасательных организаций в зоне полетов.
- 4.1.3. Для эксплуатации в сложных условиях следует использовать двухмоторное воздушное судно, которое может продолжать полет на одном двигателе в крейсерском режиме.
- 4.1.4. В обычных условиях эксплуатации может использоваться одномоторное воздушное судно, прошедшее соответствующую инспекцию.

4.2. СТАНДАРТНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИЕМКЕ

- 4.2.1. Воздушные суда в обязательном порядке должны иметь надлежащий сертификат летной годности и должны быть допущены к выполнению указанных рейсов.
- 4.2.2. Эксплуатация и техническое обслуживание воздушного судна выполняются в соответствии с требованиями Руководства по летной эксплуатации, Сертификата летной годности, утвержденного Руководства по производству полетов и утвержденного Руководства по техническому обслуживанию. Кроме того, необходимо соблюдать требования норм и правил, принятых в стране эксплуатации воздушного судна.
- 4.2.3. Все воздушные суда, журналы полетов, а также документация по эксплуатации и техническому обслуживанию подлежат проверке и утверждению Компанией или уполномоченными представителями Компании в любое время.

4.3. ТРЕБОВАНИЯ К КОНФИГУРАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

- 4.3.1. Минимальная конфигурация оборудования воздушных судов указана в табл. 4.8 для самолетов и табл. 4.9 для вертолетов.

4.3.2. Специальное оборудование:

- a. В некоторых ситуациях все возможности воздушного судна могут быть реализованы только при установке или наличии на его борту специального дополнительного оборудования.
- b. В специальных технических условиях (разделы 6 и 7) для воздушных судов следует указывать защитное и аварийно-спасательное оборудование (раздел 10), которое считается необходимым для выполнения рассматриваемого вида полетов.
- c. В дополнение к рекомендациям по минимально необходимому оборудованию (таблицы 4.8 и 4.9), необходимо следовать рекомендациям по специальному оборудованию, указанным в разделах 6 и 7.
- d. Любые изменения конфигурации воздушного судна должны быть утверждены или сертифицированы с учетом правил соответствующего УГА.

4.3.3. Перечень сопутствующего оборудования (ПСО):

- a. За исключением случаев, когда для данного типа воздушного судна имеется иная утвержденная ПСО или соответствующая требованиям УГА программа отложенного ремонта, все установленное на воздушном судне оборудование должно быть работоспособным. Такие программы не должны противоречить Свидетельству или равнозначному документу, данному для конкретного типа воздушного судна.
- b. Если производитель не составил ОПСО, а руководящим УГА установлена альтернативная система, Оператор может соблюдать требования этой системы.
- c. Если это приемлемо для местного УГА и если для данной модели воздушного судна УГА страны держателя прав на Типовой проект утвержден ОПСО:
- d. Местный утвержденный ПСО не должен накладывать меньшие ограничения по сравнению с ОПСО, за исключением случаев, предусмотренных ниже в п. «е».
- e. Операторы, которым разрешается использование ПСО, должны создать систему, обеспечивающую сохранение соответствия документа будущими редакциями ОПСО, утвержденным УГА страны держателя прав на Типовой проект.
- f. Неработоспособное оборудование или системы должны снабжаться предупредительными надписями на все время, пока они не будут отремонтированы, а в Технический протокол или Протокол отложенных ремонтов должны быть внесены соответствующие замечания. Персонал, выполняющий работы по техническому обслуживанию, должен периодически пересматривать статус таких отложенных ремонтов.
- g. ОПСО предусматривается максимально допустимый период, в течение которого каждая единица оборудования или система может быть неработоспособной. УГА может скорректировать эти сроки.

4.4. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

4.4.1. Требования изготовителя, нормативные требования и документация:

- a. На Оператора (владельца сертификата) возлагается ответственность за обеспечение полетопригодности его воздушных судов и их техобслуживание в соответствии со следующими документами:
 - 1) все действующие инструкции, в том числе, кроме прочих, инструкции по эксплуатации и инструкции Оператора по ТО;
 - 2) обязательная непрерывная информация о летной годности, выпущенная УГА страны происхождения изготовителя, страны регистрации или страны держателя прав на Типовой проект;
 - 3) ограничения летной годности, изданные изготовителем;

- 4) утвержденные производителем или УГА графики проведения проверок, капитального ремонта и календарные сроки снятия с эксплуатации;
 - 5) обязательные относящиеся к определенным датам или времени Бюллетени по обслуживанию.
- b. Техническое обслуживание воздушного судна в долгосрочной эксплуатации должно отвечать требованиям, которые предъявляются к арендуемым воздушным судам или воздушным судам для пассажирских перевозок общего пользования в стране регистрации.
 - c. На все элементы конструкции воздушного судна должна иметься документация, подтверждающая соответствие (по форме JAA 1, форме FAA 8130 или аналогичным).
 - d. Бывшие в употреблении наиболее важные элементы конструкции воздушного судна не должны использоваться, если имеются сведения об их выходе из строя в прошлом или нет возможности собрать такие сведения в полном объеме.
 - e. Операторы контролируют срок службы частей воздушного судна и используемых эластомеров, таких как уплотнители/шланги, основываясь на отраслевых рекомендациях и указаниях или рекомендациях изготовителя.
 - f. На типовое приборное оборудование (стандартные детали) должна иметься документация / пакет документов с указанием номера детали, номера серии, номера партии, поставляемого количества и изготовителя.
 - g. В случае любых функциональных нарушений или после демонтажа какой-либо системы управления воздушного судна, жизненно важной для его безопасности, каждый Оператор должен обеспечить проведение независимой инспекции выполненных работ. Специалист, проводящий независимую инспекцию, должен иметь надлежащую квалификацию, при условии, что он не был вовлечен в непосредственное выполнение работ. Перед полетом по результатам этой инспекции в техническом журнале должна быть сделана запись с описанием характера функционального нарушения системы управления и указанием проверяемого диапазона регулирования (если это применимо). Под записью в журнале ставятся подписи или личные печати специалиста, выполнившего работы и специалиста, который провел инспекцию;
 - h. Оператор, передающий обязанности по техобслуживанию или техосмотру авиатехники другому юридическому или физическому лицу, остается ответственным за обеспечение полетопригодности своей авиатехники и за надлежащее выполнение техобслуживания в соответствии с его инструкциями или требованиями, перечисленными в пункте а. выше.
- 4.4.2. Все виды технического обслуживания воздушного судна и текущие данные о тенденции изменения надежности должны регистрироваться в журнале (журналах) учета технического обслуживания воздушного судна, а все текущие данные учета должны иметься в распоряжении пилота.
- 4.4.3. Отложенный ремонт оборудования
- a. В одобренном Оператором Руководстве по техническому обслуживанию или ПСО должна быть предусмотрена формальная система контроля и отложенного ремонта оборудования.
 - b. В системе должны указываться требуемые сроки отложенного ремонта неисправного оборудования.
 - c. Утвержденный ПСО или другая утвержденная УГА система должны быть использованы для определения дефектов, устранение которых может быть отложено (пункт 4.3.3).
- 4.4.4. Оператору следует подтвердить путем представления в письменном виде внутренней отчетности или другой документации его деятельность, относящуюся к контролю предприятий или лиц, осуществляющих техническое обслуживание или проводящих инспекционные проверки по его поручению.

- 4.4.5. Продление сроков проверки/капитального ремонта
- a. Обо всех случаях продления сроков проверки/капитального ремонта любого элемента конструкции воздушного судна или воздушного судна в целом на срок, превышающий стандартные сроки, опубликованные или рекомендуемые изготовителем, необходимо информировать Компанию, при этом все элементы или продления должны проходить экспертизу/приемку специалистами Компании в области авиации до их внедрения или реализации.
 - b. Как правило, при проведении долгосрочных операций, продление сроков проверок/ремонта не допускается. Компания не будет соглашаться на продление сроков, утвержденное только местным УГА и не согласованное с изготовителем.
- 4.4.6. Техническое обслуживание воздушных судов, использующихся в рамках долгосрочных работ
- a. Для проведения долгосрочных операций или там, где это применимо, следует отбирать такие воздушные суда, которые в течение первых шести месяцев действия контракта не требуют замены основных элементов конструкции, капитального ремонта и/или больших объемов работ по осмотру и инспекции.
 - b. При капитальном ремонте турбинных двигателей одномоторных воздушных судов, которые используются для проведения долгосрочных работ, двигатель ремонтируется как единый агрегат, а не как совокупность отдельных компонентов с различными сроками ремонта. В качестве альтернативного варианта, при предоставлении Оператором оборудования для контроля вибрации, и при ежедневном анализе данных вибрации, покомпонентный подход к проведению ремонта допускается и выполняется в сроки, установленные для каждого отдельного компонента.
 - c. Контроль состояния и проверка мощности двигателя должны проводиться с периодичностью не реже указанной изготовителем, результаты контроля состояния двигателя сообщаются пилотам.
 - d. Воздушные суда, использующиеся для проведения долгосрочных работ, должны обеспечиваться постоянными местами в ангарах для планового техобслуживания и в целях безопасности.
- 4.4.7. Системы контроля вибрации или системы контроля здоровья людей и эксплуатации воздушного судна (HUMS)
- a. Порядок Оператора по техническому обслуживанию
 - 1) Оператор должен располагать документально оформленными правилами HUMS с правилами технического обслуживания, которые включены в программу первоначального и последующего обучения ремонтного персонала
 - 2) В правилах HUMS должны содержаться четкие указания о мерах, которые необходимо предпринять в отношении явных тенденций превышения пороговых значений, в том числе о критериях начала пристального наблюдения.
 - 3) Также должны быть предусмотрены методы и порядок регистрации дефектов, действий при получении предупреждений, сигналов о выходе за пределы установленных допусков и появляющихся тенденций, которые указывались специалистами Компании по HUMS или группой поддержки изготовителя комплектного оборудования как предметом детального анализа.

Примечание. Также должна быть предусмотрена доступная для проверки ведомость действий и решений с указанием карт технического обслуживания.

- 4) Регламенты HUMS, а также инструкции по анализу первого и второго уровня должны быть включены в процесс обеспечения качества Оператора
 - 5) Должны иметься минимальный перечень оборудования (MEL), минимальный стандарт для вылета воздушного судна или аналогичные документы, предназначенные для контроля возможности обслуживания в рамках системы HUMS, которая ограничивала бы срок между обслуживанием каждого компонента системы, включая акселерометры, 25 полетными часами нормальной работы.
 - 6) В журналы технического обслуживания должны заноситься сведения о неисправных компонентах системы контроля вибрации и окончании установленных предельных сроков.
 - 7) Должна обеспечиваться полная пригодность к обслуживанию ответственных компонентов, включая акселерометры, в случае превышения промежуточных /пороговых значений или постановки компонента под особое наблюдение по другим причинам.
 - 8) Разрешение на использование изделия, выходящего за пределы допусков, должно документироваться специалистом выше уровня техника.
 - 9) Программа обслуживания HUMS должна содержать четкие указания относительно более строго контроля за любым компонентом с выраженной тенденцией, даже если значение параметра не превышает порогового значения.
- b. Порядок оператора по загрузке данных и проведения рабочего анализа. Процессы и правила HUMS должны включать следующие элементы:
- 1) Требования к загрузке данных и проведению исходного анализа данных бортовой системы HUMS для полетов над морем – после каждого возвращения на рабочую базу (для перевозки пассажиров, смены экипажа или после завершения полетов) тех случаях, когда это практически осуществимо. В качестве минимального требования загрузка данных должна производиться ежедневно.
Примечание. В том случае, если воздушное судно базируется на морском объекте, следует предусмотреть возможность использования мобильных наземных станций и интернет-соединений на платформе для обеспечения эквивалентных возможностей для скачивания данных.
 - 2) Требования к загрузке данных и проведения рабочего анализа данных бортовой системы HUMS для **полетов над сушей** – данные из системы должны скачиваться, по-крайней мере, ежедневно, но, если возможно, после каждого возвращения на базу.
 - 3) Операторы/производители могут выбрать более жесткие сроки для загрузки данных.
- c. Процесс должен документироваться и строго соблюдаться, чтобы воздушное судно не отправлялось в следующий полет после загрузки данных с указанной выше периодичностью без проведения анализа данных системы HUMS за предыдущий полет. Это требование относится к полетам для перевозки пассажиров и замены экипажа.
- d. Загрузка данных HUMS и первоначальный анализ должны регистрироваться и сертифицироваться в техническом журнале судна, где регистрируется сертификат допуска к полетам.
- e. Процесс HUMS должен обеспечивать детальное описание требований к мерам, принимаемым в отношении тревожных сигналов системы HUMS на этапе первоначального анализа:

- 1) В том случае если система **HUMS не дает тревожных сигналов**, воздушное судно допускается для полетов без принятия каких-либо мер.
- 2) В случае предупредительного **сигнала промежуточного уровня (желтого цвета)** вылет судна допускается с разрешения руководителя группы обслуживания следующего уровня.

Примечание. Кроме того, требуется обеспечить полную готовность к обслуживанию любого компонента, по которому получен предупредительный сигнал системы HUMS.

- 3) В случае предупредительного **сигнала высокого уровня (красного цвета)** воздушное судно не допускается для полетов до проведения полного анализа, а в необходимых случаях до завершения изучения состояния технического обслуживания с сертификацией любых последующих мер.
- f. Технические журналы с указанием любых неработающих компонентов HUMS (MEL), а также любых компонентов, находящихся под особым наблюдением в связи с превышением пороговых значений или выявленных тенденций, должны предоставляться экипажу для ознакомления перед полетом.

4.4.8. Системы контрольной диагностики двигателя

- a. На двигателях одномоторных воздушных судов, которые используются для проведения долгосрочных работ, рекомендуется устанавливать системы контрольной диагностики двигателя.
- b. При установке системы контрольной диагностики двигателя анализ данных должен выполняться ежедневно с составлением технических программ проверки соответствия параметров установленным допускам для выполняемых полетов или, в противном случае, программ соответствующего технического обслуживания.

4.5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

- 4.5.1. Независимо от указанных выше требований (пункты 4.1 - 4.8 и разделы 6 - 7), Компания может по своему усмотрению принять решение о применении более жестких требований к конфигурации, техническому обслуживанию или эксплуатации воздушного судна любого типа или его компонентов.
- 4.5.2. Эти специальные требования необходимо сообщить Операторам.

4.6. ТРЕБОВАНИЯ К САМОЛЕТАМ

- 4.6.1. В дополнение к минимально необходимому оборудованию, указанному в табл. 4.8, на борту самолета может устанавливаться специальное оборудование, рекомендуемое в разделе 6.
- 4.6.2. Рекомендации по сертификации:
 - a. Там, где это целесообразно, рекомендуется использовать самолеты, сертифицированные в соответствии с Частью 25 Федерального авиационного устава (или аналогичного устава), или самолеты, для которых документально подтверждена или продемонстрирована возможность пилотирования с одним неработающим двигателем, в соответствии с требованиями Части 25 ФАУ.
 - b. Самолеты, сертифицированные в соответствии с Частью 25 ФАУ (или аналогичного устава), отвечают более высоким требованиям по сравнению с самолетами, сертифицированными в соответствии с Частью 23 ФАУ (или аналогичного устава).
 - c. Стандарты сертификации, отличающиеся от стандартов, предусмотренных в Части 25 (или аналогичных) для двухмоторных самолетов, могут существенно отличаться от продемонстрированных и документально подтвержденных характеристик.

- 4.6.3. Многомоторные самолеты с градиентом набора высоты один процент (1%) на низшей безопасной высоте или выше нее при одном неработающем двигателе, которые управляются двумя пилотами, следует использовать при выполнении одного из следующих условий:
- Эксплуатация в сложных условиях (см. пункт 4.1 и схему 4.10).
 - Любая часть полета выполняется по приборам (не в режиме прямой видимости).
 - Большая часть маршрута проходит над водой.
 - Любая часть полета планируется к выполнению или выполняется ночью.
- 4.6.4. Многомоторные самолеты, не имеющие возможности пилотирования при одном неработающем двигателе (см. пункт 4.6.3 выше), или самолеты с поршневыми двигателями могут использоваться ТОЛЬКО в случае соблюдения следующих условий:
- Имеется разрешение местных регламентирующих органов.
 - Условия эксплуатации не являются сложными (пункт 4.1 и схема 4.10).
 - Маршрут полета является относительно коротким и проходит над местностью с благоприятным ландшафтом.
 - Полеты выполняются только в светлое время суток с соблюдением правил визуальных полетов (ПВП), и воздушное судно совершает посадку за 30 минут до официального времени захода солнца.
 - Имеются приемлемые аварийно-спасательные службы (см. раздел 10).
 - Выполняется непрерывное сопровождение полетов (см. пункт 6.1).
- 4.6.5. Если рассматривается возможность использования одномоторных самолетов, то во внимание следует принимать следующее:
- Предпочтение следует отдавать одномоторному самолету с турбинным двигателем (если имеется на приемлемых условиях), и
 - Должны выполняться условия, изложенные в п. 4.6.4, и
 - Должны выполняться все рекомендации по минимально необходимому оборудованию, указанные в табл. 4.8 и разделе 6 (если применимы).

4.7. ТРЕБОВАНИЯ К ВЕРТОЛЕТАМ

- 4.7.1. В дополнение к минимально необходимому оборудованию, указанному в табл. 4.9, на борту вертолета должно устанавливаться специальное оборудование, указанное в разделах 6 - 7.
- 4.7.2. Применение вертолетов с поршневым двигателем не допускается.
- 4.7.3. Применение лопастей несущих винтов с металлическими лонжеронами не допускается, если существует опасность поражения молнией.
- 4.7.4. Многомоторные вертолеты с градиентом набора высоты 1% на низшей безопасной высоте или выше нее при одном неработающем двигателе, которые управляются двумя пилотами, следует использовать, когда выполняется одно из следующих условий:
- Любая часть полета выполняется ночью.
 - Любая часть полета выполняется по приборам (вне режима прямой видимости).
- 4.7.5. Многомоторные вертолеты, не имеющие возможности набора высоты при одном неработающем двигателе на крейсерском режиме, или одномоторные вертолеты могут использоваться ТОЛЬКО при выполнении следующих условий:
- Имеется разрешение местных нормативно-правовых органов.
 - Условия эксплуатации не являются сложными (см. раздел 4.1 и раздел 12, схему 4.10).

- с. Полеты выполняются только в светлое время суток с соблюдением правил визуальных полетов (ПВП), а применительно к одномоторным вертолетам воздушное судно совершает посадку за 30 минут до официального времени захода солнца.
- d. Имеются приемлемые аварийно-спасательные службы (см. раздел 10).
- e. Выполняется непрерывное сопровождение полетов (см. пункт 6.1).

ExxonMobil	Стр. 401
Авиатранспортный отдел	Руководство по авиатранспортному обслуживанию
Персонал	Дата переиздания: 21 февраля 2013 г.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

РАЗДЕЛ 5. ПЕРСОНАЛ

5.0. ПЕРСОНАЛ – ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Все члены экипажей воздушных судов и технический персонал должны иметь необходимую квалификацию, опыт и лицензии, удовлетворяющие требованиям УГА, Компании и страховщиков в рамках страховых полисов, которые предоставляются Оператором и/или Компанией.

5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЖУРСТВ И ПОЛЕТОВ – ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- 5.1.1. Как правило, ограничения распространяются на продолжительность полета, общую продолжительность дежурства, а также на продолжительность обязательного отдыха в соответствии с требованиями местного УГА. В УГА могут содержаться, но, как правило, не содержатся, ограничения на продолжительность дежурства техников и других важных для обеспечения безопасности специалистов.
- 5.1.2. Ограничения, указанные в данном РАТО, распространяются как на продолжительность дежурств, так и полетов, если отсутствуют более строгие требования регламентирующих органов.
- 5.1.3. Применительно к операциям в удаленных районах или в тех случаях, когда перевахтовка персонала экипажей проводится на регулярной основе, отклонения от требований могут иметь место после консультации с Консультантами Компании по вопросам авиатранспортного обслуживания.

5.2. ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПОЛЕТОВ

- 5.2.1 Пилотам не разрешается превышать максимальную продолжительность полетов, указанную ниже или указанную для выполнения специальных операций в данном разделе или разделе 7, включая время на выполнение работ для других компаний/клиентов.
- 5.2.2 При управлении воздушным судном одним пилотом
 - a. полетное время составляет 8 часов в сутки;
 - b. 42 часов в течение любых семи (7) последовательных дней;
 - c. 100 часов в течение любых 28 последовательных дней;
 - d. 1000 часов в течение любых 365 последовательных дней.
- 5.2.3 При управлении воздушным судном двумя пилотами
 - a. полетное время составляет 10 часов в сутки;
 - b. 60 часов в течение любых семи (7) последовательных дней;
 - c. 120 часов в течение любых 28 последовательных дней;
 - d. 1200 часов в течение любых 365 последовательных дней.
- 5.2.4 Операции в условиях большой рабочей нагрузки – дополнительные требования
 - a. Общие положения: Учитывая утомительный характер полетов с грузом на внешней подвеске, выполнения операций в пределах морских месторождений и площадей (блоков) или при проведении сейсморазведочных и пр. работ, по своему характеру связанных с часто повторяющимися полетами, при которых в течение часа требуется осуществить три (3) или более посадок и взлетов с грузом на внешней подвеске, рекомендуется ввести дополнительные ограничения полетного времени в соответствии с приведенными ниже указаниями.
 - 1) Время нахождения на земле для производства утвержденной быстрой дозаправки (Раздел 6) не входит в состав перерыва на отдых.

2) Дополнительные указания (см. 1.6.4), касающиеся проведения вертолетных операций в сейсмически опасных регионах, приводятся в отчете № 420 Международной ассоциации нефтегазодобывающих компаний (OGP).

3) Перерывы на отдых продолжительностью не менее 30 минут будут предоставляться в межполетные периоды

b. При выполнении полетов одним пилотом

1) Максимальная продолжительность полетов составляет шесть (6) часов в сутки

2) Максимальная продолжительность полетов без перерыва между полетными периодами составляет три (3) часа

c. При выполнении полетов двумя пилотами

1) Максимальная продолжительность полетов с грузом на внешней подвеске составляет восемь (8) часов в сутки

2) Максимальная продолжительность полетов без перерыва между полетными периодами составляет пять (5) часов

5.2.5 Максимальная продолжительность дежурства и минимальная продолжительность отдыха летного состава

a. После периодов дежурства или выполнения полетов должен следовать непрерывный отдых продолжительностью не менее 10 часов

b. Для летного состава должна быть установлена максимальная продолжительность дежурства не более 14 часов в сутки. Это включает: планирование полета, предполетную подготовку, полетное время, послеполетное обслуживание, завершение технического обслуживания или составления документации, любые затраты времени на проезд "за пределами объекта", и отсчет начала времени дежурства начинается с момента доклада пилота о заступлении на дежурство, а заканчивается, когда он убывает с места несения дежурства.

5.3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ УСТАЛОСТИ

5.3.1. Операторам следует ввести в действие программу предупреждения усталости для всего персонала, в т. ч. летного состава и лиц, занимающих должности, связанные с выполнением функций технического обслуживания или оперативного контроля и диспетчерское управление полётами. В программе следует рассматривать подверженность усталости в зависимости от времени, сложности выполнения задания и условий производства работ

5.3.2. При частом повторении таких вызывающих утомление полетных операций, как транспортировка грузов на внешней подвеске, обслуживание сейсморазведочных работ, перемещение между буровыми установками (БУ) или проведение работ на морских платформах, в ходе которых требуются многократные посадки и взлеты в течение одного часа, а также при выполнении операций в условиях жаркого климата или сменной работы со сдвигом фаз суточного ритма от оператора может потребоваться внесение изменений в график работы персонала для сведения его к более консервативному уровню или снижение каким-либо иным образом степени воздействия утомляющих факторов. См. 5.2.4.

5.3.3. Персонал, находящийся на должностных позициях, важных для обеспечения безопасности полетов, который прибывает в пункт несения дежурства после продолжительной поездки, не следует назначать на дежурство до того, как будет предоставлена возможности отдыха, предусмотренного в п 5.2.5.а.

- 5.3.4.** Программы предупреждения усталости, связанной с выполнением функций технического обслуживания, должны ограничивать продолжительность дежурства временем, не превышающим двенадцати (12) последовательных часов, в течение двадцатичетырехчасового (24) периода. Исключения, допускающие продление дежурства не более чем на два (2) часа, если в таковых будет необходимость, должны утверждаться Начальником службы техобслуживания. Оператор должен отслеживать утверждение таких исключений в рамках реализации своей программы предупреждения усталости или обеспечения качества.
- 5.3.5.** Оператор, направляющий персонал на продолжительные периоды дежурства, напр. 14, 28 или 60 суток, должен предусмотреть в своей программе предупреждения усталости положения для предоставления этому персоналу периодического освобождения от выполнения всех обязанностей.
- 5.3.6.** Оператор, направляющий персонал на важных для обеспечения безопасности должностях, таких как экипажи воздушных судов или техники, на отдаленные площадки для выполнения вспомогательных или надзорных функций, должен обозначить количество времени, которое разрешается тратить этому персоналу на выполнение этих задач.

5.4. ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТАМ

- 5.4.1.** Каждый Пилот должен отвечать минимальным квалификационным требованиям и минимальным требованиям к опыту, указанным в табл. 5.5, а также требованиям, относящимся к полетам/дежурствам и предупреждению усталости, которые приведены в данном разделе.
- 5.4.2.** Повторное и начальное обучение в реальных условиях:
- Все пилоты должны проходить ежегодное обучение в соответствии с требованиями соответствующего органа гражданской авиации, а также летные проверки не реже одного раза в шесть месяцев при выполнении долгосрочных операций.
 - Летные проверки должны включать ежегодную проверку/пересмотр (если применимо) знания паспортных данных приборов, проверку квалификации и ежегодную проверку знания маршрута.
 - При наличии резких перепадов погодных условий с изменением времени года рекомендуется проводить соответствующее обучение.
 - Перед назначением для выполнения полетов по новому маршруту все члены экипажа должны пройти, как минимум, документируемую проверку в реальных условиях, включая ознакомление с местными правилами/программами.
- 5.4.3.** Обучение на тренажере соответствующего типа должно быть завершено для долгосрочных операций в ходе начального и периодически повторяющегося обучении всех пилотов с минимальным интервалом 2 года и рекомендуется для краткосрочных операций. В отсутствие надлежащего тренажера для конкретной модели воздушного судна рекомендуется обучение порядку действий в кабине экипажа инструкторами с использованием компьютерного тренажера соответствующего типа по согласованию с Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания для выполнения полетов.
- 5.4.4.** Пилоты могут учитывать в журналах учета время полета с инструктором, если это допускается местным УГА. Это время будет учитываться как Полетное время в качестве первого пилота при соблюдении требований настоящего Руководства, как указано в табл. 5.5, а также при следующих условиях:
- Все время ICUS регистрируется при полетах с надлежащим образом обученным капитаном-инструктором, при этом минимальное время налета по маршрутам, указанным Капитаном, составляет 100 часов.
 - В журналах учета обучения и в журналах пилота регистрируются все выполненные полеты.

- с. Оператором разработана письменная программа ICUS, в которой описывается план занятий и программа получения навыков.
- 5.4.5.** Для достижения уровня летной квалификации, равнозначного указанному в табл. 5.5 применительно к пилоту, могут использоваться формализованные программы обучения на основе летной квалификации. Должны иметься следующие положения, и программа должна быть проверена Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания и принята Авиатранспортным отделом.
- а. Программа обучения предполагает структурированный процесс получения навыков с четко определенными целями на каждом этапе и четко определенной летной квалификацией, приобретаемой на каждом этапе обучения.
- б. Программа обучения содержит формальные требования к летной проверке для удостоверения достижения необходимой летной квалификации. Ход обучения отдельного пилота должен полностью документироваться и периодически подтверждаться инструкторами или руководителями, обладающими опытом летной работы, желательно теми из них, кто не принимал непосредственного участия в процессе основного обучения.
- с. Для каждого этапа обучения должны устанавливаться часы налета или альтернативные критерии.
- д. Основное внимание в программе уделяется обучению выполнению полетов по приборам / в темное время суток и повышению летной квалификации.
- е. Программой должно предусматриваться получение Свидетельства пилота транспортной авиации до предоставления статуса первого пилота (см. п. 5.1.4 выше).
- 5.4.6.** Оплата труда/зарплата:
- а. Размер зарплаты членов экипажа не должен определяться только количеством часов или миль налета.
- б. Предпочтение отдается оплате труда в форме фиксированной заработной платы.
- 5.4.7.** Минимально необходимый экипаж:
- а. При выполнении пассажирских перевозок минимально необходимый экипаж состоит из двух пилотов. Информация по дополнительным требованиям приведена в п. 4.5.3. По поводу конкретных требований, не рассматриваемых в настоящем Руководстве, следует обращаться к Консультанту по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- б. Полеты, выполняемые одним пилотом и не связанные с перевозкой пассажиров, допускаются только в обычных условиях в светлое время суток с соблюдением ПВП и только после получения инструкций от Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- с. Специальные полеты (такие, как при проведении сейсмозондировки, маршрутных наблюдений вдоль трассы трубопровода, геофизической съемки и т.д.), при которых персонал, не имеющий статуса пилотов, перевозится в качестве «членов экипажа» (см. пункт 1.8 «Термины и определения»), могут выполняться одним пилотом после получения инструкций от Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- 5.4.8.** Типы летательных аппаратов
- а. Оператор представит письменное руководство, относящееся к числу и типам летательных аппаратов, на которых определенное лицо может действовать в качестве пилота. В таком руководстве должно указываться максимальное число разрешенных для управления типов летательных аппаратов, которое обычно составляет два (2), и число типов летательных аппаратов, на которых могут быть разрешены полеты в течение одного дня.

- b. В представленном руководстве будет рассматриваться элементы негативного воздействия, возможного при перемещении со сменой подобных, но различных кабин лётчика, а также функциональные обязанности, в рамках которых должен действовать пилот.
- c. Определенные пилоты при необходимости могут быть назначены для работы на различных типах летательных аппаратов, например, инспектирующий летчик, пилот-инструктор. В таких случаях оператор будет осуществлять руководство для регулирования частоты сменяемости типов управляемых летательных аппаратов или функциональные обязанности, в рамках которых такой персонал должен действовать в течение одного летного периода.

5.5. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ СОСТАВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА (ПРИ ЕГО НАЛИЧИИ)

5.5.1. В распоряжении Оператора будет утвержденный раздел в Руководстве по производству полётов, в котором предписаны все режимы работы, служебные обязанности, ограничения продолжительности дежурства и полетного времени (см. выше п. 5.1-2), программа предупреждения усталости (см. выше п. 5.3), требования, предъявляемые к обучению и квалификации вспомогательного состава экипажа (бортпроводников).

5.5.2. В состав программ обучения вспомогательного состава экипажа (бортпроводников) будет входить следующее:

- a. Включение вспомогательного состава (бортпроводников) в качестве равноценных участников в программу Оператора по подготовке состава летных экипажей.
- b. В руководстве оператора по обучению экипажей будет определена программа учета различий в подготовке в случае изменения типа или использования нескольких типов летательных аппаратов.
- c. Члены вспомогательного состава экипажей (бортпроводники) будут проходить предусмотренное начальное и ежегодное (как минимум) периодическое профессиональное обучение.
- d. Члены вспомогательного состава экипажей (бортпроводники) при возможности будут включаться в программы обучения на тренажерах наряду с пилотами.

5.5.3. Квалификационные требования к вспомогательному составу экипажа:

- a. Все члены вспомогательного состава экипажей (бортпроводники) завершат регламентированный курс освоения инструктивных материалов, утвержденный в соответствии с требованиями нормативных органов.
- b. Все члены вспомогательного состава экипажей (бортпроводники) будут лицензированы, либо ими будут получены Сертификаты, подтверждающие уровень профессиональной подготовки, если это будет предусмотрено требованиями нормативных органов.
- c. Члены вспомогательного состава экипажей (бортпроводники) будут обучены и подготовлены для работы на тех типах летательных аппаратов, на которых они исполняют свои служебные обязанности. Соответствующая квалификация будет документально оформлена для подготовки к инспекционной проверке, проводимой Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- 4. Члены вспомогательного состава экипажей (бортпроводники) будут иметь не менее чем одногодичный опыт или равноценный уровень профессиональной подготовки, полученной в результате обучения профессии бортпроводника (который проверен Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания).

5.5.4 Все результаты обучения и показатели достигнутого уровня профессиональной подготовки будут документироваться и сохраняться для проверки

5.6. ТРЕБОВАНИЯ К ВСПОМОГАТЕЛЬНОМУ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ

Инженеры, сертифицированные механики, руководители погрузочно-разгрузочных работ, начальники вертолетных площадок, специальные воздушные наблюдатели и диспетчеры

должны отвечать минимальным квалификационным требованиям и минимальным требованиям к опыту, указанным в табл. 5.6.

5.7. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

- 5.7.1. К видам специальных операций, которые воздушные суда Оператора могут нередко выполнять в интересах Компании, относятся следующие: геофизическая съемка на малых высотах, транспортировка грузов, закрепленных снаружи воздушного судна, сейсморазведка и наблюдения вдоль трассы трубопровода.
- 5.7.2. Дополнительные требования к опыту для выполнения таких операций рассматриваются в разделах 6-7 данного документа «Правила эксплуатации».

5.8. ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ

- 5.8.1. Оператор должен представить Компании список персонала, который отвечает требованиям Компании.
- 5.8.2. Изменения в составе персонала подлежат утверждению квалифицированным Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания до того, как новый персонал приступит к работе, если ранее Консультант не утвердил применяемые Оператором систему управления и процесс отбора как приемлемые для предоставления персонала, удовлетворяющего требованиям Компании.
- 5.8.3. Квалифицированный Консультант по вопросам авиатранспортного обслуживания должен периодически проверять журнал учета обучения. Оператор будет представлять эти журналы и свои программы обучения по запросу.
- 5.8.4. В папках по вопросам обучения будут храниться копии записей, не менее чем за три (3) предшествующих года, обо всем обучении, проведенном в соответствии с требованиями, указанными в таблицах 5.5 - 5.6. Для пилотов сюда будут входить необходимые бланки контрольных полетов и документация, подтверждающая выполнение квалификационных требований в часах, указанные в табл. 5.5.

5.9. ЗАЩИТНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

- 5.9.1. В зонах с высокой плотностью птиц или в зонах, в которых полеты обычно выполняются на высоте менее 1000 футов над уровнем земли, следует рассмотреть вопрос о применении защитных очков, таких как рекомендуемые защитные очки (согласно стандарту Управления по охране труда и промышленной гигиене или равноценные) или шлема с защитным козырьком.
- 5.9.2. См. раздел 10.4 «АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ».

РАЗДЕЛ 6. ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ – САМОЛЕТЫ И ВЕРТОЛЕТЫ

6.0. ПРАВИЛА ПОЛЕТА И ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

6.0.1. Если Компания не примет более строгие требования, Операторы (при всех погодных условиях) должны выполнять местные нормативно-правовые требования в отношении минимальных погодных условий для полетов по приборам (ППП).

6.0.2. Минимальные погодные условия, при которых действуют Правила визуальных полетов (ПВП), указаны в табл. 6.0.3. В дополнение к этому:

- a. Следует руководствоваться местными требованиями в том случае, если они являются более строгими по сравнению с условиями, указанными в табл. 6.0.3, или допустимыми минимальными требованиями, предусмотренными для специальных операций в данном разделе.
- b. Информация по допустимым погодным условиям для специальных операций приведена в других частях настоящего раздела.
- c. Одномоторные воздушные суда с неподвижным крылом, выполняющие полеты над сушей, не оборудованные для полетов по приборам и управляемые одним пилотом, должны завершать полет за 30 минут до захода солнца

6.0.3. Таблица - Минимальные погодные условия для визуальных полетов

Режим полета	Мин. рабочая высота, фт. (a)	Нижняя граница облаков (фт.)	Видимость (в статутных милях) (d)	Требования к полетам с учетом данных минимальных погодных условий, допустимых для визуальных полетов (b)
Полеты над морем – днем	500	600	3	
	300	400	2	Двухмоторное воздушное судно, сертифицированное для ППП, с двумя пилотами, допущенными к ППП
Полеты над сушей – днем	500	600	3	Воздушное патрулирование/наблюдение, см. п. 6.9.3.a
Ночные полеты (c.)	Ночные полеты выполняются только по приборам, независимо от реальных условий видимости.			Двухмоторное воздушное судно, сертифицированное для ППП, с двумя пилотами, допущенными к ночным ППП (c.)

- d. Под минимальной рабочей высотой понимается высота над уровнем земли при полетах над сушей и высота над средним уровнем моря при полетах над морем.
- e. Визуальные полеты не могут начинаться или продолжаться, если погодные условия во время вылета, в пути или в пункте назначения ухудшаются ниже указанных допустимых значений.
- f. Ночные полеты планируются и выполняются с использованием ППП в полном объеме с момента взлета до посадки.
- g. Видимость при дневных визуальных полетах может снижаться до двух (2) статутных миль, если опубликованы местные правила, предусматривающие меры по снижению рисков, и эти правила утверждены к использованию Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания.

6.0.4. Сводки погоды (подробные данные об оборудовании метеостанций, необходимые для полетов по ПВП и ППП, приведены в п. 8.0.5):

- a. При выполнении всех полетов первоочередное значение имеет получение точных сводок текущих и прогнозируемых погодных условий.
- b. В ходе выполнения долгосрочных операций при необходимости рекомендуется привлекать обученный и сертифицированный персонал для наблюдения за

погодными условиями или использовать Автоматизированную систему метеонаблюдений, также обеспечивающую получение сертифицированных метеоданных.

- c. Если предоставлено метеорологическое оборудование, оно должно обеспечивать возможность определения следующей информации:
- d. Скорости и направления ветра,
- e. Барометрического давления,
- f. Температуры,
- g. Видимости
- h. Максимальной высоты полета.
- i. При использовании вертолетных площадок должна также предоставляться информация о состоянии моря, а при использовании вертолетных площадок на плавучих сооружениях – данные о бортовой, килевой и вертикальной качке.

6.0.5. Планирование на случай неблагоприятных погодных условий:

- a. Цель Руководства на случай неблагоприятных погодных условий – обеспечить открытый диалог между Оператором и контактным лицом Родственной организации, ответственным за авиатранспортное обслуживание на месте, когда погодные условия становятся предельно близкими к недопустимым для нормальных полетов воздушных судов. В ходе диалога могут быть определены компенсационные меры, которые позволят продолжать полеты при равноценном уровне безопасности или приведут к принятию решения о приостановке полетов.
- b. Родственные компании должны, на основании местного анализа степени риска, определять необходимость принятия местной Программы полетов в неблагоприятных погодных условиях. Принятая Программа полетов в неблагоприятных погодных условиях для вертолетных операций над морем приведена в п. 7.1.
- c. При установлении местных ограничений для полетов в неблагоприятных погодных условиях должны рассматриваться все факторы, включая результаты обсуждения с Оператором.
- d. Родственная организация должна всегда иметь возможность по своему усмотрению отложить или отменить полет, даже если условия формально находятся в пределах допустимого.
- e. Руководства по производству полетов составленные Оператором могут быть более строгими, чем указанные в данном РАО.
- f. В число факторов, требующих учета при принятии решения о выполнении рейса в неблагоприятных погодных условиях, входят следующие:
- g. Соблюдение Оператором нормативных ограничений на полеты по причине метеоусловий, соответствующих ограничений Руководства по производству полетов вертолетной компании и погодных и эксплуатационных ограничений Родственной организации.
- h. Безопасность перевозки пассажиров и эксплуатация воздушного судна в пункте посадки/вылета.
- i. Спасательные меры, обеспечивающие разумные шансы спасения в полете и на посадочной площадке в случае вынужденной посадки.
- j. Степень срочности предполагаемых полетов.
- k. Если погодные условия становятся предельно близкими к неприемлемым или приближаются к одному из критериев, указанных ниже, ситуация может считаться достигшей уровня «неблагоприятной», при которой рассмотрение Компанией или ее вмешательство могут быть обоснованы, а «обычные» рейсы - ограничены.

- l. В руководствах по летной эксплуатации воздушных судов указаны эксплуатационные пределы как скорости ветра, так и наличия порывов ветра, которые следует учитывать, но в любом случае при скорости ветра 53-59 узлов. Родственные организации должны рассмотреть возможность применения специальных процедур для принятия пассажиров, и предупреждения прибывающих бортов о погодных условиях.
 - m. Высота нижней границы облаков менее 600 футов и видимость менее трех миль (см. схему 6.0.3) требуют использование многомоторного воздушного судна и экипажа, способных выполнять полеты по приборам.
 - n. Густая пыль, низовая метель или иные условия на посадочной площадке, которые могут ограничивать видимость, требуют специальной подготовки пилотов и/или правил эксплуатации.
 - o. Сильный холод ниже минус 29 градусов Цельсия (-20 по Фаренгейту) могут потребовать специальных правил работы с пассажирами и воздушным судном.
 - p. Любые иные условия, установленные для данной зоны Родственной организацией.
 - q. Ожидается, что на этом этапе экипаж воздушного судна или Компания укажет на то, что достигнут предел, определенный мерами предосторожности, уведомит контактное лицо Родственной организации, ответственное за авиатранспортное обслуживание на месте, а совместно они придут к соглашению о том, следует ли продолжать откладывание полетов.
 - r. Руководитель отдела Компании, ответственный за производство полетов, должен рассмотреть все предлагаемые авиационные операции, чтобы определить, действительно ли такие полеты необходимы для достижения целей Компании или их следует отложить. При переносе рейсов руководитель отдела может устанавливать их приоритетность по приведенной ниже схеме:
 - (1) Полеты для посещения нерабочим персоналом или прочие рейсы, не являющиеся обязательными.
 - (2) Рейсы для обычной смены персонала.
 - s. При наличии одновременно нескольких из вышеперечисленных критериев или при выполнении рейса ночью руководитель отдела должен предполагать, что уровень риска будет выше.
- 6.0.6.** В число факторов, которые необходимо учитывать при принятии решения о переносе обычных рейсов или рейсов в погодных условиях, требующих предосторожности, и допущении только экстренных операций, входят следующие:
- a. Скорость ветра более 60 узлов.
 - b. Сильный холод ниже минус сорока градусов Цельсия (-40⁰C) (-40⁰F).
 - c. Для всех поплавковых гидросамолетов запрещена посадка на воду при высоте волн более одного фута. Для самолетов-амфибий запрещена посадка при температуре воздуха ниже минус одного градуса Цельсия (-1⁰C) (+30⁰F).
 - d. Любые иные условия, установленные для данной зоны Родственной организацией.
 - e. Полеты в данной зоне обычно выполняются только на многомоторных воздушных судах, оборудованных для ППП, с двумя пилотами, имеющими квалификацию для ППП.
 - f. Ожидается, что на этом этапе экипаж воздушного судна или Компания укажут на то, что достигнут предел, указанный в руководстве, и отложат все полеты, кроме тех, которые необходимы для спасательных операций.
 - g. Перед началом экстренного рейса по медицинским причинам следует заручиться мнением квалифицированных медиков, чтобы установить, что риск для пациента превышает риск для воздушного судна и экипажа.

- h. Руководителям отделов следует считать зону посадки небезопасной для персонала при выполнении обычных операций или операций в зоне полетов, где необходимо предпринимать Меры предосторожности.

6.1. СООБЩЕНИЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ (СОПРОВОЖДЕНИЕ ПОЛЕТОВ)

6.1.1. Для всех воздушных судов, выполняющих полеты в интересах Компании, должна существовать система сопровождения полетов. Она может предусматривать использование спутниковой связи и систем GPS. Однако, на случай отказа этой системы, сопровождение полетов должно обеспечиваться альтернативным каналом связи (ВЧ-, ОВЧ-радиосвязью, спутниковой телефонной связью). При установлении требований к сопровождению полетов должно учитываться следующее:

- a. Четкое определение обязанностей при приведении в действие программы поисково-спасательных операций (см. раздел 10) и плана ликвидации чрезвычайных ситуаций (ПЛЧС).
- b. Представление плана полета или уведомление службы, отвечающей за сопровождение полетов.
- c. Периодическое сообщение о местоположении не реже, чем требуется местным УГА или в соответствии с пунктом 6.1.2.
- d. Средства сопровождения полетов, предоставляемые Компанией или Оператором, должны обеспечивать возможность постоянной записи либо в цифровом виде, либо на магнитофонную ленту всех радио-переговоров с воздушным судном.

6.1.2 Периодичность сообщений о местоположении:

- a. Сопровождение полета должно начинаться до вылета воздушного судна и заканчиваться после его посадки, а местоположение воздушного судна при полетах над водной поверхностью должно сообщаться не реже чем через каждые 15 минут. Для операций с продолжительным временем поиска и осложненными спасательными работами, установленная частота сообщений должен быть значительно увеличена, чтобы уменьшить район поиска.
- b. Персонал, выполняющий сопровождение, должен начать реализацию ПЛЧС после получения аварийного сигнала, отправленного вручну или системой (спутниковая система). При отсутствии устных сообщений, реализация ПЛЧС должна начаться не позднее пяти (5) минут после наступления расчетного времени прибытия или времени очередного выхода на связь.
- c. Если ландшафт или оборудование для съемки местности препятствуют поддержанию непрерывной радиосвязи, необходимо предусмотреть возможность передачи сообщений о местоположении в соответствующую службу сопровождения полетов не реже, чем через каждые 30 минут.

6.1.3. Если сопровождение полета ведется с авиабазы, все сообщения должны регистрироваться радиооператором с указанием времени передачи сообщений. Сообщение о местоположении должно содержать, как минимум, следующую информацию:

- a. Позывной воздушного судна.
- b. Количество человек на борту после каждого пункта вылета.
- c. Запас топлива в часах и минутах полета ($3T = 1+20$ и т.п.) после каждого пункта вылета, если только воздушное судно не отправляется из пункта, где оно было заправлено топливом в объеме, достаточном для выполнения всего рейса (с указанием запасных маршрутов в случае необходимости); в этом случае запас топлива указывается только в исходном сообщении.
- d. Местоположение (координаты или промежуточный пункт маршрута)
- e. Расчетное время прибытия в очередной пункт маршрута или время очередного сообщения местоположения, в зависимости от того, что происходит раньше.

f. Любые отклонения от запланированного маршрута.

6.1.4. Устные сообщения о местоположении могут быть временно прекращены при условии, что установлена автоматическая система сообщения о местоположении, проверена ее надежность на протяжении всего маршрута (маршрутов) полета и в кабине экипажа предусмотрена световая индикация, информирующая пилота о состоянии системы. Наличие автоматической системы не освобождает оператора от ответственности по предоставлению лица для мониторинга хода выполнения каждого полета.

6.2. МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА

6.2.1. Как минимум, запас топлива и масла на борту самолета должен учитывать ветровое воздействие и воздействие других ожидаемых метеорологических условий, а также обеспечивать полет до первого аэропорта предполагаемой посадки, а затем – до запасного аэропорта в случае необходимости, плюс полет в течение 45 минут на обычной крейсерской скорости.

6.2.2. Как минимум, запас топлива для вертолетов рассчитывается аналогично с учетом следующего.

a. Для морских полетов:

b. Не допускается расчет топлива на полет только в один конец и наличие только морского запасного пункта посадки.

c. Запас топлива рассчитывается, исходя из полета до пункта назначения, плюс планового возвращения на подходящую береговую запасную посадочную площадку, плюс указанного ниже времени:

d. ПВП: 30 минут

e. ППП: 30 минут + 10% топлива, требуемого для полета по маршруту, но не менее чем на 45 минут.

f. Наружная транспортировка грузов и распыление химикатов: не менее 20-минутного запаса топлива после посадки.

6.3. ДОЗАПРАВКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С РАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ (БЫСТРАЯ ДОЗАПРАВКА)

6.3.1. Дозаправка воздушных судов с работающими двигателями будет выполняться для летательных аппаратов, использующих авиационное турбинное топливо (JET A/A1), в соответствии с требованиями, изложенными в данном разделе, и применяться только в перечисленных ниже случаях.

a. Сильный ветер препятствует безопасному останову/пуску двигателей воздушного судна.

b. Останову/пуску двигателей воздушного судна препятствует неисправность (например, разряженная аккумуляторная батарея, неисправность пускового устройства двигателя и т.д.).

c. Экстренный рейс для медицинской эвакуации.

6.3.2 Требуется в связи с выполнением операций и порядок действий согласован с консультантами Компании по вопросам авиатранспортного обслуживания.

6.3.3 При наличии производственной необходимости в быстрой дозаправке (см. п. 6.3.1) должны соблюдаться следующие положения:

a. Конкретные обстоятельства, при которых может производиться быстрая дозаправка, подлежат согласованию с руководством Компании.

b. В утвержденное Оператором Руководство по производству полетов должны быть включены письменные регламенты, которые необходимо соблюдать в ходе дозаправки топливом. Перед рассмотрением возможности дозаправки летный экипаж и вспомогательный наземный персонал должны пройти

программу обучения Оператора. В программы обучения будут включены следующие разделы:

1. Рациональная подача топлива
2. Аварийное отключение топливной системы воздушного судна
3. Использование огнетушителей
4. Правильное крепление воздушного судна
5. Опасности, связанные со статическим электричеством
6. Сигналы, подаваемые рукой
7. Обеспечение безопасности при производстве работ вблизи воздушных судов с работающими двигателями и в периоды дозаправки
8. Ликвидация последствий разлива топлива

6.3.4. При быстрой дозаправке будут соблюдаться следующие минимальные требования:

- a. Оператор будет полностью выполнять требования пункта 6.3.3.
- b. При выполнении быстрой дозаправки предпочтительно применение отверстия для отбора давления, но если имеются только системы, к которым происходит , подача топлива самотёком, следует использовать оснащенные зажимами типа “dead-man” заправочные наконечники с допустимым расходом < 10 галл./мин.
- c. Основные источники возможного возгорания, например, двигатели, выхлопные устройства обогревателей и пр., следует располагать выше уровня заливочного отверстия воздушного судна.
- d. Пилот в этот период будет постоянно контролировать механизмы и приборы управления и не должен осуществлять никаких иных функций, и ему надлежит быть готовым к немедленному отключению двигателей и при необходимости покиданию воздушного судна.
- e. Для проведения дозаправки необходимы, как минимум, три человека: один занимается дозаправкой, второй отвечает за отключение насоса, третий обеспечивает противопожарную безопасность (с использованием соответствующего огнетушителя).
- f. До начала операции дозаправки пассажиры должны покинуть борт воздушного судна.

Примечание: Если по соображениям безопасности командир воздушного судна решит произвести дозаправку с пассажирами на борту, пассажиры должны быть проинформированы об этом решении и о порядке действий в случае пожара, при этом все ремни безопасности должны быть расстегнуты, основная дверь для выхода в сторону, противоположную стороне, на которой производится дозаправка, должна быть открыта, а курение запрещено.

- g. Все места доступа, окна и отверстия на стороне, с которой проводятся операции дозаправки, должны быть закрыты.
- h. В ходе дозаправки запрещается пользоваться рацией, и все огни для предотвращения столкновений, радиолокатор, радиовысотометр, радиоответчик и дальномерное оборудование должны быть ВЫКЛЮЧЕНЫ.
- i. Перед тем как снять крышку топливного бака и вставить наконечник топливного шланга в топливный бак воздушного судна, необходимо подсоединить к воздушному судну заземляющие / соединительные провода от заправочной станции и топливного шланга.
- j. После окончания дозаправки командир воздушного судна должен удостовериться в том, что все оборудование отведено от воздушного судна, крышка топливного бака надежно закрыта и воздушное судно надлежащим образом подготовлено к полету.

6.4. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЖУРСТВ И ПОЛЕТОВ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ УСТАЛОСТИ – см. Раздел 5

6.5. ВОЗДУШНЫЕ СУДА НА ЗЕМЛЕ С РАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

Во время нахождения воздушного судна с любым работающим двигателем на земле, ни при каких обстоятельствах не допускается оставлять без присмотра органы управления.

6.6. ГЕОФИЗИЧЕСКАЯ СЪЕМКА

Для выполнения воздушной геофизической съемки рекомендуется руководствоваться правилами Руководства по технике безопасности Международной ассоциации воздушных геофизических работ, рекомендациями квалифицированного Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания, а перед началом работ необходимо выполнить оценку рисков.

6.7. ПОЛЕТЫ НАД ГОРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ

Для выполнения полетов над горной местностью все пилоты должны пройти утвержденное обучение полетам над горной местностью и иметь не менее 300 часов налета над горной местностью, из которых 50 часов должны приходиться на тип эксплуатируемого воздушного судна.

6.8. РАСПЫЛЕНИЕ ХИМИЧЕСКИХ ПРЕПАРАТОВ

6.8.1. Распыление таких химикатов, как диспергенты и дефолианты, применяемые на трубопроводах и т.д., может производиться с самолетов или вертолетов в зависимости от местных правил и наличия воздушных судов.

6.8.2. Распыление химикатов с воздушных судов регламентируется требованиями, перечисленными в п. 6.9, а также следующими требованиями.

- a. Если для обозначения границ привлекается персонал, то такой персонал должен пройти полный инструктаж и обучение задачам и действиям при возникновении нештатной ситуации или при перемещении распыляемого вещества в сторону персонала.
- b. Перед распылением химикатов район распыления должен быть исследован, чтобы убедиться в отсутствии препятствий, птиц и запретных для полетов зон.

6.9. ПАТРУЛИРОВАНИЕ ТРАССЫ ТРУБОПРОВОДА / ВОЗДУШНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ

6.9.1. К таким видам работ относится патрулирование трассы трубопровода, аэрофотосъемка, ликвидация разливов нефти с использованием ИК/УФ камер, а также другие виды воздушных наблюдений (за исключением геофизической съемки, которая рассматривается в п. 6.6).

6.9.2. Это вид работ может выполняться с использованием одномоторных или многомоторных самолетов и вертолетов (см. «Порядок отбора воздушных судов» в разделе 4).

6.9.3. Руководящие указания:

- a. Все операции по воздушным наблюдениям / патрулированию трассы трубопровода должны выполняться в светлое время суток в соответствии с правилами визуальных полетов (ПВП) при высоте нижней границы облаков не ниже 700 футов и минимальной видимости 3 статутных мили.
- b. Наблюдение за разливами нефти и другие виды воздушных наблюдений с использованием специальных ИК/УФ камер могут проводиться ночью, если выполняются все требования к ночным полетам (см. табл. 5.5).
- c. Полеты должны выполняться на высоте не ниже наивысшего значения из следующих трех величин: минимально допустимая безопасная высота для предотвращения столкновений с препятствиями; высота, предусмотренная

нормативными требованиями или местным УГА; высота, указанная в табл. 6.0.3 в настоящем документе.

- 6.9.4.** В случае применения, вертолеты должны избегать попадания в опасную зону кривой высоты/скорости, за исключением момента взлета и посадки.
- 6.9.5.** Для долгосрочного патрулирования трассы трубопровода на воздушном судне необходимо установить следующее оборудование:
- a. В местах с интенсивным воздушным движением или в местах, где присутствие других воздушных судов на нижних эшелонах может представлять опасность - системы предупреждения столкновений, обеспечивающие устные и/или визуальные данные о местоположении отслеживаемого воздушного судна.
 - b. Системы автоматического контроля двигателя на всех одномоторных воздушных судах.
 - c. Посадочные огни должны быть переведены в режим проблескового света в местах с интенсивным воздушным движением.
 - d. Салон должен быть оборудован системой искусственного микроклимата при выполнении любых операций при температуре ниже пятнадцати градусов Цельсия (15°C) и при выполнении долгосрочных операций, при которых температура обычно превышает тридцать два градуса Цельсия (32°C).
 - e. Комплект аварийно-спасательных средств должен включать персональный приводной радиомаяк (PLB), см. 10.3.3.с.
- 6.9.6.** Техническое обслуживание воздушного судна, используемого для выполнения долгосрочных операций:
- a. Техническое обслуживание воздушных судов должно выполняться в соответствии с программами обеспечения постоянной летной годности в том случае, если они изданы изготовителем (в дополнение к требованиям п. 4.4.1).
 - b. Программы контроля тенденции изменения надежности двигателя должны распространяться на все одномоторные воздушные суда. В отсутствие других руководящих указаний следует рассмотреть возможность использования программы, аналогичной программе, которая представлена в Циркуляре 20-105В Федерального авиационного управления.
- 6.9.7.** Пассажиры – Члены экипажа:
- a. Как правило, воздушные наблюдения выполняются без пассажиров на борту, за исключением случаев, когда пассажиры выполняют работу, связанную с полетом. В этом случае пассажиры считаются «членами экипажа», если это не противоречит местным правилам. Необходимо соблюдать следующие требования:
 - b. Члены экипажа проходят инструктаж относительно своих обязанностей под руководством пилота.
 - c. В дополнение к требованиям раздела 3 инструктаж под руководством пилота должен охватывать, как минимум, следующие вопросы:
 - (1) Главная обязанность членов экипажа - наблюдения.
 - (2) Если член экипажа не ведет съемку, то он должен вести визуальное наблюдение за возможными источниками опасности и сообщать о них пилоту.
 - (3) Инструктаж по карте с указанием всех известных опасных факторов.
 - (4) Минимальная высота полета.
 - d. При выполнении долгосрочных операций по патрулированию трасс трубопроводов воздушными судами с одним пилотом, когда полетное время за день превышает два часа, во время инспекционных рейсов рекомендуется использовать специально назначенного наблюдателя. Специально назначенный наблюдатель необходим также в тех случаях, когда полетное время составляет менее двух часов, если маршрут патрулирования частично проходит над

большими городами или вблизи них и/или в зоне интенсивного воздушного движения.

- е. Специально назначенные наблюдатели должны проходить соответствующее начальное и периодическое повторное обучение по письменному учебному плану с соответствующей проверкой знаний. В качестве тем обучения рекомендуются: функции, обязанности, методы наблюдения, порядок поддержания радиосвязи, ADM/CRM (см. Табл. 5.6).

6.9.8. В дополнение к требованиям, указанным в табл. 5.5., рекомендуются также следующие требования к опыту всех пилотов:

- а. Успешное выполнение в прошлом проверки трассы трубопровода, подлежащей патрулированию (кроме случаев проверки по новой трассе).
- б. Базовые знания приборов.
- с. 50 часов налета в качестве командира воздушного судна при патрулировании за предыдущие шесть месяцев.
- д. 10 часов налета на борту, используемого по контракту, воздушного судна для относящихся к трубопроводу операций за предыдущие 90 дней или успешное выполнение патрулирования линейной части трубопровода за предыдущие 90 дней.

6.9.9. Следует руководствоваться приведенными в п.п. 5.1 - 5.3. указаниями о максимальной продолжительности полетов и дежурств, а также указаниями по предупреждению усталости пилотов воздушного судна.

6.10. ПОЛЕТЫ В РАЙОНАХ С ИНТЕНСИВНЫМ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, А ТАКЖЕ НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ ИЛИ ПРОМЫШЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ

6.10.1. При эксплуатации одномоторных или многомоторных воздушных судов, которые не могут продолжать полет при одном неработающем двигателе, пилоты должны выбирать такой маршрут полета, который наилучшим образом обеспечивает возможность безопасной аварийной посадки и исключает нанесение ущерба третьим сторонам или объектам на земле.

6.10.2. Операторы должны определить предпочтительные траектории полетов, которые будут использоваться для повседневных и частых полетов над одними и теми же перенаселенными районами.

6.10.3. Если повседневные полеты выполняются в районах с интенсивным воздушным движением, например в районе большого города или рядом с аэропортом/вертодромом, на воздушных судах рекомендуется устанавливать системы предупреждения столкновений, высококонтрастные проблесковые огни и импульсные осветители.

6.11. СТАНДАРТЫ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ

6.11.1. Каждый Оператор разрабатывает Стандартные правила ведения работ (СПВР), которыми должен руководствоваться летный экипаж при выполнении своих служебных обязанностей, в том числе, порядок действий экипажа в кабине и обязанности экипажа. Операторы должны в достаточной степени кратко изложить данные правила, чтобы экипаж смог на раннем этапе распознать отклонения от них.

6.11.2. Каждый Оператор должен установить правило «стерильной кабины экипажа», предусматривающее, как минимум, ограничение ненужных переговоров и оформления документации при полете ниже ключевой высоты, на определенных этапах полета и в ходе наземной эксплуатации.

6.11.3. Операторы должны подготовить профили полета для критически важных этапов полета. Такие профили должны поддерживать программу управления полетными данными (FDM) или программу обеспечения качества полетов (FOQA).

6.11.4. Программа FDM или FOQA [в качестве справочного материала прилагается программа HOMP - мониторинг работ, выполняемых при помощи вертолетов] поддерживает программу производственной безопасности по проекту путем предоставления средств для пристального контроля выполнения правил проведения полетов. Каждый оператор должен внедрить программу FDM или FOQA, которая учитывала бы сложность выполняемых работ и обеспечивала безопасность полетов.

6.11.5. Контрольные перечни для проверки воздушного судна и их использование:

- a. На всех этапах полета должны использоваться соответствующие контрольные перечни для проверки.
- b. Если по какой-либо причине считывание показаний во время проверки прерывается или если проверка одного из пунктов контрольного перечня не закончена, то все проверки необходимо выполнить еще раз. Это требование не исключает остановки проверки на каком-либо пункте до завершения проверки.
- c. Коллективные проверки:
 - 1) По мере необходимости проверки проводятся несколькими членами экипажа методом «вопрос-ответ».
 - 2) Контрольный перечень составляется как в полной, так и в краткой форме.
 - 3) Если воздушное судно управляется двумя пилотами, в каждом контрольном перечне указывается, кто из пилотов задает вопрос и кто из пилотов дает ответ.
- d. Во всех контрольных перечнях указывается дата или номер редакции/выдачи с комментариями. Контрольный перечень должен периодически сопоставляться с контрольным перечнем изготовителя, с тем, чтобы обеспечивалось его постоянное соответствие.

РАЗДЕЛ 7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ – ОТНОСИТСЯ ТОЛЬКО К ВЕРТОЛЕТАМ

7.0. ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ

7.0.1. Полеты вертолетов во взаимодействии с морскими судами:

- a. Все полеты вертолетов во взаимодействии с морскими судами должны выполняться в соответствии с руководящими указаниями, содержащимися в Руководстве по производству полетов вертолетов во взаимодействии с морскими судами Международной палаты судоходства (МПС) (экземпляры документа можно получить в Авиатранспортном отделе).
- b. При необходимости отклонений или отступлений от положений настоящего документа к этому процессу должен привлекаться квалифицированный авиационный персонал.
- c. Вертолеты должны быть оснащены ЧМ-рациями, совместимыми с диапазонами морских частот, а морские суда - рациями, работающими в ОВЧ-диапазоне авиационных частот.
- d. Полеты вертолетов во взаимодействии с танкерами, в том числе посадки и вылеты, должны производиться только при соблюдении следующих условий:
 - 1) Пилот поддерживает постоянную связь с мостиком танкера.
 - 2) Результаты оценки рисков для морских судов, принимающих продукт и не оборудованных системой подачи инертного газа (СИГ), или свидетельствуют о возможности безопасного выполнения воздушных операций или определяют эксплуатационные ограничения, необходимые для обеспечения безопасности полетов.
 - 3) На морских судах, оборудованных СИГ, одновременная погрузка/перекачка продукта и посадка вертолетов допускается при условии, что:
 - i Оператор рубки управления посадкой вертолетов / радиорубки удостоверился в том, что система функционирует, прежде чем дать разрешение на посадку;
 - ii Оператор рубки управления посадкой вертолетов / радиорубки (или назначенное лицо) также следит за системой индикации статуса полета воздушных судов; или
 - iii Вместо вышеприведенных подпунктов 1-2, в поле зрения пилота при выполнении полета находится система визуального отображения состояния вертолета.
- e. Дополнительные требования перечислены в п. 7.0.4.

7.0.2. Полеты с посадкой на плавучие системы добычи, хранения и отгрузки (ПСДХО):

- a. При полетах с посадкой на морские суда, постоянно заякоренные в качестве морских терминалов для хранения и отгрузки нефти, такие как Плавучие системы добычи, хранения и отгрузки (ПСДХО), должны использоваться те же правила и стандарты требований к вертолетной площадке, которые применяются в отношении плавучих вертолетных площадок (пункт 7.0.4).
- b. Некоторые конструкции ПСДХО могут характеризоваться высокими значениями килевой, бортовой и вертикальной качки, и для них могут требоваться особые правила производства полетов и/или представления метеосводок, разработанные по согласованию с Оператором вертолетов (см. пункты 7.0.4 и 8.0.5).
- c. Может потребоваться рассмотрение возможности применения дополнительных критериев проектирования вертолетной площадки, и на раннем этапе

проектирования следует обратиться за консультацией в Авиатранспортный отдел (пункт 8.1). К этим критериям относятся, кроме прочих, следующие: подход для захода на посадку и вылета, высота пролета препятствий от существующей надстройки и выбор местоположения вертолетной площадки в целях максимального сокращения влияния килевой качки морского судна.

7.0.3. Эксплуатация вертолетных площадок:

- a. У Оператора воздушных судов должны иметься подробные правила с изложением приемов захода на посадку и вылета, эксплуатационных ограничений и стандартных правил эксплуатации для всех стационарных и плавучих вертолетных площадок, включая все аспекты ночных полетов в соответствующих случаях.
- b. При выполнении полетов вертолетов необходимо свести к минимуму время их нахождения над кромкой вертолетной площадки.
- c. При останове двигателей вертолетов на вертолетных площадках с бортами из плит в тех случаях, когда ожидаются неблагоприятные метеоусловия, вертолеты необходимо ставить на стоянку таким образом, чтобы лопасти несущего винта не нависали над кромками вертолетной площадки.
- d. Стояночные колодки должны оставаться на своих местах при движении лопастей (для вертолетов с колесами), за исключением случая, когда за пультом управления находится как минимум один бдительный, не отвлекающийся пилот, который готов отреагировать в случае непроизвольного отпускания тормоза. На площадках, оснащенных сетками, в качестве стояночных колодок должны использоваться мешки с песком.
- e. На всех обитаемых морских объектах должны иметься радиостанции, способные обеспечивать связь с пилотами во время любого полета. При заходе на посадку и перед вылетом пилоты запрашивают информацию о метеоусловиях, состоянии вертолетной площадки и т.д. Объект передает эту информацию по радиостанции. Руководители объекта при необходимости оповещают аварийные бригады и ведут прослушивание радиосвязи при выполнении полетов вертолетов.
- f. Вертолетные сетки не должны использоваться на вертолетных площадках для операций с вертолетами, оборудованными ползковыми шасси, поскольку они создают опасность запутывания.

7.0.4. Допустимые метеоусловия и представление метеосводок:

- a. В пунктах 6.0 и 7.1 представлены ограничения по метеоусловиям при полетах над открытым морем и правила, которые должны применяться при неблагоприятных метеоусловиях. Бортовая, килевая и вертикальная качки и прочие ограничения или указания о погодных условиях приводятся в Определениях в разделе 1. Приведенная ниже таблица отражает допустимые лимиты колебания вертолетной площадки.

Условия	Ограничения при посадке – светлое время суток	Ограничения при посадке – темное время суток	Ограничения при планировании – светлое время суток	Ограничения при планировании – темное время суток
Килевая и бортовая качка	$\pm 3^\circ$	$\pm 2^\circ$	$\pm 3^\circ$	$\pm 2^\circ$
Средняя скорость вертикальных колебаний	1,0 м/с	0,5 м/с	1,3 м/с	0,5 м/с

- b. Измерение бортовой, килевой и вертикальной качки (БКВК):

- 1) Должен иметься метод измерения бортовой, килевой и вертикальной качки и средства передачи этих сведений экипажу воздушного судна до его посадки.

Рекомендуется, чтобы датчики ускорения для выполнения таких измерений располагались как можно ближе к уровню вертолетной площадки и ее осевой линии, чтобы обеспечивалась точность показаний. Показания датчиков ускорения могут обрабатываться с помощью высокосовременного программного обеспечения, которое способно дать точные данные по БКВК на уровне вертолетной площадки, вне зависимости от положения датчиков ускорения. Если система функционирует и расчеты могут дать точную информацию о БКВК вертолетной площадки, их можно использовать для уведомления пилотов.

- 2) Если система измерения БКВК способна записывать точные движения вертолетной площадки в течение не менее десяти минут и рассчитывать средний показатель вертикальной качки, то к определенным плавучим сооружениям могут предъявляться менее жесткие требования, чем указано выше в таблице. Возможность таких расхождений должна указываться в Руководстве по производству полетов местного оператора и быть документально оформлена в местных правилах/диаграммах по эксплуатации вертолетной площадки и в правилах эксплуатации вертолетной площадки объекта. Прежде чем вводить отклонения, для получения необходимых указаний необходимо проконсультироваться с Авиатранспортным отделом.
- c. Когда с судна вертолету поступает разрешение на посадку на палубу, задача данного судна заключается в поддержании неизменного курса все время, пока вертолет остается на его палубе. На станции контроля, обеспечивающей сведения о пределах перемещения палубы и информацию о ветре, в течение всего времени работы вертолета на палубе должны находиться работники.
- d. Объект должен незамедлительно уведомить экипаж вертолета по радию 0о о любом из следующих событий: отклонение судна от курса на 10 градусов и более, возникновение проблемы с управлением судном, превышение предельных значений бортовой/килевой/вертикальной качки, указанных в приведенной выше таблице, значительное изменение направления относительного воздушного потока – на 30 градусов и более и наличие любого другого аномального события.
- e. Ограничения при эксплуатации вертолетов на однокорпусных судах с вертолетными площадками, расположенными на высоте, равной или превышающей 80 (восемьдесят) футов над уровнем моря, являются более строгими по сравнению с данными в приведенной выше таблице, могут изменяться в зависимости от модели вертолета, и перед осуществлением полетов на такие суда необходимо связаться с Авиатранспортным отделом для получения соответствующих указаний.
- f. Ограничения палубы по грузоподъемности не применимы к условиям взлета с вертолетной площадки.

7.0.5. Полеты над открытым морем:

- a. Расписание дневных полетов над открытым морем будет составляться таким образом, чтобы вертолет совершал посадку на морском объекте, либо на береговой авиатранспортной базе за 30 минут до официального времени захода солнца.
- b. В тех случаях, когда при вынужденной посадке на воду до наступления темноты возможности спасения находящихся на борту лиц в течение предполагаемого срока их выживания могут быть ограничены, продолжительность дневных полетов в условиях открытого моря необходимо дополнительно сократить с учетом времени, необходимого на соответствующее реагирование.
- c. Все ночные полеты над открытым морем будут выполняться на сертифицированных для ППП многомоторных вертолетах, описанных в п. 4.7.4, с экипажем из двух пилотов, имеющих квалификационную отметку для

выполнения ППП и удовлетворяющих требованиям табл. 5.5. Применяются следующие правила и руководящие принципы:

- 1) Все ночные полеты над открытым морем будут выполняться с использованием в полном объеме правил ППП, включая любые участки полета над сушей и выполнение взлетов и посадок.
 - 2) Операторами должны быть разработаны Стандартные правила выполнения полетов (СПВП) с подробным изложением всех аспектов ночных полетов, включая вопросы, связанные с техникой пилотирования при посадке и вылете, подготовкой летных экипажей и порядком действий в чрезвычайных ситуациях.
- d. Ночные полеты над открытым морем допускаются только в случаях наличия угрожающей жизни чрезвычайной ситуации, за исключением случаев выполнения приемлемого анализа риска при ночных полетах:
- 1) Авиатранспортному отделу должна быть предоставлена возможность принять участие в анализе рисков и рассмотреть предварительные выводы перед выпуском окончательного отчета, и
 - 2) При анализе рисков необходимо рассмотреть, как минимум, наличие, готовность и действенность имеющихся поисково-спасательных служб для работ в ночное время, время реагирования и длительность выживания персонала с учетом условий окружающей среды и имеющихся средств снижения воздействия (аварийно-спасательных костюмов и т.д.). Предполагается, что должны иметься специальные поисково-спасательные вертолеты для ночных работ с полноценными возможностями проведения подъемных операций в ночное время.
- e. В исключение, указанное выше в подпункте «d», не входит обучение пилотов в ночное время над открытым морем, которое считается необходимым для поддержания летной квалификации персонала и экипажей (РАТО, табл. 5.5).
- 1) Оценка летной квалификации экипажей Консультантами по авиатранспортному обслуживанию может проводиться в ходе ночных учебных полетов при условии, что это разрешается нормативными документами. Перевозка других пассажиров в ходе ночных учебных полетов не допускается.
 - 2) Ночные учебные полеты на объекты без постоянного обслуживающего персонала не допускаются.

7.0.6. Следует руководствоваться приведенными в п.п. 5.1 - 5.3. указаниями о максимальной продолжительности полетов и дежурств, а также указаниями по предупреждению усталости пилотов воздушного судна.

7.0.7. Аварийно-спасательные комплекты:

- a. Каждый вертолет должен быть оснащен соответствующим аварийно-спасательным комплектом для полетов над водной поверхностью. Дополнительные сведения приведены в п. 10.4.1.
- b. В вертолетах с одним пилотом аварийно-спасательный комплект желательно размещать в районе передних сидений, где он будет легко доступен пилоту и/или пассажиру, занимающему переднее сидение.

7.1. ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ

7.1.1. Общие указания по планированию на случай неблагоприятных погодных условий приведены в п. 6.0.5.

7.1.2. К числу факторов, которые должны учитываться при определении целесообразности полетов при неблагоприятных метеоусловиях, в дополнение к указанным в п. 6.0.5, относятся следующие:

- a. Безопасное перемещение пассажиров и эксплуатация вертолета на вертолетной площадке.
 - 1) Выделить персонал для обслуживания вертолетной площадки в случае необходимости.
 - 2) Рассмотреть вопрос о высадке-посадке пассажиров по схеме 1-1, 2-2 и т.д.
 - 3) Рассмотреть вопрос о применении на вертолетной площадке троса от шахты лестницы до вертолета (трос к вертолету НЕ крепить).
 - 4) Инструктировать пассажиров об особых правилах поведения на вертолетной площадке.
- 7.1.3. Когда условия в целом достигают любого из перечисленных ниже критериев, а также критериев, указанных в п. 6.0.5.с. возможно рассмотрение данной ситуации как «неблагоприятной», при которой могут быть оправданными Контроль/Вмешательство Родственной организации (см. схему 7.4).
 - a. Скорость ветра 53-59 узлов
 - 1) Приостановить полеты на объекты без постоянного обслуживающего персонала.
 - 2) Применять специальные процедуры работы с пассажирами (см. выше пункт 7.1.2).
 - 3) Оповещать прибывающие вертолеты о метеоусловиях.
 - 4) Ввести в действие правила поиска и спасения при неблагоприятных метеоусловиях.
 - b. Характерная высота волны более 5,5 метра, но менее 7,0 метра.
 - c. Высота нижней границы облачности менее 600 футов и дальность видимости менее 3 миль (см. табл. 6.0.3). Необходимы вертолет и экипаж, способные выполнять полеты по ППП.
 - d. Превышение нормативных параметров бортовой, килевой и вертикальной качки, указанных в п. 7.0.4. для плавучих морских сооружений, либо ограничений указанных в руководстве Оператора по осуществлению полетов, если они являются более строгими.
 - e. Полеты в этой зоне обычно выполняются только с использованием многомоторных вертолетов.
 - f. На этом этапе экипаж вертолета должен сообщить о достижении Ограничений, требующих применения мер предосторожности, оповестить местное контактное лицо Родственной организации по вопросам авиатранспортного обслуживания. Вместе они должны прийти к соглашению продолжать или задержать полеты.
 - g. Представитель руководства компании, отвечающий за выполнение полетов, должен рассмотреть все планируемые полеты вертолетов чтобы определить необходимость таких полетов для достижения целей Компании или возможность их переноса на более позднее время. В дополнение к перечисленному в п. 6.0.5.с., Родственные организации должны также рассмотреть возможность отложить полеты на сооружения без постоянного обслуживающего персонала.
 - h. В случаях одновременного наличия нескольких из приведенных выше условий или производства ночных полетов, инспектор должен исходить из того, что уровень риска будет повышен.
- 7.1.4. При указанных ниже и в п. 6.0.6. условиях возможны только неотложные полеты. См. схему 7.4.
 - a. Снегонакопление или нарастание льда на вертолетной площадке.
 - b. Перенос ветром водяной пыли через вертолетную площадку.

- c. Высота характерной волны свыше 7,0 м.
- d. Килевая, бортовая и вертикальная качка плавучих сооружений превышает пределы для полетов вертолетов, установленные в п. 7.0.4.
- e. Полеты в этой зоне обычно выполняются только с использованием многомоторных вертолетов, оснащенных для полетов по приборам, с двумя пилотами, имеющими квалификационную отметку для выполнения полетов по приборам.
- f. На этом этапе летный экипаж вертолета должен будет сообщить о достижении рекомендуемых пределов и все полеты должны быть отложены, за исключением связанных со спасением людей.
- g. До начала экстренного полета по медицинским причинам необходимо обратиться за квалифицированной медицинской консультацией чтобы установить, не превышен ли риск, которому подвергается вертолет и его экипаж, риском, которому подвергается пациент.
- h. Старший на платформе считает вертолетную площадку опасной для персонала при выполнении обычных полетов.

7.1.5. Схема 7.4 призвана помогать местным контактным лицам по вопросам авиатранспортного обслуживания принимать решения при неблагоприятных метеоусловиях. а схема 4.10 – при определении наличия сложных или обычных условий. Это не должно рассматриваться в качестве единственного решающего фактора. Для принятия информированных решений особо важным являются всеобъемлющие знания местных условий.

7.2. ОПЕРАЦИИ С ЛЕБЕДКОЙ

7.2.1. Высадка-посадка персонала на морских судах вертолетом с помощью лебедки при смене бригад или в ходе других связанных с этим обычных операциях на морских судах будет производиться в соответствии с Руководством по производству полетов вертолетов во взаимодействии с морскими судами Международной палаты судоходства (МПС) (экземпляры документа можно получить в Авиатранспортном отделе).

- a. Каждый Оператор, выполняющий для Компании операции с помощью лебедки, должен обеспечить знание персоналом судна, участвующим в операции, правил, содержащихся в Руководстве МПС.

7.2.2. Подъем персонала вертолетами с помощью лебедки в аварийной обстановке должен производиться в соответствии с указаниями, содержащимися в утвержденном Руководстве по производству полетов.

7.2.3. В ночное время подъем с помощью лебедки в аварийной обстановке не должен производиться, если вертолет не оснащен соответствующим оборудованием, например, системой автоуправления зависанием над водой, а экипаж (в том числе оператор подъемного механизма) не прошел подготовки и не имеет квалификационной отметки, как указано в Руководстве по производству полетов / Руководстве по подготовке его компании (пункт 7.2.3).

7.2.4. Эксплуатационные характеристики вертолетов:

- a. При любом подъеме с помощью лебедки Оператор будет использовать вертолеты с двумя двигателями, способные зависать при одном неработающем двигателе вне зоны влияния земли (HOGE OEI) в атмосферных условиях, существующих на момент осуществления подъема с помощью лебедки. Исключения могут быть сделаны только в случаях, связанных с угрозой жизни, если:

- 1) на то имеется разрешение УГА, и

- 2) оператор определил альтернативные действия экипажа при отказе двигателя, которые уменьшают риск для находящихся на борту воздушного судна, персонала судна и на лебедке, и
 - 3) каждый человек на борту воздушного судна согласен на проведение операции, и
 - 4) судно или объект уведомлены и согласились с условиями.
- b. При расчетах рабочих ограничений, связанных с HOGE OEI, прогнозируемый ветер не учитывается, если его скорость не превышает 10 узлов. В случае превышения этого значения в расчетах возможен учет 50% скорости прогнозируемого ветра. В расчеты должны включаться вес на лебедке и вес человека, поднимаемого лебедкой.

7.2.5. Правила эксплуатации:

- a. На вертолете должно иметься утвержденное Дополнение к Руководству по летной эксплуатации с изложением правил эксплуатации, ограничений и порядка действий в аварийной обстановке при использовании вертолета и подъемного механизма для полетов с целью подъема.
- b. У Оператора вертолета должно иметься утвержденное Руководство по производству полетов с взаимодействием вертолетов и морских судов или Дополнение к Руководству по производству полетов с изложением следующих аспектов:
 - 1) Обязанности членов экипажа.
 - 2) Стандарты по оборудованию.
 - 3) Предполетные обязанности.
 - 4) Ограничения по метеоусловиям.
 - 5) Связь.
 - 6) Порядок действий в зоне подъема с помощью лебедки.
 - 7) Схемы захода на посадку и вылета.
 - 8) Порядок действий в аварийной обстановке.

7.2.6. Стандарты в отношении персонала (пилоты и оператор лебедки):

- a. Оператором будет разработана в письменном виде программа обучения и минимальные критерии квалификации для операций с использованием подъемного механизма или лебедки. В нее будут включены все подпункты предыдущего пункта 7.2.5.
- b. Весь персонал (пилоты и оператор подъемного механизма) должен пройти курсы для допуска, а затем ежегодно проходить переподготовку.
- c. Должен вестись надлежащий учет подготовки, как указано в программе обучения работе с лебедкой.
- d. Рекомендуется также организовать программы обучения для экипажей морских судов/морских сооружений, которые могут привлекаться к спускоподъемным операциям.
- e. Минимальный экипаж должен состоять из двух пилотов и одного оператора подъемного механизма.

7.2.7. Минимальный состав оборудования и стандарты его использования:

- a. Минимальный состав оборудования должен включать следующее:
 - 1) Запасное устройство для резки троса (не болторез) на случай отказа устройства для резки с электрическим приводом.

- 2) Привязные ремни безопасности для оператора лебедки или других помогающих ему лиц.
 - 3) Оборудование для защиты от статического электричества (при необходимости).
 - 4) Подъемное приспособление или корзина.
 - 5) Кожаные перчатки.
 - 6) Нож для разрезания привязных ремней (с защищенным лезвием).
- b. Подъемные механизмы и все сопутствующее оборудование должно обслуживаться в соответствии с требованиями утвержденной Оператором программы технического обслуживания. Протоколы технического обслуживания должны вестись для подъемного механизма и всех остальных подъемных устройств.
- 1) Для троса и пиропатронов для отстрела троса должны быть установлены предельный срок службы и/или число циклов до разрушения.
 - 2) Для учета всех циклов подъемного устройства и выполненного технического обслуживания должны вестись технические журналы.
- c. Все бюллетени, уведомления и указания или программы технического обслуживания, публикуемые изготовителем корпуса летательного аппарата и подъемного механизма, должны быть под рукой и надлежащим образом включены в общую программу технического обслуживания.
- d. Все подъемные устройства (корзины, стропы, устройства для подъема персонала и любое вспомогательное подъемное оборудование), присоединяемые к тросу подъемного механизма, также должны быть включены в программу технического обслуживания. Нормативные отраслевые документы на наружное грузоподъемное оборудование указаны в п. 7.3.5.
- e. Электрические узлы подъемного механизма, для которых не предписывается проведение специальных проверок заземления, проверяются на наличие заземления следующим образом:
- 1) Проверьте надежность электрического соединения между всеми сопряженными компонентами подъемного механизма (включая, кроме прочего, блок управления, корпус электродвигателя, корпус подъемного механизма, коромысло подъемного механизма и кронштейн для принадлежностей), а также между узлом подъемного механизма и воздушным судном. Максимально допустимая величина сопротивления может составлять 0,010 Ом и она должна измеряться специальным тестером с разрешающей способностью до 0,002 Ом.
 - 2) Испытания должны проводиться раз в 24 месяца или чаще в зависимости от периодичности установки и эксплуатации.
 - 3) Результаты испытания должны быть записаны в журнал техобслуживания воздушного судна.

7.3. ГРУЗ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ

7.3.1. Общие инструкции:

- a. При выполнении полетов с грузом на внешней подвеске рекомендуется до начала полетов получить инструкции у квалифицированного Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- b. Радиус свободной зоны должен составлять 50 метров (165 футов) вокруг точки подвески/снятия груза в случае спуска ниже уровня макушек деревьев. В пределах этой зоны допускается только присутствие персонала, непосредственно работающего с грузами, перевозимыми вертолетами. Эта зона и путь захода / отбытия должны отвечать минимальным требованиям к

допустимому расстоянию до препятствий, предусмотренным для вертолетной площадки (раздел 8.1.5 РАТО).

- c. При полетах с грузом следует избегать зон, где падение груза может причинить ущерб третьим сторонам.
- d. Нахождение пассажиров на борту воздушного судна, выполняющего операции по перевозке груза на внешней подвеске, не допускается.
- e. В случае перевозки пассажиров без груза, воздушное судно должно быть снабжено сиденьями и средствами обеспечения безопасности для пассажиров, а работы должны выполняться в соответствии со всеми требованиями раздела 3 РАТО.
- f. Постоянная устойчивая связь с вертолетом и сопровождение полета должны обеспечиваться наземной группой поддержки, либо назначенным персоналом по сопровождению полетов.
- g. Перед перевозкой любых грузов должны быть получены точные значения их веса. В случае стандартных повторяющихся грузов содержимое груза должно быть точно взвешено или значение веса должно быть получено перед началом выполнения работ.
- h. У Операторов должно иметься официально изданное методическое руководство по транспортировке грузов на внешней подвеске.

7.3.2. Длинный трос и короткий трос:

- a. Термин «длинный трос» подразумевает использование тросов длиной 50 и более футов; на вертолет действует эффект вертикального взлета и в качестве основного способа вертикального наведения предусматривается применение техники пилотирования с вертикальной ориентацией, при которой летчик поддерживает прямой визуальный контакт с внешней нагрузкой.
- b. Термин «короткий трос» подразумевает использование тросов длиной 50 футов или менее и предусматривает применение техники пилотирования с горизонтальной ориентацией.

7.3.3. Эксплуатационные характеристики вертолетов:

- a. Операции с грузом на внешней подвеске должны выполняться исключительно с использованием вертолета, для которого имеется утвержденное приложение к Руководству по летной эксплуатации с указанием эксплуатационных критериев.
- b. При расчете эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик вертолетов, в частности, определения показателя HOGE, т.е. характеристик на режиме висения вне зоны воздушной подушки (в условиях OEI, т.е. при продолжении полета с одним неработающим двигателем) учет местного встречного ветра не должен производиться до тех пор, пока его скорость по прогнозным данным не превысит 10 узлов, и в таком случае учет воздействия прогнозируемого ветра производится в размере 50%.
- c. При эксплуатации одномоторных вертолетов максимально допустимую нагрузку вычисляют по диаграмме характеристик способности зависать вне зоны влияния земли (HOGE) для заданной высоты по плотности, после чего уменьшают величину нагрузки на 10%.
- d. В зонах с ограниченным пространством и в застроенных зонах рабочие параметры вертолета при одном неработающем двигателе (OEI) должны обеспечивать зависание вне зоны действия земли без подвешенного груза.
- e. По мере возможности применение многомоторных вертолетов является предпочтительным по сравнению с одномоторными.
- f. Что касается вертолетов, используемых для транспортировки грузов на внешней подвеске, технический персонал должен ежедневно проводить регистрацию и анализ данных системы контроля состояния двигателя.

- 7.3.4.** В дополнение к минимальному оснащению, указанному в РАТО, вертолет должен быть оборудован следующим (если такое оснащение имеется для конкретной модели вертолета):
- a. Наружные зеркала, обеспечивающие беспрепятственный обзор грузового крюка.
 - b. Средства ручного и электрического разъединения (в кабине) и наружные средства разъединения (у крюка).
 - c. Индикаторная лампа низкого уровня топлива.
 - d. Дистанционный датчик крутящего момента, лампы дистанционной пожарной сигнализации и предупредительные фонари (длинный трос), если они утверждены для данной модели воздушного судна.
 - e. Включение в конструкцию измерителя нагрузки с дистанционным индикатором, кроме случая, когда точно известны значения веса для всех грузов (длинный трос).
 - f. Для пилота должны быть установлены каплевидные оконные фонари, и/или, если это допускается для данной модели воздушного судна, двери могут быть демонтированы.
 - g. В случае применения одномоторных вертолетов и если такая система имеется для данной модели воздушного судна, рекомендуется установка системы контроля двигателя.

7.3.5. Стандарты на подъемное оборудование:

a. Общие положения:

- 1) Стропы (такелажные тросы), средства оснастки и другие компоненты подъемного оборудования (включая такие изделия вспомогательного назначения, как ремни личной системы фиксации, спасательные люльки и пр.) должны быть изготовлены в соответствии с признанными международными или национальными стандартами, отвечающими минимальным требованиям, которые содержатся в данном разделе.
- 2) Фактическая нагрузка на строп (такелажный трос) будет зависеть от компоновки системы подъемного оборудования, в которой он применяется. Нагрузка на строп (такелажный трос) будет равна весу подвешенного груза только при однострунной оснастке (и вертикальном направлении подъема). Эффективное воздействие весовой нагрузки будет увеличиваться в процессе ускорения подъема груза или в случае его крена. Стропы при диагональной или скошенной оснастке (напр., с четырьмя точками присоединения люльки) будут подвергаться воздействию сил, которые существенно превышают фактический вес груза.
- 3) Нейлоновые ремни или сетчатый материал: для присоединения груза к стальному тросу могут использоваться только сертифицированные ремни или сетчатый материал из нейлона. Не допускается вместо стального троса применять тросы из нейлона или полипропенола, поскольку существует опасность, связанная с их вытягиванием и пластическим разрушением при подъеме грузов.
- 4) Соединительные скобы (серьги) и вертлюжные устройства, используемые для присоединения троса к воздушному судну, должны соответствовать требованиям руководства по лётной эксплуатации определенного воздушного судна в отношении диаметра колец скоб (серег) и их применения с учетом соответствующих типов крюков на воздушном судне.
- 5) Любые модификации оборудования должны быть утверждены изготовителем.
- 6) В стандартах Американского общества инженеров-механиков (ASME) содержатся полезные руководящие указания:
 - I ASME B30.9-2006: Стопы - Глава 9-2. Таблицы для расчета нагрузок на стропы различных типов и при различных схемах строповки.

- II ASME B30.12-2006: Нагрузки при транспортировке вертолетами грузов на внешней подвеске
- III ASME B30.20-2010: Подъемные устройства, расположенные ниже крюка подвесной системы
- IV ASME B30.26-2010: Средства оснастки
- b. **Конструктивное исполнение подъемного оборудования и имеющиеся ограничения:**
- 1) **Предельная рабочая нагрузка (WLL):** Значение WLL представляет собой максимальное значение рабочей нагрузки (или силы), которая разрешена изготовителем для удержания изделия, когда тяговое усилие приложено, если не указано иначе, в прямолинейном направлении относительно средней линии изделия. Для вертолетов величина WLL на любой компонент оборудования внешней подвески должна быть равна значению максимальной грузоподъемности крюка для крепления груза или превышать указанное значение.
 - 2) **Расчетный предел прочности на разрыв (DBS):** Значение DBS (также называемое минимальным разрывным усилием) представляет собой нагрузку, при которой может ожидать разрыв нового или не использовавшегося ранее троса, каната или пряди (стренги) в конструкции троса (каната), когда в условиях простого растяжения происходит их разрушение под нагрузкой. При использовании подъемного оборудования в полевых производственных условиях происходит переменное воздействие сил/факторов различных видов, которые при значительно меньших нагрузках могут привести к выходу из строя подъемного оборудования. Соответственно значение WWL для любого троса (каната) намного ниже, чем его DBS.
 - 3) **Расчетный коэффициент запаса прочности (DF):** Значение DF представляет собой отношение между номинальным или минимальным разрывным усилием и паспортной (номинальной) грузоподъемностью (WLL) компонента (стропы, средства оснастки и пр.), установленной изготовителем. Иногда при упоминании показателя DF его называют “коэффициентом безопасности”. Такое подъемное оборудование, как канаты из стальной проволоки, ремни (пояса), стропы, скобы (серьги) и вертлюжные устройства должны иметь DBS, который в пять (5) раз превышает паспортное (номинальное) значение WLL (т.е. $DF = 5$). Для использования тросов и стропов из синтетических материалов требуется, чтобы коэффициент безопасности DF был равен 7, поскольку синтетические материалы более чувствительны к воздействию внешних условий.
 - 4) **Проверочные испытания (PT):** Проверочные испытания определенного компонента проводятся в условиях приложения неразрушающей нагрузки, которая в несколько раз превышает значение WLL для этого компонента. После изготовления все изделия подлежат проверочным испытаниям, которые проводятся на объектах изготовителя или на специальных испытательных объектах под нагрузками, вдвое превышающими WLL. Сертификаты о проведении проверочных испытаний должны сохраняться до тех пор, когда изделия будут сданы в металлолом, и в этих сертификатах должны быть указаны значения WLL, DF или DSB, а также приведены результаты проверочных испытаний (PT).
 - 5) **Практическое использование:** В помещенной ниже таблице приведен практический пример использования значений рабочих нагрузок, расчетных величин и минимальных результатов, полученных при испытаниях подъемного оборудования. В данном случае вертолет оснащен грузовым крюком с максимальной грузоподъемностью 4000 фунтов, на котором будет производиться подъем станков весом 1850 фунтов, предназначенных для бурения сейсмических скважин.

	Минимальное значение предельной рабочей нагрузки (WLL)	Расчетный коэффициент запаса прочности (DF)	Расчетный предел прочности на разрыв (DBS)	Проверочные испытания (PT)
Примечание: Все численные значения даны в фунтах				

Поднимаемое изделие	WLL (грузоподъемность крюка +)	По стандарту AMSE	WLL x DF	2 x WLL
Цепные стропы и компоненты	4000	4	16000	8000
Канаты из стальной проволоки / стропы и скобы	4000	5	20000	8000
Канаты из синтетического волокна	4000	7	28000	8000

с. Идентификация и маркировка

- 1) Первоначально стропы идентифицируются изготовителем. Пользователь поддерживает идентификацию строп на протяжении всего периода их эксплуатации. Замена идентификации рассматривается как ремонт, который должен быть выполнен изготовителем или лицом (организацией) утвержденными в соответствии с общепризнанными нормативными требованиями (стандартами).
- 2) Все канаты, тросы и ремни должны быть промаркированы или обозначены для указания наименования или фирменного товарного знака производителя, а на обхватывающем маркировочном кольце должны быть отчеканены следующие данные:
 - I. Идентификационный номер.
 - II. Предельная (паспортная) рабочая нагрузка (WLL). Примечание: В некоторых странах может использоваться показатель SWL или "номинальная грузоподъемность"
 - III. Диаметр или наружный размер и длина.
 - IV. Дата следующей подлежащей обязательному проведению инспекционной проверки.
- 3) Все прочие подъемные устройства должны иметь штамп или быть маркированы таким образом, чтобы был нанесен идентификационный номер и указано значение WLL.
- 4) При отсутствии практической целесообразности маркировки изделий в соответствии с указанными требованиями следует использовать цветовую кодировку.

d. Программа технического обслуживания:

- 1) Для всех изделий должна быть разработана соответствующая программа технического обслуживания, которая обеспечивает прослеживание данных регистрации результатов испытаний под нагрузкой и инспекционных проверок (см. приведенный ниже п. е). В эти программы будут включены все требования, поступившие от первоначального изготовителя.
- 2) Полезным средством в этом отношении является 'журнал учета грузоподъемных канатов', в котором приводится полный перечень всех имеющихся канатов и другого грузоподъемного оборудования, а также используемых типов вспомогательных приспособлений, соединительных скоб и пр. с документированием сроков службы, указанием дат ввода в эксплуатацию, проведения инспекционных проверок, циклов и дат проведения переоснастки и замены, а также, если это необходимо, максимального допустимого износа.

е. График проведения инспекционных проверок

- 1). **Ежедневные проверки:** Все подъемное оборудование (канаты, ремни, люльки, вертлюжные устройства, пружинные крюки (карабины), конвейерные устройства, транспортёры для багажных сумок и пр.) подлежат визуальной инспекции, выполняемой ежедневно или ежесменно, когда эти устройства находятся в работе, персоналом оператора, имеющим соответствующую подготовку и квалификацию. Эти инспекционные проверки будут документироваться с регистрацией любого оборудования, выведенного из эксплуатации.
 - I. Оборудование, которое остается на производственном участке в течение ночного периода, подлежит инспекционной проверке при первой же возможности

- после возвращения на пункт базирования или участок хранения и подготовки к работе.
- II. Все подъемное оборудование будет инспектироваться для выявления признаков износа свыше установленных допустимых пределов, наличия деформаций и неисправностей, коррозии, образования отклонений или повреждений, и в результате этих проверок изделия с такими дефектами изымаются из дальнейшей эксплуатации.
 - III. Потеря окраски синтетическими материалами подлежит расследованию, поскольку это может быть признаком изменений химического состава материала вследствие загрязнения или перегрева, приводящего к снижению его прочностных характеристик.
 - IV. Неработоспособное оборудование будет четко маркироваться с указанием непригодности к использованию и помещаться в пределах изолированного участка для отделения его от работоспособного оборудования.
- V. **Ежегодные проверки:** Полная инспекционная проверка всего подъемного оборудования для выявления возможных повреждений будет выполняться не реже одного раза в год назначенным Оператором и соответствующим образом подготовленным лицом, и подробные отчетные материалы по результатам этой инспекции будут подлежать хранению. Учитывая нижеуказанные факторы, может возникнуть необходимость сокращения интервалов между проведением этих ежегодных инспекционных проверок:
- I. Частота использования оборудования. Инспекционные проверки оборудования, постоянно находящегося в эксплуатации, рекомендуется проводить через каждые шесть (6) месяцев. При тяжёлых условиях эксплуатации (нормальные условия применения в сочетании с эксплуатационными режимами повышенной сложности) периодичность инспекций – от ежемесячной до ежеквартальной в зависимости от условий и характера использования.
 - II. Степень тяжести эксплуатационных условий и характер выполняемых подъемных операций .
 - III. III. Опыт, полученный оператором в периоды эксплуатации грузоподъемных канатов в схожих условиях.

7.3.6. Средства индивидуальной защиты персонала:

- a. Летные шлемы, изготовленные с соблюдением соответствующих отраслевых стандартов, должны использоваться пилотами в ходе всех операций по транспортировке груза на внешней подвеске на одномоторном или многомоторном вертолете без возможности пилотирования с одним неработающим двигателем.
- b. Члены бригады наземного обслуживания должны носить каски (оборудованные лямками под подбородок), защитные очки, средства защиты органов слуха и перчатки при необходимости работать со стальными канатами.
- c. Для обозначения конкретных функций, выполняемых бригадой наземного обслуживания, члены бригады должны быть одеты в жилеты, различающиеся по цвету.

7.3.7. В дополнение к требованиям, содержащимся в табл. 5.5 РАТО, рекомендуется, чтобы все летные экипажи, используемые для регулярных работ, связанных с транспортировкой груза на внешней подвеске, отвечали следующим требованиям.

- a. 300 часов опыта работы с грузом на внешней подвеске или 300 часов работы с длинным тросом в зависимости от обстоятельств.
- b. Три часа работы с грузом на внешней подвеске за последние 90 дней на данном типе воздушного судна в сходных условиях. Как вариант, прохождение в течение предыдущих 90 дней базовой проверки работы с длинным тросом/грузом на внешней подвеске, утвержденным капитаном-инспектором.

7.3.8. Следовать указаниям, относящимся к максимальной продолжительности полетного времени и дежурств пилотов и мерам по предупреждению усталости, приведенным в п.п. 5.1. - 5.3.

7.3.9. Работа группы наземного обслуживания:

- a. Командир воздушного судна, занятого на работах по транспортировке груза на внешней подвеске, отвечает за то, чтобы весь персонал, привлекаемый к работам, проходил необходимый ежедневный инструктаж и чтобы предписанные компанией меры предосторожности были выполнены до начала осуществления полета.
- b. Инструктаж пилота должен включать план подъема, меры безопасности, путь аварийной эвакуации из-под вертолета, а также информирование об опасностях, связанных с транспортировкой груза на внешней подвеске.
- c. Ответственный за работу с крюком должен быть единственным лицом, допускаемым в пространство под вертолетом во время закрепления крюка.
- d. Пилоты обязаны немедленно уведомить персонал Компании при возникновении у них сомнений относительно опыта или квалификации группы наземного обслуживания, обеспечивающей поддержку операций.

7.3.10. Перелеты воздушного судна:

- a. Перелеты при работе с длинным тросом с подвешенным грузом или тросом должны осуществляться с соблюдением ограничений, указанных в Руководстве по летной эксплуатации и в Руководстве по производству полетов Компании.
 - 1) Если в ходе операций воздушное судно должно перемещаться с закрепленным длинным тросом, но без груза, необходимо принять меры для исключения опасности попадания троса в подвижные системы воздушного судна или в несущий винт.
 - 2) К этим мерам следует отнести детальное определение требований к грузам, закрепляемым на конце троса, безопасных скоростей перелета, максимальных предельных углов крена и общих приемов выполнения работ.
- b. Перелеты с короткой стропой без закрепленного на ней груза не допускаются.

Дополнительные правила эксплуатации –
относится только к вертолетам

Дата переиздания: 21 февраля 2013 г.

РАЗДЕЛ 8. ПЛАНИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ БАЗ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЕТОВ

8.0. БАЗЫ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЕТОВ

- 8.0.1.** Базами для обслуживания полетов являются аэропорты или ВПП (грунтовые), предназначенные для самолетов и/или вертолетов, и вертодромы (береговые) или вертолетные площадки (морские), которые предназначены только для вертолетов.
- 8.0.2.** Справочные документы для проектирования:
- В качестве основного справочного документа при рассмотрении проектов всех новых баз для обслуживания полетов, строительстве или существенной модернизации существующих баз для обслуживания полетов при отсутствии местных руководящих документов следует использовать Приложение 14 ИКАО, озаглавленное «Аэродромы», тома I и II.
 - Дополнительные сведения приводятся ниже в пунктах касающихся вертолетных площадок, вертодромов и ВПП.
- 8.0.3.** Проектирование и проверки баз:
- Во всех случаях при строительстве или реконструкции баз для обслуживания полетов Компании, ко всем предварительным и заключительным экспертизам проекта следует привлекать Авиатранспортный отдел или квалифицированного Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания.
 - Проект базы для обслуживания полетов следует предусматривать наличие свободной зоны для безопасного захода на посадку / взлета с учетом преобладающих ветров.
 - На всех базах для обслуживания полетов и на вспомогательных объектах (топливные системы, ангары, системы пожаротушения, зоны нахождения пассажиров и т.д.) соответствующим контрольно-надзорным органом, или квалифицированным Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания, или Оператором должны проводиться периодические (как минимум, ежегодные) проверки техники безопасности, надежности эксплуатации и обеспечения качества. Следует вести учет таких проверок и любых принятых мер по исправлению положения. Руководящие принципы для проверки топливных систем указаны в п. 9.0.2.
- 8.0.4.** Любое отклонение от проектного справочного документа должно быть как можно раньше представлено на рассмотрение в Авиатранспортный отдел или консультантам Компании.
- 8.0.5.** Метеосистемы:
- Система указания направления ветра
 - Все базы для обслуживания полетов должны быть оборудованы визуальной системой указания направления ветра, ясно видимой пилоту и указывающей как скорость, так и направление ветра.
 - Желательно использовать системы с ветроуказателем, а не с металлическим флюгером.
 - На любой базе для обслуживания полетов, где возможны ночные полеты, система указания направления ветра должна освещаться.
 - Вертолетные площадки должны быть оборудованы как минимум одним ветроуказателем, видимым при взлете и посадке и расположенным за пределами свободной от препятствий зоны в месте без турбулентных потоков.
 - В дополнение к вышеупомянутой системе указания направления ветра, базы для обслуживания полетов по ПВП должны быть оборудованы метеостанцией

со следующим оборудованием (применительно к базам с обслуживающим персоналом):

- 1) Датчиком температуры, и
 - 2) Барометрическим датчиком, и
 - 3) Средствами для определения высоты нижней границы облачности и дальности видимости (либо использование обученного метеонаблюдателя, либо Автоматической системы метеонаблюдений (AWOS)), и
 - 4) Средствами для передачи этой информации пилоту вертолета.
- c. Метеостанции на вертолетных площадках, в дополнение к перечисленному выше, должны также иметь следующее:
- 1) Возможность сообщать о балльности моря, которое может быть оценено визуально или с помощью оборудования для измерения высоты волны, и
 - 2) Морские плавучие объекты должны также иметь средства для измерения бортовой, килевой и вертикальной качки вертолетной площадки (см. пункт 7.0.4).
- d. Для размещения метеостанций при отсутствии местных указаний могут использоваться следующие указания Федерального авиационного управления.
- 1) Одна метеостанция для каждой зоны радиусом 10 миль или меньше, или
 - 2) Несколько метеостанций для более крупных зон (две AWOS или одна AWOS и другая метеостанция с обученным метеонаблюдателем могут обслуживать районы промыслов размерами до 60 × 80 миль).
 - 3) В любом случае, на станциях / в зонах только с AWOS должен иметься запасной вариант использования обученного метеонаблюдателя.
- e. В тех районах, где предполагается выполнение полетов по ППП или ночных полетов, метеостанция должна сообщать всю информацию, перечисленную выше в подпунктах а.-d., а кроме того:
- 1) Метеонаблюдатель должен быть сертифицирован по итогам прохождения одобренного курса обучения, и
 - 2) Следует рассмотреть вопрос об обеспечении AWOS сертифицированным метеооборудованием, и
 - 3) Сообщать температуру конденсации (точки росы).
- f. Все оборудование должно проходить калибровку ежегодно или согласно рекомендации изготовителя. Содержать оборудование следует в соответствии с инструкциями изготовителя.
- g. При необходимости наличия сертифицированных метеонаблюдателей для полетов по ППП или в ночных условиях, метеонаблюдатели будут проходить периодическое обучение для подтверждения сертификации в соответствии с местными требованиями.
- 8.0.6.** Мероприятия по ликвидации чрезвычайных ситуаций и спасательное оборудование на базах обслуживания полетов:
- a. Каждая база по обслуживанию полетов должна располагать необходимым оборудованием, силами и средствами для проведения мероприятий по ликвидации чрезвычайных ситуаций (ЧС), вероятность возникновения которых должна определяться путем оценки риска. В число происшествий, при которых требуется проведение мероприятий чрезвычайного реагирования, входят, помимо прочего следующие ЧС: пожар, аварийная посадка (аварийное повреждение), разлив, связанный с загрязнением окружающей природной среды, травмирование персонала и пр.
- 1) В состав сил и средств чрезвычайного реагирования могут входить также силы и средства, предоставляемые местным населением, если есть

подтверждение возможности их использования в пределах времени необходимого реагирования.

- 2) Там, где предоставляется спасательное оборудование баз для обслуживания полетов, оно должно находиться в специальном ящике, защищающем все его содержимое от атмосферных воздействий.
- b. Необходимое оборудование приводится в CAP 437 по вертолетным площадкам; в Приложении 14 ИКАО по аэропортам, ВПП, вертодромам и вертолетным площадкам, а также в документе Национальной ассоциации противопожарной защиты (NFPA) «Стандарт NFPA 418 по вертодромам», где отсутствуют ссылки на какие-либо местные нормативные положения, предписывающие минимальный состав и функциональные возможности оборудования.
- c. Графики периодической инспекционной проверки оборудования должны быть составлены в соответствии с рекомендациями изготовителя или местными нормативными положениями, и результаты инспекционных проверок должны быть документированы.
- d. При отсутствии местных нормативных требований должны, как минимум, соблюдаться приведенные ниже нормативные положения стандарта NFPA 418. Базы для обслуживания полетов должны соответствовать местным нормативным требованиям, так как они могут содержать иные положения.
 - 1) Резервуары для хранения огнеопасных жидкостей должны находиться на расстоянии не менее 16 метров от зоны взлета и посадки.
 - 2) Зоны посадки должны иметь уклон для стока огнеопасных и иных жидкостей в противоположном направлении от мест доступа и эвакуации пассажиров.
 - 3) На базах для обслуживания полетов запрещается курение, за исключением специально отведенных мест.
 - 4) На базах для обслуживания полетов без постоянного обслуживающего персонала или в зонах, где не имеется воды, могут использоваться переносные огнетушители.
 - 5) В каждой зоне посадки, стоянки и хранения топлива должен иметься по меньшей мере один переносной огнетушитель, как указано в следующей таблице, и на оборудовании должна быть нанесена дата последней проверки.

Минимальные требования к переносным огнетушителям для вертодромов:

Категория	Общая длина вертолета с обоими винтами* (метров, м) (футов)	Минимальная классификация
H-1	Менее 15,2 м (50 футов)	4-A:80-B
H-2	От 15,2 м и менее 24,4 м (50-80 футов)	10-A:120-B
H-3	От 24,4 м и менее 35 м (79-115 футов)	30-A:240-B

** Данные метрические показатели несколько отличаются от показателей из Приложения 14 ИКАО и Руководства по эксплуатации вертолетов; для получения эквивалентных категорий отбросьте цифру(ы) после запятой.*

- e. Оборудование для ликвидации разливов (ЛРН) по типам и количеству должно соответствовать степени возможного риска и быть в состоянии готовности к передислокации, чтобы время чрезвычайного реагирования было сведено к минимуму.

8.0.7. Системы пенно-водяного пожаротушения:

- a. На объектах долгосрочного использования/объектах с постоянным обслуживающим персоналом для защиты от пожаров зоны посадки/стоянки желательно использовать системы пенно-водяного пожаротушения. Отраслевые испытания свидетельствуют о том, что в системах подачи 1-процентной пены часто не соблюдается уровень готового пенного концентрата.

При новом строительстве или реконструкции желательнее устанавливать системы подачи пены с использованием 3-процентного продукта.

- b. Эти системы следует испытывать в соответствии со Стандартом NFPA 11 или Британским стандартом 5306, либо равноценным местным нормативом.
- c. Испытания должны проводиться ежегодно с отбором проб пенного концентрата, готовой пены (после наконечника) и воды.
- d. Копии протоколов с результатами испытаний должны храниться для проверки,

8.0.8. Всенаправленные радиомаяки:

- a. Должна иметься программа периодического технического обслуживания всенаправленных радиомаяков, в том числе ежегодной калибровки выходного сигнала на основе опубликованных правил конкретного изготовителя.
- b. Все всенаправленные радиомаяки, будь то береговые или морские, должны работать только на аэронавигационных частотах, выделенных уполномоченным органом по вопросам связи страны производства полетов. Частоты, выделенные другими источниками, не должны использоваться для целей аэронавигации.

8.1 ВЕРТОДРОМЫ И ВЕРТОЛЕТНЫЕ ПЛОЩАДКИ

8.1.1. При рассмотрении всех проектов, строительстве или существенной реконструкции существующих вертодромов или морских вертолетных площадок следует использовать том II Приложения 14 ИКАО, озаглавленный «Вертодромы».

8.1.2. При практической реализации Стандартов и рекомендуемых методов ИКАО следует руководствоваться Правилами гражданской авиации (САР) 437 «Морские вертолетные площадки» и в Руководстве ИКАО по эксплуатации аэропортов для вертолетов. Как минимум, размеры любого вертодрома или любой вертолетной площадки должны быть достаточными для приема самого крупногабаритного вертолета, который может использоваться на вертодроме или вертолетной площадке в течение всего срока службы сооружения.

8.1.3. Вертолетные площадки:

- a. Справочные документы для проектирования:
 - 1) При отсутствии местных нормативных документов все новые вертолетные площадки должны отвечать требованиям Приложения 14 ИКАО, том II, «Аэродромы» и должны быть рассчитаны на прием самого крупногабаритного из вертолетов, ожидаемых в течение всего срока службы сооружения.
 - 2) Указания Компании по проектированию см. в документе Глобальные методы выполнения работ (GP) 25-01-13 «Планирование, проектирование и строительство вертолетных площадок для морских сооружений».
 - 3) Критерий для вертолетных площадок на борту судна и на передвижной морской буровой установке (ПМБУ) содержится в Руководстве Международной морской организации (ММО).
 - 3) Судовые вертолетные площадки, например, на танкерах и судах для сейсмических исследований, должны соответствовать требованиям Руководства по полетам вертолетов во взаимодействии с морскими судами Международной палаты судоходства (МПС)
- b. Применительно ко всем вновь построенным вертолетным площадкам
 - 1) В отсутствие местных требований вновь построенные вертолетные площадки должны соответствовать минимальному размеру, рекомендованному в Приложении 14 ИКАО.
 - 2) Вертолетные площадки, установленные на носовой оконечности плавучих систем добычи, хранения и отгрузки (ПСДХО), могут требовать большего диаметра по сравнению с обычным, вплоть до 1,5 D (D = общая длина

вертолета с вращающимися винтами) ввиду необходимости учета бортовой, килевой и вертикальной качки. Перед завершением проектирования вертолетных площадок на ПСДХО рекомендуется обратиться за рекомендацией в Авиатранспортный отдел.

- 3) На всех вертолетных палубах рекомендуется устанавливать сплошные защитные ограждения (а не открытые сетчатые ограждения), усиливающие фактический эффект влияния земли на вертолетных площадках, если это разрешено местным полномочным органом. Их рекомендуется устанавливать при реконструкции существующих вертолетных площадок в тех случаях, когда площадь несущей поверхности не соответствует минимальному размеру, указанному в нормативных документах.

8.1.4. При осуществляемых Родственными организациями полетах с посадкой на вертолетные площадки, в пользовании персонала должно иметься руководство по местным правилам действий с подробным изложением правил эксплуатации, опасностей и т.д. для каждой вертолетной площадки. В эти руководства должно входить, как минимум, следующее:

- a. вид вертолетной площадки сверху и сбоку,
- b. характеристики по размерам/массе,
- c. разметка,
- d. освещение (при наличии),
- e. системы связи,
- f. возможность использования при различных погодных условиях,
- g. препятствия,
- h. проблемы турбулентности,
- i. опасности и
- j. любые конкретные правила эксплуатации.

Примечание:

Информация приведенная в пунктах a. – j. может быть представлена в виде таблиц для дальнейшего использования пилотами. В отсутствие местных нормативных документов можно использовать правила JAR OPS 3.220 с AMC.

- k. Включить в местные правила по вертолетным площадкам и/или Руководство по производству полетов Оператора правила, которых необходимо придерживаться при посадке второго вертолета на вертолетную площадку, которая в обычных условиях позволяет посадку только одного вертолета (первый вертолет имеет механическую неисправность, и т.д.). Следует принимать во внимание следующее.
 - 1) Определить, можно ли с помощью альтернативных средств, таких как, суда и т.п. выполнить требования.
 - 2) Полеты должны выполняться только в светлое время суток и должны быть разрешены Руководством по производству полетов Оператора.
 - 3) По возможности для выполнения требований и сведения к минимуму риска столкновения использовать вертолет с меньшими габаритными размерами.
 - 4) При взлете и посадке минимальное допустимое расстояние до препятствия должно быть не менее 1/3 диаметра винта или 4 метра, в зависимости от того, какая из двух величин больше.
 - 5) Командир выполняющего посадку вертолета принимает окончательное решение о выполнении или не выполнении посадки на вертолетную площадку, посадка на которую затруднена.
 - 6) Перед выполнением любого полета Оператор запрашивает с сооружения подтверждение того, что вертолетная площадка по своим конструктивным

характеристикам способна выдержать прибывающий вертолет и находящийся на площадке вертолет или другое препятствие.

- 7) Оператор вертолета и начальник морского сооружения обсуждают риски, связанные с полетом, и приходят к согласию относительно безопасности выполнения полета при применении мер для снижения риска.
- I. На морских объектах может существовать ряд опасных факторов. В тексте местного руководства по эксплуатации вертолетной площадки или Руководства по производству полетов Оператора должны содержаться правила закрытия вертолетных площадок и информация о системах оповещения о перечисленных ниже опасностях.
 - 1) Использование вертолетов большой грузоподъемности с внешней подвеской (типа «летающий кран»)
 - 2) Работы по перфорированию
 - 3) Отвод газа
 - 4) Сероводород (если применимо к данному району).

8.1.5. Вертодромы:

- a. При рассмотрении всех проектов, строительстве или существенной реконструкции существующих вертодромов, в отсутствие других местных руководящих материалов, следует использовать том II Приложения 14 ИКАО, «Вертодромы».
- b. На всех вертодромах должна иметься по крайней мере одна зона посадочной прямой и взлета (ЗППВ)
- c. На всех вертодромах должна иметься зона прерванного взлета (ЗПВ) для посадки вертолета в случае прерванного взлета или возвращения из-за неисправности.
 - 1) Длина ЗПВ может изменяться в зависимости от модели вертолета, его общей взлетной массы и преобладающей высоты по плотности. Эти эксплуатационные параметры публикуются в руководстве по летной эксплуатации соответствующего вертолета.
 - 2) По возможности, ЗПВ должна иметь покрытие или утрамбованную поверхность, которая выдержит массу вертолета в случае пробега при посадке.

8.2. АЭРОПОРТЫ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫЕ ПОЛОСЫ

8.2.1. Летные полосы/удаленные ВПП:

- a. В отсутствие местных нормативных документов для проектирования аэропортов и ВВП в качестве стандарта должен использоваться том 1 приложения 14 ИКАО «Аэродромы»
- b. Удаленные ВПП/летные полосы должны иметь достаточную длину, чтобы воздушное судно могло достичь скорости принятия решения о взлете (V_1), прервать взлет и остаться на ВПП.
- c. Необходимо использовать расчетные данные о характеристиках воздушного судна, публикуемые изготовителем воздушного судна, для определения длины, допустимого уклона летной полосы и других критериев проектирования. При отсутствии данных о характеристиках воздушного судна с учетом температуры и абсолютной высоты расположения летной полосы, следует выбрать другую модель воздушного судна с соответствующими характеристиками.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

РАЗДЕЛ 9. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТОПЛИВНЫХ СИСТЕМ И УПРАВЛЕНИЕ ИМИ

9.0. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.0.1 Справочные документы для проектирования, эксплуатации и проверки:

- a. В качестве основных справочных документов при проектировании / проверке / эксплуатации топливных систем баз для обслуживания полетов, а также при строительстве или существенной реконструкции существующих структур обслуживания полетов, в отсутствие местных рекомендаций, необходимо использовать следующие документы:
- b. Руководствами Авиатранспортного отдела компании «ЭксонМобил» («Ю-Кей Фьюэл Маркетинг») по эксплуатации и проектированию топливных систем являются Руководство по стандартам авиационных перевозок (AOSM) и Руководство по стандартам проектирования авиационного оборудования (AEDSM), размещенные в интрасети Компании.
- c. Стандарт NFPA 407 Национальной ассоциации противопожарной защиты (NFPA).
- d. Правила гражданской авиации CAP 437 Соединенного Королевства (для вертолетных площадок).

9.0.2. Проектирование и периодические проверки:

- a. Во всех случаях при строительстве или реконструкции систем заправки топливом на базах для обслуживания полетов Компании следует привлекать к рассмотрению всех предварительных и ключевых этапов проектирования Авиатранспортный отдел или квалифицированного Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания. Указания Компании по проектированию см. в документе EMDC-EDE-G-RS-0912.3006, озаглавленном «Топливные агрегаты вертолетов».
- b. Все топливные системы и вспомогательные системы пожаротушения, включая предоставляемые аэропортами или операторами стационарных баз, должны ежегодно подвергаться проверкам техники безопасности, эксплуатации и обеспечения качества соответствующим контрольно-надзорным органом или квалифицированным Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания, а также проверкам Оператора, проводимым раз в шесть (6) месяцев. Необходимо вести протоколы таких проверок и любых принятых мер по исправлению положения.

9.0.3. Любое отклонение от вышеуказанных справочных документов должно быть, как можно раньше представлено на рассмотрение в Авиатранспортный отдел или консультантам Компании.

9.1. КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА ТОПЛИВА

9.1.1. Общие обязанности и руководящие указания:

- a. Необходимо, чтобы Оператор разработал официальные правила с подробным описанием всех необходимых проверок оборудования и контроля качества топливной системы. В руководстве API/EI 1550 приводятся указания для работников, отвечающих за техобслуживание оборудования топливных систем и качество топлива.
- b. Окончательную ответственность за качество топлива, которым заправляется воздушное судно, несет командир воздушного судна.
- c. Все системы подачи топлива, включая передвижные системы, будут оснащаться фильтрующим устройством для блокировки поступления воды (типа «годен - не годен») (в соответствии с требованиями технических условий API / EI 1550), которое перекрывает подачу топлива в случае присутствия в нем воды.

- d. На корпусе топливного фильтра должна быть четко указана дата очередной замены или проверки, и данные заносятся в соответствующий журнал учета проверок.
- e. Все фильтры должны заменяться при достижении установленной величины перепада давлений, указанной на корпусе фильтра или рекомендуемой изготовителем, но не реже одного раза в год.
- f. Все поступающее топливо, в том числе в металлических бочках, должно отстояться из расчета 1 час на 1 фут высоты наполнения топливом после пополнения запаса в резервуаре или установки бочки в вертикальное положение, прежде чем будет произведен отбор пробы и будет дано разрешение использовать топливо. На время отстаивания на емкости для топлива должен быть закреплен знак с указанием времени, когда топливо можно будет использовать (полностью отстоится). Если система подачи топлива обслуживается только из одной емкости, на агрегате подачи топлива также должен быть установлен знак с той же надписью, что и на емкости.
- g. Все стальные резервуары должны быть облицованы изнутри утвержденным эпоксидным покрытием, если они не изготовлены из нержавеющей стали.
- h. Все расходные топливные резервуары должны быть установлены под наклоном и оснащены сливом отстойника в нижней точке резервуара для отбора проб и мерной трубкой уровня топлива.
- i. Трубопроводы топливных систем желательно изготавливать из нержавеющей стали с использованием сварных соединений. При использовании обычной стали она должна быть покрыта изнутри утвержденным эпоксидным покрытием.
- j. К заправке воздушных судов топливом и техническому обслуживанию топливных систем должен привлекаться только надлежащим образом обученный персонал. Пройденные этапы обучения должны документально подтверждаться в учебной ведомости каждого сотрудника. Авиатранспортный отдел может оказать содействие, предоставив примерную программу обучения.
- k. Все заземления топливной системы для удаления статического электричества должны периодически проверяться на отсутствие обрывов, как минимум – раз в год.
- l. Рекомендуется после заполнения устанавливать хрупкие пломбы-«сторожки» на емкостях, особенно транспортных, для подтверждения того, что содержимое не изменено.

9.1.2. Руководящие указания по отбору проб авиационного топлива:

- a. Все необходимые пробы топлива, указанные ниже, должны сохраняться до окончания полетов в день отбора. В удаленных пунктах при заправке коммерческим поставщиком топлива сохранение проб может не представляться возможным.
- b. Следующие пробы отбираются ежедневно (минимальный объем пробы указан ниже), в чистую банку с завинчивающейся крышкой, при этом каждая проба проверяется на содержание воды и снабжается пометкой об источнике пробы.
 - 1) Ежедневно перед первым полетом необходимо производить слив из отстойников топливных баков воздушных судов и отбирать пробы в одну емкость (минимальный объем пробы - 1/2 литра, если иное не указано изготовителем воздушного судна или прибора для определения содержания воды).
 - 2) Отстойники топливного бака (2,0 литра).
 - 3) Топливный фильтр и монитор (2,0 литра). Если вместимость фильтров / мониторов меньше этой величины, минимальный объем пробы определяется объемом слива из фильтра или монитора.
 - 4) Каждый наконечник топливного шланга, перед первой заправкой текущего дня (2,0 литра).

5) Результаты обследования капсул, применяемых для определения содержания воды, должны храниться вместе с пробами топлива. На системы с «закрытым пробоотборником» указанные выше требования к хранению проб не распространяются. Однако требования данного пункта 9.1.2 по-прежнему должны применяться.

с. Топливо, отгружаемое в транспортные топливные емкости с автозаправщиков/из бестарных систем, должно быть «сертифицированным» (см. пункт 9.1.3.b); перед заполнением емкостей необходимо визуально проверить цвет топлива и присутствие загрязняющих примесей и провести анализ на предмет содержания воды; результаты отметить в учетной ведомости емкости. Если топливо не проходит эти проверки или поступило не из «сертифицированного» источника, от его использования следует отказаться.

9.1.3. В качестве минимальной рекомендации по системе контроля качества топлива предусматривается проверка следующих позиций:

- a. Выяснить и зафиксировать в суточном журнале следующие данные:
- 1) Продолжительность хранения и дата поставки хранимого топлива
 - 2) Результаты контроля проб и определения содержания воды по отстойникам топливных баков, всем фильтрам и мониторам и всем наконечникам топливных шлангов.
 - 3) Данные измерения перепада давлений.
 - 4) Замена топливных фильтров – не реже одного раза в год.
- b. При поставке наливного топлива оно всегда должно сопровождаться Свидетельством об отгрузке. Необходимо отобрать пробы, визуально проверить цвет топлива и присутствие загрязняющих примесей, провести химический анализ для определения содержания воды и измерить плотность перед заливкой в складские резервуары. Максимальное [допустимое] отклонение плотности от значения, указанного в Свидетельстве об отгрузке – 0,003. В качестве справочного документа может использоваться ASTM 1655, так как в нем приводятся технические требования для авиационного топлива для турбореактивных двигателей, отличающегося от топлива Jet B. В данных технических требованиях определены конкретные виды гражданского авиационного топлива для турбореактивных двигателей для эксплуатации и сертификации воздушных судов и описаны виды топлива, подходящие для эксплуатации воздушных судов и двигателей. Эти технические требования могут использоваться в качестве стандарта при описании качества авиационного топлива для турбореактивных двигателей от НПЗ до воздушных судов. Внутренняя поверхность всех резервуаров, а также уплотнения резервуаров и предохранительные клапаны должны проверяться ежегодно, и все измерительные приборы/ предохранительные клапаны должны ежегодно подвергаться калибровке, если изготовителем не указано иное.

9.1.4. Контроль развития микроорганизмов:

- a. Проводить выборочный стандартный контроль отдельных резервуаров ежеквартально. Он должен охватывать основной расходный резервуар (резервуары) и несколько передвижных цистерн (в случае их использования).
- b. После определения «нормального» уровня микроорганизмов согласно вышеприведенному описанию запасы топлива должны проверяться через каждые шесть месяцев.
- с. Рекомендуемый комплект для контроля развития микроорганизмов – ECHA Microbiology Microbe Monitor 2 (MM2); телефон 44-29-2049-6321 или веб-сайт www.echamicrobiology.co.uk. Через Всемирную организацию по авиационному топливу (Global Aviation Fuels Organization) можно заказать подборку учебных материалов на компакт-диске по использованию данного комплекта совместно с другими комплектами для контроля проб водяной подушки. Полный набор комплектов для контроля – Microbe Lab – содержит полный набор учебных

материалов с указаниями по определению приемлемого и опасного уровней, а также уровня, требующего принятия мер, с помощью как комплекта MM2, так и комплектов для контроля содержания воды (предельные значения соответствуют правилам ИАТА в отношении приемлемого содержания в топливе, как поступающем в топливные баки воздушного судна, так и находящемся в них).

- d. При наличии в жидкости из отстойника любых признаков противопоказаний, таких как темная (коричневая, черная) вода, запах сульфидов, наличие пены или каймы на границе между водой и топливом, необходимо незамедлительно провести анализ, поскольку они определенно свидетельствуют об активности микроорганизмов в последнее время.

9.1.5. Обработка в случае развития микроорганизмов:

- a. В случае положительного результата анализа для определения развития микроорганизмов необходимо временно прекратить использование соответствующего резервуара (резервуаров) и действовать в соответствии с указанным ниже порядком. После выполнения указанных ниже операций следует провести повторный анализ на предмет наличия микроорганизмов. С любыми вопросами следует обращаться во Всемирную организацию по авиационному топливу.
- b. Полная очистка резервуаров, включая дезинфекцию поверхностей резервуаров с использованием отбеливателя Clorox (или подобного средства) с последующей промывкой пресной водой, проверка и замена всех расположенных после резервуара загрязненных фильтрующих элементов.
- c. Замена фильтров и опорожнение и очистка баков должны производиться согласно рекомендациям изготовителя.
- d. Любые средства обработки в случае развития микроорганизмов, такие как BioBag или аналогичные средства, следует использовать с осторожностью; необходимо связаться с изготовителем воздушного судна, чтобы определить, допустимо ли использование таких средств для обработки топлива данной модели воздушного судна.

9.1.6. При выполнении операций, связанных с использованием и хранением затаренного в бочки топлива, необходимы следующие меры предосторожности:

- a. Перед использованием бочек необходимо удостовериться в их герметичности и отсутствии повреждений уплотнений.
- b. Хранимые в бочках запасы должны быть использованы в течение 12 месяцев с даты затаривания.
- c. Бочки должны храниться так, чтобы пробки располагались горизонтально (в положении часовой стрелки «девять (9) часов» или «три (3) часа»), и сторона с пробкой должна быть наклонена и расположена немного ниже противоположной стороны (не открываемой) для предотвращения образования влаги/ржавчины внутри бочки со стороны пробки.
- d. Необходимо отбирать пробы из каждой бочки с топливом и проводить проверку с использованием капсул для обнаружения присутствия воды или утвержденной пасты, чтобы удостовериться в отсутствии воды, а также визуально проверить цвет топлива и наличие загрязняющих примесей.
- e. Насосы, используемые для заполнения бочек топливом, должны быть оснащены фильтрующей системой для блокировки поступления воды.
- f. Конец заборной трубы насоса должен располагаться на расстоянии не менее 50 мм (2 дюймов) от дна бочки.
- g. Перед заправкой воздушного судна топливом необходимо слить небольшое количество топлива в какую-либо емкость, с тем чтобы удалить любые загрязняющие примеси из шланга и наконечника.

- h. Стандартной маркировкой загрязненной бочки является знак "X", нанесенный со стороны пробки.

9.2. БЫСТРАЯ ДОЗАПРАВКА (ДОЗАПРАВКА ПРИ РАБОТАЮЩИХ ДВИГАТЕЛЯХ) СМ. 6.3.3

9.3. ПЕРЕДВИЖНЫЕ МОРСКИЕ ТОПЛИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ БАКИ

- 9.3.1.** В случае отсутствия местных нормативных руководящих указаний можно использовать информацию из Сводных федеральных нормативов (CFR) США (CFR 49, часть 173.32) или норм Ассоциации воздушного транспорта (ATA) США (ATA 103, пункт 2-11).
- 9.3.2.** В том случае, если местным полномочным органом установлены требования отличающиеся от приведенных ниже, должны соблюдаться более жесткие нормативы.
- a. Транспортные баки должны подвергаться гидравлическим испытанием под давлением один раз в пять лет. На паспортной табличке бака должно быть указано необходимое испытательное давление.
 - b. Испытания предохранительного клапана должны проводиться ежегодно.
 - c. Баки должны проверяться один раз в 12 месяцев.
 - 1) Проверка накопления осадка или наличия признаков развития микроорганизмов.
 - 2) Если проверка покажет наличие такого развития или накопления осадков на площади более 1/10 поверхности днища бака, необходимо произвести очистку.
 - 3) Если в баке имеется внутреннее эпоксидное покрытие, проверить покрытие на наличие признаков сколов, отслаивания или иных повреждений.
 - d. Очистка баков с топливом для реактивных двигателей допускается только водой под высоким давлением или паром. Ни при каких обстоятельствах не допускается применять растворители, химические вещества или моющие средства.
 - e. После промывки водой высушить поверхности бака с использованием скребков с резиновой насадкой и швабр с материалом без ворса. Обеспечить удаление всей свободной воды и тщательно высушить бак путем как можно более длительного естественного проветривания.
 - f. Вести учет проверок и очистки баков с использованием формы ATA 103.07 или аналогичной формы.
 - g. На поверхность бака должны быть нанесены с помощью трафарета даты проверки или испытания, как предписано в пп. 9.3.2.а, с.

РАЗДЕЛ 10. ПЛАНИРОВАНИЕ РЕАГИРОВАНИЯ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

10.0. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Каждая Родственная организация Компании, пользующаяся авиатранспортными услугами, должна принять положения на случай авиационных аварийных ситуаций в своем Плане ликвидации чрезвычайных ситуаций (ПЛЧС) и довести этот план до сведения всех соответствующих работников.

10.1. ЗАДАЧИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПО РЕАГИРОВАНИЮ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

10.1.1. В тех случаях, когда воздушным судам предписано находиться в состоянии готовности для реагирования в чрезвычайных ситуациях, воздушные суда и экипажи должны оставаться в предписанном районе полетов, с тем чтобы обеспечить время реагирования, которое Компания считает удовлетворительным.

- a. О любом изменении состояния готовности воздушных судов или вспомогательного оборудования для реагирования в чрезвычайных ситуациях необходимо незамедлительно сообщать соответствующему персоналу Компании.

10.1.2. Конкретные задачи и обязанности всех воздушных судов, которые будут использоваться в случае чрезвычайной ситуации, должны быть документально закреплены в ПЛЧС Компании.

- a. Особое внимание следует уделять четкому определению правил связи между авиацией и морскими судами и/или привлекаемыми наземными ресурсами.
- b. Родственные организации должны вносить изменения в свои ПЛЧС, если это необходимо в связи с изменениями в нормативных или эксплуатационных требованиях.

10.1.3. В темное время суток возможности как воздушных, так и морских судов по ведению поисково-спасательных операций существенно ограничиваются, и это должно учитываться при выполнении вечерних или ночных полетов.

- a. Руководящие указания и информация о воздушных судах, пригодных для ночных полетов, приведена в пунктах 4.6 - 4.7.

10.2. УЧЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЦЕНАРИЕВ

10.2.1. Учения с использованием сценариев чрезвычайных ситуаций для отработки конкретных задач должны проводиться в течение 30 дней после начала осуществления нового проекта, а затем как минимум ежегодно в связи с текущими работами.

- a. В учениях должны использоваться авиационные ресурсы, в том числе пилоты, вспомогательный персонал, а также воздушные суда в сочетании с морскими или наземными ресурсами.
- b. В ходе учений, охватывающих авиационные аспекты ПЛЧС Родственных организаций, должны проверяться возможности систем полевой и морской связи, ПЛЧС морских установок, а также координация действий авиационных средств с наземными и морскими ресурсами.
- c. К типам сценариев, которые могут отрабатываться в процессе учений, относятся следующие:
 - 1) Пожар – на воздушном судне и/или вертодроме.
 - 2) Пропавшее или не прибывшее в срок воздушное судно.
 - 3) Вынужденная посадка воздушного судна на суше или в открытом море.

- 4) Поисково-спасательная операция, применение аварийно-спасательного оборудования, в том числе спасательной системы из сцепленных плотов.
 - 5) Подъем на вертолет с помощью лебедки.
 - 6) Разлив нефти и топлива – поддержка с воздуха и ковши для разбрызгивания.
 - 7) Медицинская эвакуация, включая учения с носилками.
- d. Планирование и проведение учений по реагированию в чрезвычайных ситуациях:
- 1) До начала любых учений планирование их безопасного проведения должно быть оформлено документально и обсуждено с участниками от авиации.
 - 2) Любые ограничения по безопасности при производстве ночных полетов или ограничений по метеоусловиям должны быть документально закреплены в данном плане.
 - 3) Предполагается, что Оператор воздушных судов будет принимать активное участие в определении минимальных погодных условий для проведения учений.
 - 4) Должны учитываться такие аспекты, как видимость, скорость ветра, пределы температуры и волнение моря.
 - 5) Для подтверждения действенности учений с использованием конкретного сценария, учения должны проводиться в различное время суток и в различные дни недели. Если это применимо к работам, выполняемым Родственной организацией Компании, учения должны также проводиться в сверхурочное время и в выходные дни.
 - 6) По завершении каждых учений их результаты должны быть критически оценены с проведением разбора действий всего персонала. Все вынесенные рекомендации должны быть оформлены документально в целях контроля за исполнением.

10.3. ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

- 10.3.1. Операторы воздушных судов, перевозящих персонал Компании, должны иметь необходимое оборудование для поиска и спасения, а также поисково-спасательную службу соответствующего уровня, которые могут быть без промедления направлены в район полетов. Сотрудники-консультанты могут оказать содействие в определении того, какое оборудование/услуги могут потребоваться. Необходимо учитывать, в частности, следующие факторы:
- a. Обычные/сложные условия работы, см. пункт 4.1.
 - b. Предполагаемая продолжительность выживания находящихся на борту лиц в сопоставлении с предполагаемым временем спасения.
 - c. Поддержка местных организаций.
 - d. Средства обеспечения ПСР.
- 10.3.2. Средства обеспечения ПСР:
- a. Автоматические системы слежения за полетом:
 - 1) С учетом погодных условий и характера выполняемого полета возможно применение систем слежения, в которых для сопровождения полета воздушного судна используются Система глобального позиционирования (GPS) и спутниковые технологии.
 - 2) Дополнительная информация о «речевом» сопровождении полетов приведена в п. 6.1.
 - b. Каждое воздушное судно должно быть оснащено аварийными передатчиками TSO 126, которые позволяют определять в зоне охвата спутниками

географическое местоположение сигнала на суше или в воде, если воздушное судно находится на плаву. Они идентифицируют воздушное судно по его бортовому номеру.

- 1) Страна регистрации воздушного судна должна быть зарегистрирована в системе КОСПАС/САРСАТ, прежде чем воздушное судно может быть внесено в перечень зарегистрированных.
 - 2) Желательно использовать передатчики работающие на частоте 406 МГц (TSO 126), а не более старые TSO 91, в которых не предусмотрена идентификация воздушного судна.
 - 3) В тех случаях, когда в странах осуществляется спутниковая поддержка, следует использовать ELT, радиомаяки или приводные радиостанции, работающие на частоте 406 МГц.
- c. Имеются индивидуальные аварийные приводные маяки, небольшие портативные. Некоторые модели обеспечивают возможность как речевой связи, так и сигнала на частоте 406 МГц. Следует отдавать предпочтение моделям с возможностью речевой связи.
- 1) Пилоты воздушных судов геофизической разведки и низколетящих воздушных судов, производящих аэросъемку, должны иметь аварийную радиостанцию с возможностью речевой связи в своем летном комбинезоне/куртке.
 - 2) Пилоты вертолетов, выполняющих полеты над открытым морем, должны иметь аварийную радиостанцию с возможностью речевой связи в своем летном комбинезоне/куртке. В качестве альтернативы, если на воздушном судне имеется закрепляемый снаружи спасательный плот (плоты), оснащенный радиостанциями с возможностью речевой связи, в куртке пилотов, выполняющих полеты над открытым морем, могут находиться радиостанции, используемые только в качестве радиомаяка.
 - 3) Пилотам всех других категорий, кроме перечисленных выше, рекомендуется иметь при себе радиостанции.
 - 4) Операции Компании в удаленных районах или связанные с проведением работ на море следует предусматривать с возможностью предоставления персональных радиомаяков пассажирам на время полета. При предоставлении радиомаяков Компании следует также обеспечивать проведение краткого инструктажа по их использованию на случай непредвиденной ситуации.
- d. Все спасательные плоты должны быть оснащены водонепроницаемым аварийным радиомаяком или радиостанцией (допустимо использование систем без возможности речевой связи).
- 1) Установленные на плоту аварийные радиостанции/радиомаяки должны быть прикреплены к плоту с помощью фала.
- e. На всех вертолетах, выполняющих полеты над открытым морем, должен иметься подводный акустический маяк (излучатель), который начинает передачу сигнала при погружении под воду.
- 1) При наличии речевого регистратора переговоров в кабине экипажа (CVR) излучатель следует закрепить на регистраторе.
- f. Переносные поисково-спасательные радиоответчики SART позволяют оснащать любое воздушное или морское судно радиолокатором для «наведения» на SART. Следует рассмотреть возможность размещения таких устройств на спасательном плоту или в кабине вертолета.
- g. Имеются три типа приемников системы наведения (пеленгаторных приемников), помогающих обнаруживать пропавшие воздушные суда или персонал, которые передают сигнал на аварийных частотах. Если в стране производства полетов не имеется таких устройств наведения для применения на суше или на воде, они должны быть внесены в условия контракта или включены в состав оборудования, принадлежащего Компании.

- 1) Устройства наведения на гидроакустический излучатель используются для обнаружения находящегося под водой воздушного судна, передающего сигнал с помощью гидроакустического излучателя. Это наиболее распространенный тип устройств, используемых на воздушных судах
 - 2) Устройства наведения на ELT и радиомаяки используются для обнаружения потерпевшего аварию воздушного судна на суше или находящегося на плаву в воде. Эти устройства могут быть как портативными, так и встроенными в воздушное судно.
 - 3) Для определения местонахождения SART могут использоваться радиолокаторы, установленные на воздушных или морских судах
 - 4) При планировании действий в чрезвычайных ситуациях необходимо тщательно оценить роль спасательных подъемников для целей поиска и спасения, а персонал родственных организаций по вопросам охраны труда, техники безопасности и охраны окружающей среды (ОТБОС) с помощью Консультанта по вопросам авиатранспортного обслуживания должен провести оценку рисков.
 - 5) При рассмотрении спасательных подъемников в качестве вспомогательного средства на вертолетах следует учитывать общие возможности оператора совершать квалифицированные действия и проходить периодическое обучение для производства подъемных операций с учетом параметров, предусмотренных в плане действий в чрезвычайных ситуациях. В такие программы по спасению на море должно входить обучение над открытым морем вне видимости земли.
 - 6) Может оказаться целесообразным предусмотреть спасательную систему из сцепленных плотов, как указано в п. 10.4.5, а не спасательный подъемник, если это решение подтверждается результатами анализа рисков. Тем не менее, оба варианта связаны с серьезными сложностями при выполнении работ над открытым морем, и требуют проведения периодического обучения.
 - 7) Дополнительные сведения об эксплуатационных и технических аспектах приведены в п. 7.2.
- h. Вместе с другими спасательными средствами в водонепроницаемом контейнере должна находиться подходящая одежда, в которую спасенный персонал может переодеться после спасения, например спортивные костюмы или одеяла.

10.4 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

10.4.1. На всех воздушных судах должны иметься средства обеспечения безопасности и аварийно-спасательные комплекты, которые, как минимум, соответствуют требованиям местного управления гражданской авиации или нормативов (если требуется).

- a. Если это будет сочтено необходимым, Компания может затребовать дополнительные средства с учетом условий выполнения полетов. Предметы, входящие в состав аварийно-спасательного комплекта, должны соответствовать географическому местоположению и климатическим условиям, как например шельф, арктические районы, джунгли или пустыня.
- b. Каждый аварийно-спасательный комплект должен соответствовать числу лиц, находящихся на борту воздушного судна.
- c. При проведении операций, связанных с полетами над водной поверхностью, следует предусмотреть расширение состава используемых средств с дополнительным включением в комплект оборудования обязательного применения, указанный в данном разделе, таких аварийно-спасательных средств, как аварийные дыхательные системы, морские спасательные костюмы и индивидуальные аварийные приводные маяки. См. п. 10.4.6 для получения дополнительной информации об аварийных дыхательных системах. Помимо этого, следует руководствоваться требованиями, представленными на

внутреннем сайте добывающей Компании – ОТБОС в составе операций по добыче.

10.4.2. Все воздушные суда, осуществляющие полеты над водой, должны быть оснащены спасательными плотами

- a. Все спасательные плоты должны быть оснащены аварийной рацией/радиомаяком.
- b. Все спасательные плоты должны быть оснащены утвержденным аварийно-спасательным морским комплектом, который должен крепиться к плоту с помощью фала.
 - 1) Исключение – Аварийно-спасательные комплекты в вертолетах с одним пилотом могут размещаться отдельно в зоне передней кабины для облегчения доступа к ним пилота или пассажира переднего сидения.
 - 2) Дополнительную информацию см. в пункте 10.4.1.
- c. На вертолетах, вмещающих 10 или более пассажиров, должны иметься два спасательных плота; каждый плот должен быть сертифицирован для использования с 50-процентной перегрузкой, с тем чтобы на любом одном спасательном плоту могли разместиться все находящиеся на борту.
- d. На вертолетах, вмещающих девять (9) или менее пассажиров, должен иметься, как минимум, один спасательный плот, сертифицированный для размещения на нем всех находящихся на борту.
- e. При их наличии для вертолетов соответствующих моделей следует отдавать предпочтение спасательным плотам, которые крепятся снаружи, а не внутри вертолета.

10.4.3. Каждый пассажир и член экипажа воздушного судна должен быть обеспечен индивидуальным спасательным средством на воде (ИСС)

- a. Следует использовать только те ИСС, которые изготовлены по TSO, утвержденному авиационным управлением.
- b. ИСС с постоянной плавучестью не следует носить или выдавать лицам, находящимся на борту выполняющего полет воздушного судна.
- c. В случае утверждения местным полномочным органом следует отдавать предпочтение ИСС, снабженным паховыми ремнями.
- d. Следует рассмотреть возможность применения ИСС и/или защитных костюмов, оснащенных системами аварийного воздухообеспечения, которые обеспечивают воздух для дыхания при нахождении в воде. Для получения дополнительных указаний см. п. 10.4.6.
- e. Некоторые защитные костюмы не оснащены ИСС и могут не обеспечивать достаточно длительной плавучести; может потребоваться надевать поверх такого костюма отдельное ИСС. Для надежного закрепления такого отдельного ИСС могут потребоваться паховые ремни. При необходимости следует запросить разъяснения у изготовителя и в контрольно-надзорном органе.
- f. При полетах, связанных с постоянным ношением ИСС, например на вертолете или гидросамолете над открытым морем, ИСС должно быть покрыто прочной тканью во избежание повреждения из-за постоянного использования. Желательно использовать ИСС, изготовленные по утвержденному TSO для ИСС постоянного ношения.
- g. При полетах на всех вертолетах, гидросамолетах и одномоторных самолетах над водной поверхностью на расстоянии, превышающем дистанцию планирования от суши, ИСС следует носить в состоянии готовности.
- h. В составе ИСС пилотов вертолетов, выполняющих работы над открытым морем или в отдаленных районах, должна иметься аварийная рация (пункт 10.3.2 и табл. 4.9).

- i. Во исполнение пункта 4.6.3. На многомоторных самолетах, выполняющих продолжительные полеты над водной поверхностью, будут иметься ИСС.
- j. При ночных полетах в комплекте с ИСС должен быть предусмотрен фонарь.

10.4.4. При осуществлении полетов воздушными судами (включая вертолеты и гидросамолеты), над водной поверхностью в суровых метеоусловиях и при низкой температуре воды, каждая родственная организация должна принять решение о необходимости снабжения пассажиров спасательными костюмами на случай посадки на воду. Если местными (САА) не предписано иного, решение может быть принято на основе результатов проведенной оценки риска. В данном случае такая оценка должна быть проведена до начала осуществления полета.

- a. Факторы, учитываемые при использовании защитных костюмов:
 - 1) Наличие поисково-спасательных сил и средств и предполагаемое время их реагирования.
 - 2) Реалистические допущения о времени поиска и/или спасения должны приниматься с учетом следующих аспектов:
 - (ii) Расстояние от берега.
 - (iii) Наихудшие условия видимости.
 - (iv) Точность навигационного оборудования воздушного судна.
 - (v) Наиболее неблагоприятный вариант волнения на море.
 - (vi) Время для подъема каждого человека.
 - (vii) Возможность помощи в море со стороны находящихся на борту лиц.
 - (viii) Сброс аварийно-спасательных средств (пункт 10.4.5).
 - 3) Расчетная продолжительность выживания с учетом имеющейся одежды.
 - 4) При определении минимального времени реагирования следует использовать наиболее неблагоприятный сценарий местонахождения совершившего вынужденную посадку воздушного судна и наибольшего времени мобилизации воздушных или морских судов.
 - 5) Необходимо также учитывать дополнительные факторы, связанные с оборудованием и персоналом, такие как грузоподъемность вертолета при использовании лебедки, спасательные возможности вертолета, компетентность экипажа, гарантированное наличие вертолета и способность спасательных воздушных/морских судов действовать в сложных метеоусловиях.
 - 4) Решение местного руководства о возможности спасения находящихся на борту людей в течение установленной продолжительности выживания.
 - 5) Дополнительные сведения об индивидуальных спасательных жилетах и аварийных дыхательных системах, а также защитных и спасательных костюмах приведены в пп. 10.4.3 и 10.4.6.
- b. В некоторых районах доминирующие морские течения могут вызывать существенное снижение температуры воды, что делает использование спасательных костюмов целесообразным. Однако, высокие температуры окружающего воздуха в сочетании с недостаточной циркуляцией воздуха в костюме могут вызвать изнурение среди членов экипажа и причинить дискомфорт пассажирам.
- c. В этих обстоятельствах, возможно, лучше направить усилия на улучшение спасательных действий (транспортных средств, морских или воздушных судов) и поисковых возможностей вместо использования аварийно-спасательных костюмов.
- d. При полетах вертолетов над водной поверхностью в суровых метеоусловиях и низкой температуре воды экипажу и пассажирам должны выдаваться костюмы для длительного пребывания в воде, сертифицированные для использования контрольно-надзорным органом. В случае, если местными контрольно-надзорными органами не регламентируется вопрос о ношении защитных

костюмов, все необходимые сведения и требования должны определяться Компанией.

- е. В качестве справочных материалов для принятия решений об использовании спасательных костюмов могут использоваться материалы ряда исследований и нормативных документов, в которых содержится информация о расчетной продолжительности выживания в зависимости от температуры воды в сравнении с продолжительностью выживания при использовании различных видов одежды. Эти документы можно по запросу получить в Авиатранспортном отделе.

10.4.5. В случае, если не имеется возможности подъема вертолетом или существует возможность того, что персонал не будет извлечен из воды до истечения срока выживания, Компания и Оператор должны учесть возможность использования «Спасательной системы из сцепленных плотов» в составе аварийно-спасательных средств.

а. В состав системы входят:

- 1) Два плота, соединенные двумя 50-метровыми плавучими нейлоновыми тросами.
- 2) Два плавучих дымовых пенала.
- 3) Один нож для резки троса.
- 4) Кожаные перчатки для развертывания системы.
- 5) Устойчивая переговорная связь между пилотами и лицом, развертывающим систему.

б. Плоты сбрасываются с воздуха с наветренной стороны от зоны спасения и дрейфуют, образуя полукруг, который охватывает людей, находящихся в воде.

с. Эта система позволяет людям с помощью плавучего троса добраться до одного из двух плотов.

д. Цель заключается в том, чтобы как можно скорее разместить персонал на плотках в рамках первого этапа процесса спасения. Дополнительную информацию об этих средствах и правила их применения можно получить в Авиатранспортном отделе.

е. Эту систему следует использовать только в случае, если экипаж вертолета обучен практическому развертыванию системы на воде; такое обучение должно проводиться регулярно, рекомендовано ежегодное повторение.

- 1) Система должна развертываться только двухмоторным вертолетом с двумя пилотами и лицом, обученным развертыванию системы, расположенной в хвостовой части вертолета.

10.4.6 Аварийные дыхательные системы

а. При проведении всех операций, связанных с использованием вертолетов для полетов над водной поверхностью, каждая родственная организация должна проводить оценку риска для определения необходимости использования аварийной дыхательной системы для обеспечения необходимого времени нахождения пассажиров и экипажа в воде при выходе из воздушного судна в случае его вынужденной посадки на воду.

б. Следует рассматривать применение аварийных дыхательных систем на сжатом воздухе, личных средств спасения на воде (PFD) со встроенным изолирующим противогазом (СИЗОД) и тепловодозащитных костюмов со встроенным СИЗОД, разработанных для обеспечения дополнительного времени нахождения в воде при аварийном выходе из воздушного судна.

с. Для обеспечения надлежащего профессионального уровня подготовки пользователей следует учредить их обучение по соответствующим тренировочным программам.

10.5. ЭКСТРЕННЫЕ РЕЙСЫ

- 10.5.1.** При чрезвычайных операций в отдаленных районах должен быть предусмотрен четкий набор инструкций по организации и осуществлению экстренных рейсов по техническим, политическим или медицинским причинам.
- 10.5.2.** Если в стране или регионе проведения работ не имеется приемлемых воздушных судов, необходимо заблаговременно обратиться за помощью к утвержденным Операторам, специализирующимся на выполнении экстренных рейсов и полетов для медицинской эвакуации.
- 10.5.3.** В разделе 12 приводится пример Контрольного перечня для экстренного рейса, который может использоваться для записи информации об экстренных рейсах/полетах в целях медицинской эвакуации.

10.6. НЕ ПРИБЫВШЕЕ В СРОК ВОЗДУШНОЕ СУДНО

- 10.6.1** Воздушное судно, которое не выходит на связь с пунктом сопровождения полетов в установленные промежутки времени или не отвечает на попытки установить с ним радиосвязь, считается не прибывшим в срок.
- 10.6.2.** Если пункт сопровождения полетов или иной источник сообщает о неприбытии в срок любого воздушного судна, следует начать заполнение формуляра контрольного перечня, который с изначалью используется для документального оформления всей соответствующей информации. Пример Контрольного перечня для не прибывшего в срок воздушного судна приводится в разделе 12, приложение 10.2.

10.7. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ ОБ АВАРИЯХ, ИНЦИДЕНТАХ/ОПАСНОСТЯХ И МЕРАХ, ПРИНЯТЫХ ДЛЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА/ЭКИПАЖА В СТРОЙ

10.7.1. Общие положения

- a. В контексте деятельности Компании определение происшествия, инцидента или опасности с воздушным судном приводится в разделе 1.
- b. По получении первого уведомления о происшествии Авиатранспортный отдел оценивает характер происшествия для установления целесообразности немедленного посещения места происшествия автотранспортным консультантом. Пример формы представления отчета об инциденте приводится в Разделе 12, приложение 10.4.
- c. Отчет об инциденте/опасности должен проходить «замкнутый цикл», состоящий из рассмотрения службами полетов, технического обслуживания или ремонта, принятия решения руководством и доведения этого решения до составителя отчета. Пример формы представления отчета об инциденте приводится в Разделе 12, приложение 10.3.
- d. Авиатранспортная служба рассматривает все аварии/инциденты, о которых представляются отчеты в соответствии с Разделом 1, оценивает принятые/запланированные меры по устранению последствий аварии/инцидента и сообщает о возможности возвращения воздушного судна/экипажа в строй без принятия дополнительных мер или о необходимости принятия дополнительных мер/проведения расследования прежде, чем судно/экипаж смогут вернуться в строй.

Примечание. В случае «незначительного» происшествия (см. п. 10.7.2), такого как загорание индикатора двигателя, удар молнии или столкновение с птицей, при восстановлении нормальной работы в соответствии с техническими условиями изготовителя, процесс возврата воздушного судна/экипажа в строй, приведенный выше, не требуется; однако по такому событию представляется отчет как о происшествии, который рассматривается Авиатранспортной службой.

10.7.2. Представление отчетов о воздушных судах, арендованных Компанией

- a. Информация о воздушном судне, с которым произошел инцидент, происшествие или возникла угроза аварии в ходе выполнения работ по контракту с Компанией, должна немедленно доводиться (устно или по эл. почте) до сведения представителя Компании по вопросам авиации на месте. В том случае, если степень опасности неопределенная, местный авиационный представитель должен проконсультироваться с Авиатранспортным отделом.
- b. Местный авиационный представитель Компании незамедлительно направляет информацию об аварии, инциденте или значительной опасности в Авиатранспортный отдел.

В любом случае выполнение действий в соответствии с подробным Планом действий в чрезвычайных ситуациях (пункт 10.1) будет способствовать применению четких и согласованных правил для действий при всех возможных сценариях.

10.7.3. Представление отчетов о воздушных судах, не арендованных Компанией, но принадлежащих Оператору воздушных судов, предоставляющему Компании другие воздушные суда

- a. Информация о любом воздушном судне, с которым произошел инцидент или происшествие во время срока действия контракта Оператора с Компанией (даже если данное воздушное судно не было арендовано компанией), должна немедленно доводиться (устно или по эл. почте) до сведения представителя Компании по вопросам авиации на месте.
- b. Местный авиационный представитель Компании незамедлительно направляет информацию об аварии, инциденте или значительной опасности в Авиатранспортный отдел.

10.7.4. Обязанности Оператора

- a. Оператор отвечает за выполнение всех местных и федеральных нормативных требований к представлению отчетов о происшествии.
- b. В дополнении к требованиям о предоставлении первоначального отчета, указанным в п. 10.7.2 и 10.7.3 выше, в течение 48 часов после происшествия **Оператор должен представить письменный отчет об этих событиях и затем представлять текущую информацию до полного закрытия всех вопросов, связанных с происшествием.**

10.7.5. Информация о воздушном судне, с которым произошел инцидент, происшествие или возникла угроза аварии в ходе выполнения работ по контракту с Компанией, должна немедленно доводиться до сведения представителя Компании по вопросам авиации на месте.

10.7.6. Оператор отвечает за выполнение всех местных и федеральных нормативных требований к представлению отчетов о происшествии. Невзирая на это, Оператор должен представлять Компании отчет обо всех происшествиях в письменном виде в течение 24 часов с момента происшествия.

10.7.7. Оператор должен в устной форме представлять Компании отчеты о всех инцидентах, опасностях или угрозе аварии в течение 24 часов с момента их возникновения, а в письменном виде - в течение 48 часов. Отчеты о любой эксплуатационной опасности или угрозе аварии Компании должен представлять пилот или другой старший сотрудник по вопросам эксплуатации или технического обслуживания.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

РАЗДЕЛ 11 МЕСТНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ РОДСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

РАЗМЕСТИТЬ ЗДЕСЬ МЕСТНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ РОДСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

РАЗДЕЛ 12 ТАБЛИЦЫ СХЕМЫ И ПРИЛОЖЕНИЯ

Перечень таблиц схем и приложений

12.0.1. ТАБЛИЦЫ

- A. ТАБЛИЦА 4.8. – МИНИМАЛЬНОЕ НЕОБХОДИМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ САМОЛЕТОВ
- B. ТАБЛИЦА 4.9. – МИНИМАЛЬНОЕ НЕОБХОДИМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ
- C. ТАБЛИЦА 5.5. – ТРЕБОВАНИЯ К СТАЖУ И ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ
- D. ТАБЛИЦА 5.6. – КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВСПОМОГАТЕЛЬНОМУ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ

12.0.2. СХЕМЫ

- A. СХЕМА 4.10 – АЛГОРИТМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ОБЫЧНЫХ/СЛОЖНЫХ УСЛОВИЙ
- B. СХЕМА 7.4. – НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

12.0.3. ФОРМЫ

- A. ФОРМА 1.9 – ОТЧЕТ О ПОЛЕТАХ
- B. ФОРМА 10.1 – КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ЭКСТРЕННОГО РЕЙСА
- C. ФОРМА 10.2 – КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НЕ ПРИБЫВШЕГО В СРОК ВОЗДУШНОГО СУДНА
- D. ФОРМА 10.3 – КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ПРОИСШЕСТВИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ
- E. ФОРМА 10.4 – ОТЧЕТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ/ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

Таблица 4.8. РЕКОМЕНДУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

Оборудование	Многомоторные турбинные и реактивные массой > 5700 кг	Многомоторные, массой до 5700 кг	Одномоторные самолеты		
Управляются двумя квалифицированными пилотами	M	M(4)			
Сертифицировано для ППП	M				
Автопилот	M	R	O		
1 дальномер (при наличии)	M				
1 автоматический радиопеленгатор (требуется 2, если автоматический радиопеленгатор является единственным источником навигационной информации)	M				
2 всенаправленных ОБЧ-радиомаяка/система посадки по приборам	M				
Речевой регистратор переговоров в кабине экипажа/бортовой регистратор данных (CVR/FDR), если требуется местным УГА или Компанией	M				
Радиовысотомер со звуковым и световым сигналом	M	MLT/R			
Метеорологический радар (желательно – с цветным экраном)	MLT	RLT			
Система громкоговорящей связи	MLT/R	R			
Система предупреждения столкновений (TCAS)	MLT/R	R			
Усовершенствованная система предупреждения опасного сближения с землей (EGPWS) или аналогичная	MLT/R	R			
2 приемопередатчика ОБЧ	M				
1 приемопередатчик ВЧ (если нет приема ОБЧ)					
Глобальная система позиционирования - GPS (желательно ППП с разделением времени – TSO)					
Радиоответчик режима C или S (или аналог)					
Аварийный приводной передатчик, желательно утвержденная по TSO-126 и GPS (для удаленных районов) (6)					
Аптечка первой помощи					
Памятки для пассажиров					
Огнетушители, желательно с манометром					
Система предупреждения столкновения – только активный вызов (при наличии)				RLT	
Оборудование для регистрации полетных данных (2)				MLT	
Портативный аварийный радиомаяк (EPIRB)	O	MLT/R	M Гидросамолеты		
Система контроля двигателя (2)	RLT/O				
1 плот (с возможностью его крепления к воздушному судну спусковым шнуром)	M для продолжительных полетов над водой				
Передатчик гидролокатора (буй с ДУ), установленный на CVR при наличии (6)	O				
Аварийно-спасательное оборудование с учетом условий эксплуатации (например, арктические условия, джунгли, пустыня, море и т.д.)	R	M			
Спасательные жилеты с прикрепленными сигнальными устройствами и с лампочкой, включающейся от соприкосновения с водой. Желательно снабженные паховыми ремнями	M для продолжительных полетов над водой или для гидросамолетов, независимо от продолжительности M носить независимо от расстояния над водой				
Система отопления салона	M для температур ниже 15 °C				
Система обнаружения угарного газа в кабине пилота (электронная)	M с обогревателями топлива	M Поршневой			
Оборудование для борьбы с обледенением (5)	M для известных, прогнозируемых или ожидаемых условий атмосферного обледенения				
Комплект средств медицинской эвакуации	O				
Наличие большой двери в грузовом отсеке	O				

M = Минимум; R = Рекомендуемое; LT = Долгосрочная эксплуатация = один год и больше; O = Необязательное
 ПРИМЕЧАНИЯ:

- (1) Дополнительные требования к специальным рейсам см. в разделе 6 «Правила эксплуатации».
- (2) Если существует согласованная модификация данного типа воздушного судна.
- (3) Все полеты в темное время суток ДОЛЖНЫ выполняться на многомоторных самолетах с турбинными двигателями, оборудованными по ППП, с применением инструкций ППП.
- (4) Специальные рейсы, выполняемые по ПВП одним пилотом со вторым квалифицированным членом экипажа, рассматриваются в разделе 6.
- (5) Оборудование для борьбы с обледенением самолета должно быть утверждено и должно находиться в исправном состоянии для предотвращения обледенения или удаления льда, или должно быть сертифицировано с учетом минимальных характеристик по обледенению.
- (6) Желательно аварийный приводной передатчик 406 МГц ELT (см. раздел 10).

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

Таблица 4.9. РЕКОМЕНДУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ

M = минимум; LT =долгосрочная = один год и больше; R = рекомендуемое; N/R = не требуется; O = необязательно

Оборудование	Многомоторный, 10 и более пассажиров	Многомоторный, 9 и менее пассажиров	С одним двигателем			
Управляются двумя квалифицированными пилотами	M (13)					
Сертифицировано для ППП						
Автопилот или автоматическая бортовая система управления полетом (АБСУ)	M					
2 основные приемопередатчика (мин. 1 ОБЧ)						
Радиоответчик режима C или S	M					
Аварийный приводной передатчик (желательно с TSO 126 и системой GPS) (5)						
Памятки для пассажиров	M, если связь ОБЧ не обеспечивается для всей зоны					
Глобальная навигационная система - GPS (желательно ППП с разделением времени - TSO, для одномоторного допускается не-ППП)						
1 приемопередатчик ВЧ	M, если связь ОБЧ не обеспечивается для всей зоны					
1 автоматический радиопеленгатор (требуются 2, если автоматический радиопеленгатор является единственным источником навигационной информации)						
2 всенаправленных ОБЧ-радиомаяка/ система посадки по приборам и 1 ДМЕ (если ДМЕ имеется)	N/R ПВП (7)		O			
Индикатор текущей вертикальной скорости (ИТВС)	M ППП и/или работа на шельфе		M работа на шельфе			
Радиовысотомер со звуковой/визуальной индикацией(9)	M ППП и/или работа на шельфе		M работа на шельфе			
Метеорологический радар с цветным экраном (минимальная шкала 2,5 нм)	M ППП и/или работа на шельфе		M работа на шельфе			
Система громкоговорящей/двусторонней связи (12)	M		M (4)			
Наружный громкоговоритель с внешним динамиком	RLT (8)	M с одним пилотом/R	MLT			
CVR и/или FDR, если требуется УГА	RLT (требуется для HUMS и/или HOMP)		O			
Усовершенствованная система предупреждения опасного сближения с землей (EGPWS) или аналогичная вертолетная система предупреждения об опасности столкновения с землей (HTAWS) (2)	MLT					
Оборудование для регистрации полетных данных (2)						
Система диагностики состояния агрегатов и систем вертолёта (HUMS) с усовершенствованным средством обнаружения отклонений от нормального состояния (AAC) или аналогичной (2, 10)						
Система контроля устройства (двигателя) (UMS), и с (2, 10)						
Система мониторинга вибраций корпуса/двигателя (2)						
Плечевые ремни, ВСЕ кресла (2)						
2 аптечки первой помощи						
2 огнетушителя (желательно с манометрами)						
Плот(ы), соединенные фалом с воздушным судном – M на шельфе (6,8)				2 палата с возможностью перегрузки на 50%	Минимум 1 плот	
Автоматическая звуковая сигнализация высоты (AVAD) (2, 11)				RLT		O
Система освещения аварийного выхода (2)	M ночные полеты на шельфе/R RLT на шельфе M на шельфе					
Спасательные плоты наружного крепления (2)	M на шельфе					
Поплавковое оборудование воздушного судна						
Спасательные жилеты для постоянного ношения пассажирами (1)						
Аварийное выдавливаемое окно (2)						
Спасательный плот с аварийной рацией/буем/радиоответчиком (5,6)						
Передатчик гидролокатора (буй с ДУ) (5,6)						
Жилет пилота с аварийным голосовым радиопередатчиком (1,5)	M на шельфе и в удаленных районах					
Система автоматического заполнения воздухом поплавков фюзеляжа (2)	RLT на шельфе MLT на шельфе/R					
Поисково-спасательный приводной маяк (SART)						

Утвержденные гидрокостюмы для экипажа и пассажиров (см. раздел 10)	На шельфе М, если предписано УГА, R, если это оправдано по результатам анализа рисков М для всех по соответствию обстановке
Аварийно-спасательное оборудование	М для всех по соответствию обстановке
Система предупреждения столкновений (TCAS) – только активный вызов (если сертифицирована). Предпочтительна система TCAS2, если ее использование разрешено.	RLT для всех в зонах высокой плотности, при отсутствии радара
Хорошо различимые импульсные фонари	
Наружные зеркала для контроля за ситуацией вне воздушного судна	М (если имеется) для улучшения информации о ситуации снаружи ВС
Отопление салона	MLT для температур ниже 15° C/R
Комплект для мусора, грузовой крюк, лебедка, дополнительное топливо	О ⁽⁸⁾
Оборудование для борьбы с обледенением	М для известных, прогнозируемых или ожидаемых условий обледенения

- (1) При утверждении по TSO и наличии, желательно использовать спасательные жилеты оснащенные паховыми ремнями
- (2) Вышеуказанная или равноценная система предупреждения опасного сближения с землей (EGPWS или TAWS), если имеется ее усовершенствованная модификация, применимая для данного типа воздушного судна и она рекомендована специалистами компании по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- (3) Все полеты в темное время суток ДОЛЖНЫ выполняться на многомоторных вертолетах, оборудованных по ППП, с применением инструкций ППП.
- (4) Должны иметься средства связи с пассажирским салоном, может использоваться телефонная связь.
- (5) Гидролокатор с бум/ELT радиопеленгатор должен быть в наличии в стране выполнения полетов; в случае его отсутствия такое оборудование указывается в технических условиях контракта. При наличии регистрации желательно иметь в наличии аварийный передатчик 406 МГц ELT/радиомаяк/рации (см. раздел 10).
- (6) Более подробную информацию об оборудовании для борьбы с обледенением/аварийно-спасательном оборудовании см. в разделах 6 и 10. Надувные плоты должны быть двусторонними или самораспрямыми.
- (7) Если полет выполняется по ППП, то это оборудование является обязательным.
- (8) Необязательное оборудование устанавливается в зависимости от требований к специальному рейсу (разделы 6 - 7).
- (9) Двойной дисплей требуется в случае управления вертолета двумя пилотами или в случае долгосрочных работ по ППП и автоматической звуковой сигнализации высоты. Для одиночных систем используется аналоговый дисплей.
- (10) Информация о системах HUMS заимствована из CAP 693 или равнозначного документа, а о системе UMS – из Приложения 1 к правилам JAR 3.517(a) – пункт (b) (5) или равнозначного документа.
- (11) Не требуется в случае установки системы EGPWS, обеспечивающей равноценные возможности при полете над водой.
- (12) Наличие средств двусторонней связи между кабиной пассажиров и кабиной экипажа рекомендуется при выполнении работ по контрактам большой продолжительности.
- (13) Специальные рейсы, выполняемые по ПВП одним пилотом со вторым квалифицированным членом экипажа, рассматриваются в разделе 6.

Таблица 5.5. ТРЕБОВАНИЯ К СТАЖУ И ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ

(дополнительные требования к выполнению специальных операций см. в пунктах 5.1-5.3 и разделах 6/7)

	Многомоторный самолет ^(1, 8)		Одномоторный Вертолет и самолет	Многомоторные вертолеты	
	> 5700 кг и все реактивные	≤5700 кг		> 5700 кг	≤5700 кг
Квалификационные требования к командиру воздушного судна (11)					
Лицензия	ATPL	ATPL	CPL	ATPL(H)	ATPL(H)*
Обновление права полета по приборам на судах, пилотируемых по контракту	Действующая квал. отметка для всех		Действующая квал. отметка для всех ⁽¹²⁾	Действующая квал. отметка	Действующая квал. Отметка ⁽¹²⁾
Всего часов ⁽¹⁰⁾	4000	3000	1500	3000	2000
Общий налет (часов) в качестве командира воздушного судна ⁽¹⁰⁾	2500	1500	1000	1500	1000
Налет (часов) на реактивном самолете, из них 50 % - командир судна ⁽¹⁰⁾	2000				
Общий налет в часах на многомоторном воздушном судне в качестве командира (1/3 может составлять налет в рамках ICUS) ^(7,9, 10)	2000	1200		1200	500
Общий налет (часов) на воздушных судах аналогичной сложности	500 для всех				
Общий налет (часов) в качестве командира экипажа на воздушном судне данного типа (может полностью быть в рамках ICUS) ⁽⁷⁾	100 для всех (может быть сокращен на 50% при обучении на тренажере)				

* для работы в дневное время по ПВП могут привлекаться пилоты, работающие на коммерческой основе

Квалификационные требования для вторых пилотов	Коммерческая (CPL) для ВСЕХ				
Лицензия	Действующая квал. отметка	Действующая квал. отметка	Действующая квал. отметка ⁽¹²⁾	Действующая квал. отметка	Действующая квал. отметка ⁽¹²⁾
Право полета по приборам – вертолет или самолет					
Общий налет, часов	1000	500	500	500	500
Общий налет (часов) на многомоторных воздушных судах	500	250		500	250
Общий налет (часов) командиром экипажа	100	100	100	100	100
Общий налет (часов) на реактивных самолетах	100*				
Общий налет (часов) на воздушных судах, пилотируемых по контракту	50 для всех (может быть сокращен на 50% при обучении на тренажере)				

*применимо только к пилотам реактивных самолетов

Квалификация как пилота, так и второго пилота					
Свободное знание английского языка, согласно требованиям ИКАО	Для всех				
Типовая классификация для воздушного судна, пилотируемого по контракту	Действующие для всех				
Общий налет (часов) за предыдущие 90 дней ⁽²⁾	50 часов за 90 дней, 10 на типовом воздушном судне				
Обучение заходу на посадку в последние 90 дней ⁽⁴⁾	1/тип	1/тип		1/тип	1/тип
Медицинская справка, соответствующая лицензии	Действующая для всех				
Полеты в темное время суток за предыдущие 90 дней ⁽³⁾	3 цикла	3 цикла	Не разрешено	3 цикла	3 цикла
Обучение по программе использования информационно-исполнительских возможностей кабины пилота (CRM) или по программе принятия аэронавигационных решений (ADM), начальное/повторное ⁽⁶⁾	Ежегодно				

Знание топографии района и опыт специальных операций Ежегодные полеты на вертолете со спасательным плотом, 1 цикл Лебедка, 90 дней Грузовой крюк вертолета – периодически Обучение покиданию вертолета под водой Происшествия и нарушения	(11)	Один год опыта работы, аналогичной работам, указанным в контракте (например, арктические условия, морские операции, горные операции, пустыня, джунгли или международные полеты).		
				ежегодно
	(5)		Не разрешено	3 цикла
	(5)		ежегодно	3 цикла
	Для пилотов, участвующих в морских операциях – один раз в 4 года			
2 года без происшествий по вине человека и отсутствие нарушений				

- (1) Требования к воздушным судам с МВМГН ≤5700 кг распространяются также на следующие типы воздушных судов с МВМГН более 5700 кг: King Air 300, Fairchild Metro III/23, SC-7 Skyvan и Dornier серии 228.
- (2) Если командир экипажа или второй пилот не имеют 50 часов налета за предыдущие 90 дней, проводится некоммерческий контрольный полет под руководством квалифицированного пилота-инспектора или инструктора Компании.
- (3) Один ночной цикл состоит из взлета и посадки в темное время суток. При привлечении вертолетов для выполнения морских операций циклы включают в себя полет на морской объект. Для выполнения ночных полетов требуются два пилота, знающих ППП, многомоторное воздушное судно для полетов по ППП и выполнение инструкций ППП.
- (4) Для захода на посадку используется специальный тип захода на посадку с учетом имеющегося оборудования на борту воздушных судов, эксплуатируемых по контракту (например, NDB/GPS/ILS/VOR/DME и т.д.).
- (5) При установке лебедки один цикл должен включать одну полную погрузку/разгрузку с помощью лебедки, а при установке оборудования для наружной транспортировки – захват и перемещение одного груза. Периодичность может быть сокращена за счет проверки квалифицированным Консультантом по вопросам авиатранспортного обслуживания.
- (6) Использование информационно-исполнительских возможностей кабины пилота (CRM), а для воздушного судна, управляемого одним пилотом – принятие аэронавигационных решений (ADM). Повторное обучение может проводиться путем проводимого на земле инструктажа по ограниченному участку маршрута или как часть ежегодной проверки знания маршрута.
- (7) Для управления под наблюдением инструктора (ICUS) должны выполняться требования для многомоторных воздушных судов, а также требования, указанные в п. в 5.1.4.
- (8) Пилоты самолетов, участвующих в долгосрочных операциях при использовании воздушных судов с герметичным фюзеляжем, должны проходить разовый курс адаптации к гипоксии.
- (9) Для полета в ночное время в качестве командира 50 часов налета должны быть в ночное время.
- (10) Может быть уменьшен на 500 часов, если имеется программа обучения на основе летной квалификации, удовлетворяющая требованиям пункта 5.1.5.
- (11) Для полетов на гидросамолете с опорными поплавками у первых пилотов должно иметься разрешение на такие полеты и налет на таких гидросамолетах не менее 500 часов.
- (12) Обязательно для ППП, в остальных случаях зависит от задачи и должности, но действующая квалификационная отметка обязательна для всех (на случай необходимости стабилизации отклонений при выполнении ППП).

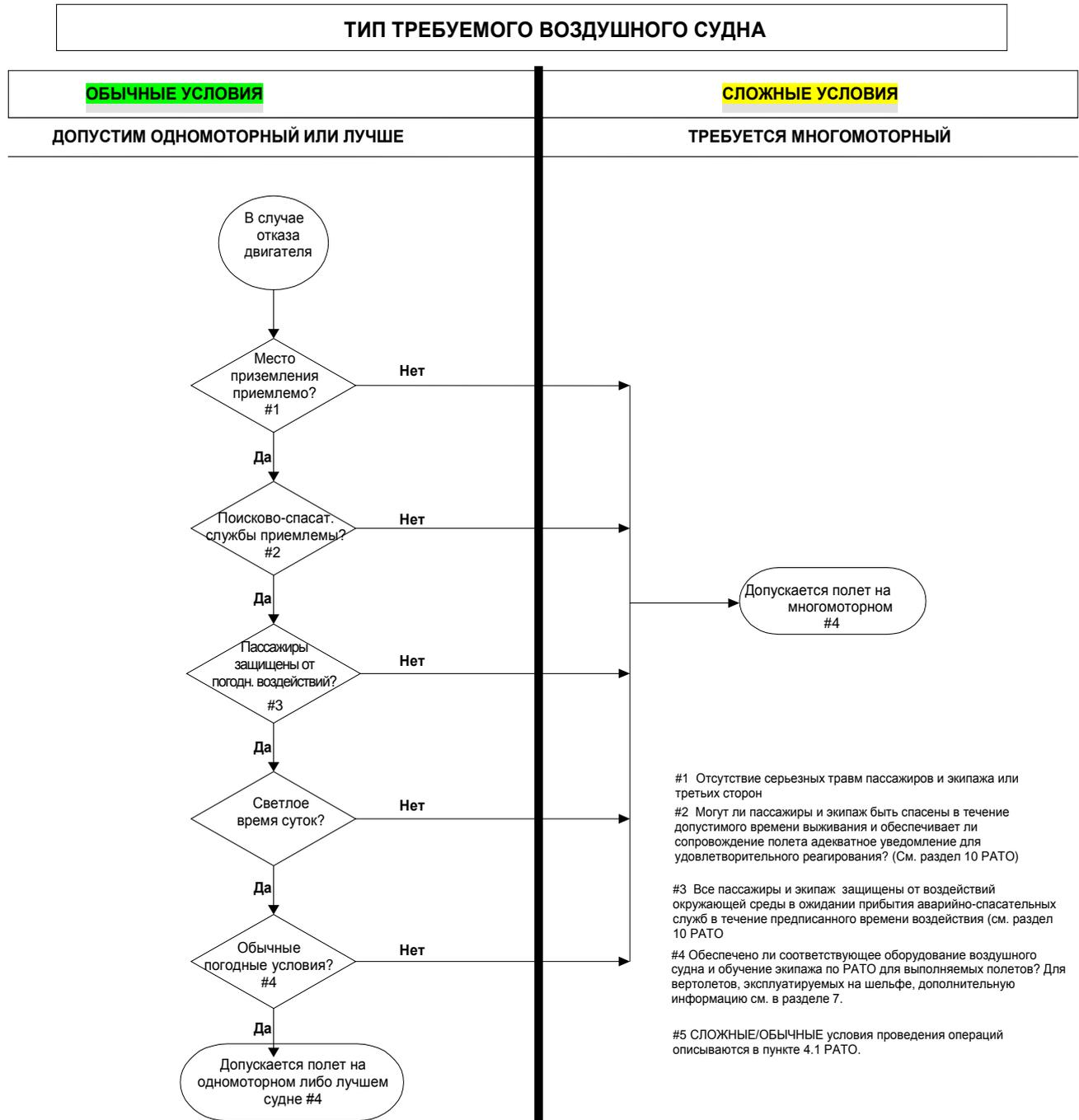
Таблица 5.6. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВСПОМОГАТЕЛЬНОМУ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ

Опыт	Воздушный наблюдатель или член экипажа, не имеющий статуса пилота	Старший борт-инженер самолета	Старший бортинженер вертолета	Борт-инженер самолета	Борт-инженер вертолета	Руководитель погрузочно-разгрузочных работ	Диспетчер	Начальник вертолетной площадки
Руководящая должность		1 год						
Общий налет на вертолетах			5 лет		2 года	1 год		
Общий налет на самолетах		5 лет		2 года				
Общий налет в полевых условиях		2 года		1 год				

Квалификационные требования									
Соответствующие квалификации (планер, силовая установка, приборы или авиационная электроника), подтвержденные местным органом гражданской авиации.		Да							
Утвержденная заводом программа или программа, утвержденная надзорными органами, в отношении типа воздушного судна и двигателя обслуживаемого воздушного судна.		Да (2)							
Использование информационно-исполнительских возможностей кабины пилота (CRM) / принятие аэронавигационных решений (ADM).	Да	Члены экипажа воздушного судна включаются в программы CRM/ADM							
Обучение учету человеческих факторов		Да							
Формальное обучение и транспортировка груза вертолетом, обучение работе с лебедкой и грузом. Знание требований местного органа гражданской авиации.						Да. Минимальный опыт 1 год (1)			
Формальное обучение и опыт работы с радиостанцией, методы наблюдения, обязанности и обнаружение препятствий/опасностей.	Да. Минимальный опыт 1 год (1)								
Формальное обучение и опыт работы с радиостанцией, диспетчерского управления и наблюдения за погодными условиями.								Да, минимальный опыт 1 год (1)	
Переподготовка, включая проверку знания соответствующих инструкций	Да, максимальная периодичность – два года (2), включая курс CRM/ADM и учет человеческих факторов, как предусмотрено выше. Для условий долговременных контрактов предпочтительна ежегодная переподготовка.								

1. В ином случае проверка летной квалификации персоналом Компании.
2. В некоторых странах УГА не признает такую программу. Тем не менее, Оператор должен разработать письменную программу обучения для каждого типа воздушного судна/двигателя.

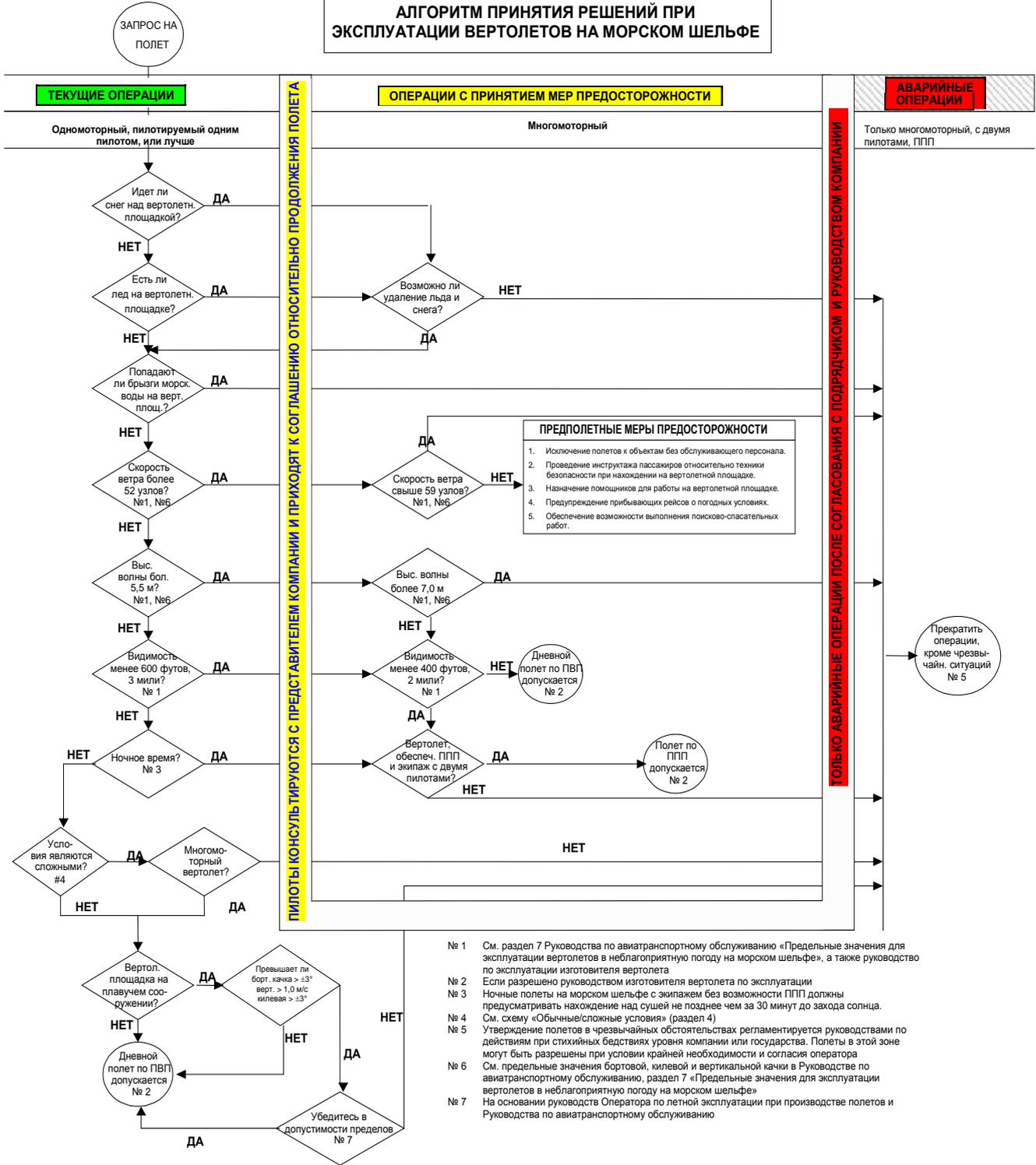
СХЕМА 4.10 - АЛГОРИТМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ОБЫЧНЫХ/СЛОЖНЫХ УСЛОВИЙ



СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

СХЕМА 7.4. НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

**АЛГОРИТМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПРИ
ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ НА МОРСКОМ ШЕЛЬФЕ**



СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

ФОРМА 1.9. ОТЧЕТ О ПОЛЕТАХ

(представляется раз в полгода или по завершении спецрейсов)

Название Родственной
организации:

Название Компании:

Контактное лицо по вопросам
авиатранспортного
обслуживания:

Период времени:

Год:

	Модель BC	Модель BC	Модель BC	Модель BC	ВСЕГО
	№ BC	№ BC	№ BC	№ BC	
					0
1 Общее время полета (исключая время, когда воздушное судно не движется)					0
2 Суммарное число полетов (1 взлет и 1 посадка)					0
3 Общее количество пассажиров (сумма по всем полетам)					0
4 Общий объем груза (указать в фунтах или килограммах)					0
5 Всего пассажиро-миль (включая эквивалент груза)					0
6 Эксплуатационные расходы по всей системе (указать наименование использованной валюты) Примечание: включая амортизацию					0
Позиции 1-6: Определения и примеры расчетов указанных выше данных приводятся в главе 6 Руководства по оптимальным методам логистического обеспечения операций.					
7 Затраты на эксплуатацию объекта (если не указаны выше) (указать наименование использованной валюты)	<input type="text"/>				
8 Капитальные затраты (фактические капитальные затраты с начала года) (указать наименование использованной валюты) Примечание: только закупка воздушного судна/частей	<input type="text"/>				
9 Численность персонала (необходимого для надзора за операциями)	Компания:	Контракт:	Всего:	<input type="text"/>	

Экземпляр направить в Авиатранспортный отдел:

ФАКС: 972-373-3735
 ПОЧТОВЫЙ АДРЕС: 3250 Love Field Drive, Dallas, TX 75235-2002 USA
 ЭЛ. ПОЧТА: AviationDallas@exxonmobil.com

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

(ПРИМЕР)

ФОРМА 10.1 - КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ЭКСТРЕННОГО РЕЙСА

1. По возможности дать указание всем воздушным и морским судам освободить эфир или находиться в режиме прослушивания, чтобы не мешать связи. Заполнить следующую форму:

****ИЗБЕГАТЬ УПОМИНАНИЯ ИМЕН, ФАМИЛИЙ ПОСТРАДАВШИХ НА ОТКРЫТЫХ ЧАСТОТАХ****

Ф. И. О. заявителя: _____ Компания: _____

Номер телефона или частота: _____

Местонахождение пострадавшего(их): _____

Характер травмы: _____

Ближайшее пригодное для посадки место: _____

Мужчина ___ Женщина ___ Нужны ли носилки? Да ___ Нет ___

Нужна ли помощь медицинского работника/врача на месте? Да ___ Нет ___

Нужна ли машина скорой помощи? Да ___ Нет ___

Организация пострадавшего(их): _____

Погодные условия: _____

2. _____ Оповестить Местного авиационного агента Компании по телефону (- -)

3. Есть ли в непосредственной близости воздушные/морские суда?

___ ДА (Продолжить заполнение списка)

___ НЕТ (Вызвать коммерческую медицинскую эвакуационную службу по телефону (- -) и перевести в режим готовности)

4. Установлена ли связь с воздушными/морскими судами в районе?

___ ДА (Дать им указание слушать на этой частоте и продолжить заполнение списка)

___ НЕТ (Продолжить заполнение списка)

5. _____ Координировать проведение эвакуации с представителем компании и определить, кто забирает пострадавшего(их). Предоставлять любую информацию, необходимую для быстрого, безопасного вывоза и транспортировки пострадавшего(их).

6. _____ Оповестить больницу в случае эвакуации с госпитализацией и при необходимости вызвать машину скорой помощи.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

(ПРИМЕР)

ФОРМА 10.2 - КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НЕ ПРИБЫВШЕГО В СРОК ВОЗДУШНОГО СУДНА

Лица, получившие уведомление о не прибывшем в срок воздушном судне, должны передать местному авиационному агенту компании следующую информацию:

Время _____

1. Ф. И. О. заявителя _____

№ телефона _____ Бортовой № ВС: _____

Куда не прибыло в срок?: _____

Пункт сопровождения полетов должен предпринять следующие действия:

2. _____ Попытаться выяснить местонахождение путем проверки ближайших мест стоянки, через находящееся поблизости воздушное судно или с помощью других средств связи (морские суда, авиационное агентство и т.д.). По установлении местонахождения или при невозможности его установления продолжить действия по перечню.
3. _____ Оповестить местного авиационного агента компании по телефону (- -), который продолжит действия по перечню. После отправки данного оповещения возобновить обычную работу по сопровождению полетов. При невозможности установления связи перейти к пункту 4 и продолжать действия по перечню.

Местный авиационный агент компании должен предпринять следующие действия:

4. _____ Оповестить соответствующего менеджера Компании (менеджера по эксплуатации или, если с ним невозможно связаться, вышестоящего руководителя).
5. _____ Попытаться направить в район воздушные или морские суда с других маршрутов, если это возможно по метеоусловиям.
6. _____ Оповестить владельца воздушного судна о состоянии дел.
7. _____ Оповестить в установленном порядке поисково-спасательную организацию (- -).
8. _____ Оповестить Авиационные контрольно-надзорные органы (- -).
9. _____ Определить численность персонала и Ф. И. О. через службу сопровождения полетов или по пассажирскому манифесту из основного места базирования воздушного судна.
10. _____ Оповестить Авиатранспортный отдел (972-373-3790).
11. _____ Оповестить представителя отдела управления рисками (- -).

Внести необходимые изменения в бланк, указав дополнительные номера телефонов и т.д.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

(ПРИМЕР)

ФОРМА 10.3 - КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ПРОИСШЕСТВИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ**Лицо, получившее оповещение, должно предпринять следующие действия:**

Время: _____

1. Собрать следующую информацию:
 - * Характер инцидента: _____
 - * Место инцидента: _____
 - * Необходимая медицинская помощь: _____
 - * Число сотрудников, получивших травмы: _____
 - * Бортовой № ВС: _____
 - * Ф. И. О. /бортовой № лица, наблюдавшего предпосылку к происшествию: _____
 - * № контактного телефона или частота: _____
 - * Есть ли кто-либо на месте происшествия? _____
 - * Метеоусловия и волнение (для происшествия над морем): _____
2. _____ Оповестить коммерческую службу медицинской эвакуации, при необходимости, о пострадавших (если таковые есть).
3. _____ Оповестить авиационного агента компании по телефону (- -), который продолжит действия по перечню. После отправки данного оповещения возобновить обычную работу по сопровождению полетов. При невозможности установления связи перейти к пункту 4 и продолжать действия по перечню.

Авиационный агент компании должен предпринять следующие действия:

4. _____ Оповестить менеджера Компании по эксплуатации (или, если с ним невозможно связаться, вышестоящего руководителя).
5. _____ Оповестить представителя отдела управления рисками (- -).
6. _____ Оповестить владельца воздушного судна (- -).
7. _____ Оказать любую помощь, которая может потребоваться при спасательных работах.
8. _____ Определить численность персонала на борту и Ф. И. О. через службу сопровождения полетов или по пассажирскому манифесту из основного места базирования воздушного судна.
9. _____ Удостовериться в том, что контрольно-надзорные органы оповещены владельцем воздушного судна.
10. _____ Оповестить Авиатранспортный отдел (972-373-3790).

ПРИМЕЧАНИЕ: Свести к минимуму радио- и телефонные переговоры. Сообщать только факты, а не слухи.

Внести необходимые изменения в бланк, указав дополнительные номера телефонов и т.д.

СТРАНИЦУ НЕ УДАЛЯТЬ

(ПРИМЕР)

ФОРМА 10.4 – ОТЧЕТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ/ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ**А. УСЛОВИЯ**

Тип воздушного судна	Бортовой номер ВС	Дата	Из:	Куда:	Местонахождение
Условия на земле	Освещенность	Полетные условия	Метеоусловия		Этап полета

В. ОПИСАНИЕ ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ/ИНЦИДЕНТА ИЛИ ПРЕДПОЛОЖЕНИЕ

С. ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ ИЛИ ИНЦИДЕНТА?

Д. ВАША РЕКОМЕНДАЦИЯ(И): в целях предотвращения ситуации или рационализации?

Ф. И. О.: _____ Номер телефона: _____
Наименование Компании _____ Страна: _____ Дата: _____

Е. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ - Обзор / Рекомендации

Начальник службы техобслуживания: _____ Дата: _____
Старший пилот: _____ Дата: _____

**(ПРИМЕР) - ПРОДОЛЖЕНИЕ
ФОРМА 10.4 – ОТЧЕТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ/ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ**

F. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ – Обзор / Рекомендации

G. УПРАВЛЕНИЕ – Действия / Выводы

1. Принято. Отдельный эпизод, не требующий дальнейших мер	Да	Нет
2. Необходимые краткосрочные меры:		
3. Необходимые долгосрочные меры:		

H. АВИАТРАНСПОРТНЫЙ ОТДЕЛ – Действия

1. Получено, дата и время: _____ Дело №: _____
2. Распространено среди соответствующих Родственных организаций: _____ Дата: _____
3. Составлена аннотация: _____ Дата: _____
4. Автор проинформирован о результатах: _____ Дата: _____

РАЗДЕЛ 13. АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

АВАРИИ, ИНЦИДЕНТЫ, ОПАСНОСТИ;
АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ КОМПЛЕКТЫ;
АЭРОПОРТЫ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫЕ ПОЛОСЫ;
БАЗЫ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЕТОВ;
БЫСТРАЯ ДОЗАПРАВКА;
ВЕРТОДРОМЫ;
ВЕРТОЛЕТНЫЕ ПЛОЩАДКИ;
ВНУТРЕННИЕ ПРОВЕРКИ ОПЕРАТОРА;
ВОЗДУШНЫЕ СУДА НА ЗЕМЛЕ С РАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ;
ГЕОФИЗИЧЕСКАЯ СЪЕМКА;
ГРУЗ;
ГРУЗ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ;
ДОЗАПРАВКА ПРИ РАБОТАЮЩЕМ ДВИГАТЕЛЕ (БЫСТРАЯ ДОЗАПРАВКА);
ДОПУСТИМЫЕ МЕТЕОУСЛОВИЯ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ МЕТЕОСВОДОК;
ИНСТРУКТАЖ НА ИНОСТРАННОМ ЯЗЫКЕ;
ИНСТРУКТАЖ ПАССАЖИРОВ;
ИНСТРУКТАЖ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВИДЕОМАТЕРИАЛОВ;
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННО-ИСПОЛНИТЕЛЬСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ КАБИНЫ ПИЛОТА (CRM);
КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КОНСУЛЬТАНТЫ ПО ВОПРОСАМ АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ;
КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА ТОПЛИВА;
КОНТРОЛЬНЫЕ ПЕРЕЧНИ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ;
КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ НЕ ПРИБЫВШЕГО В СРОК ВОЗДУШНОГО СУДНА;
КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ПРОИСШЕСТВИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ;
ЛЕТНЫЕ ПОЛОСЫ/ УДАЛЕННЫЕ ВПП;
МЕСТА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ;
МИНИМАЛЬНЫЕ ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ;
МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА;
НАРКОТИКИ/УЧЕТНЫЕ ПРЕПАРАТЫ И АЛКОГОЛЬ;
НЕ ПРИБЫВШЕЕ В СРОК ВОЗДУШНОЕ СУДНО;
НЕЗАВИСИМЫЕ ПРОВЕРКИ;
ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТА НАД МОРСКИМИ АКВАТОРИЯМИ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ;
ОПАСНЫЕ МАТЕРИАЛЫ (ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ);
ОПЕРАЦИИ С ЛЕБЕДКОЙ;
ОПЛАТА ТРУДА/ЗАРПЛАТА;
ОТБОР ВОЗДУШНЫХ СУДОВ;
ОТСТУПЛЕНИЯ;
ОТЧЕТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ/ОПАСНОЙ СИТУАЦИИ;
ОЦЕНКА И ПРИВЛЕЧЕНИЕ ОПЕРАТОРОВ;
ОЦЕНКА РИСКОВ;
ПАССАЖИРСКИЙ МАНИФЕСТ;
ПАТРУЛИРОВАНИЕ ТРАССЫ ТРУБОПРОВОДА/ВОЗДУШНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ;
ПЕРЕДВИЖНЫЕ МОРСКИЕ ТОПЛИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ БАКИ;
ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ (ПО);
ПЕРИОДИЧЕСКИЕ И ВНЕПЛАНОВЫЕ ПРОВЕРКИ;
ПЛАНИРОВАНИЕ РЕАГИРОВАНИЯ В ЧЕРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ;
ПОДГОТОВКА КОНТРАКТА;
ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ;
ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ И ОБОРУДОВАНИЕ;
ПОЛЕТ/ДЕЖУРСТВО;
ПОЛЕТЫ В РАЙОНАХ С ИНТЕНСИВНЫМ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, А ТАКЖЕ НАД ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ ИЛИ ПРОМЫШЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ;
ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С МОРСКИМИ СУДАМИ;
ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ НАД МОРСКОЙ АКВАТОРИЕЙ;

ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ ИЛИ ГИДРОСАМОЛЕТАХ НАД МОРСКОЙ АКВАТОРИЕЙ ПРИ ОБЫЧНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ;
ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ ИЛИ ГИДРОСАМОЛЕТАХ НАД МОРСКОЙ АКВАТОРИЕЙ ПРИ СЛОЖНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ;
ПОЛЕТЫ С ПОСАДКОЙ НА ПЛАВУЧИЕ СИСТЕМЫ ДОБЫЧИ, ХРАНЕНИЯ И ОТГРУЗКИ (ПСДХО);
ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ;
ПРАВИЛА ПОЛЕТА ПО ПРИБОРАМ (ППП);
ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ ОБ АВАРИЯХ, ИНЦИДЕНТАХ/ОПАСНОСТЯХ И ОПАСНЫХ СБЛИЖЕНИЯХ В ПОЛЕТЕ;
ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ;
ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ПРОВЕРКИ БАЗ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЕТОВ;
ПРОЕКТИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ТОПЛИВНЫМИ СИСТЕМАМИ;
ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ БАЗ ОБСЛУЖИВАЮЩИХ ПОЛЕТЫ;
ПУНКТЫ СБОРА ПассажиРОВ;
РАСПЫЛЕНИЕ ХИМИЧЕСКИХ ПРЕПАРАТОВ;
РЕКОМЕНДУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ;
РЕКОМЕНДУЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ САМОЛЕТОВ;
РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ОТБОРУ ПРОБ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА;
СЛОЖНЫЕ ПОГОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ;
СОКРАЩЕНИЯ;
СООБЩЕНИЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ (СОПРОВОЖДЕНИЕ ПОЛЕТОВ);
СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НА БАЗАХ ОБСЛУЖИВАЮЩИХ ПОЛЕТЫ;
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ;
СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ;
СТАНДАРТНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИЕМКЕ;
СТРАХОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО;
ТРЕБОВАНИЯ К ВЕРТОЛЕТАМ;
ТРЕБОВАНИЯ К ВСПОМОГАТЕЛЬНОМУ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ;
ТРЕБОВАНИЯ К КВАЛИФИКАЦИИ ПЕРСОНАЛА;
ТРЕБОВАНИЯ К КОНФИГУРАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА;
ТРЕБОВАНИЯ К ОДЕЖДЕ ПАССАЖИРОВ;
ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТАМ;
ТРЕБОВАНИЯ К САМОЛЕТАМ;
ТРЕБОВАНИЯ К СТАЖУ И ПОДГОТОВКЕ ПИЛОТОВ;
ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ;
УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ;
УЧЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЦЕНАРИЕВ;
УЧЕТ ВЕСА ПАССАЖИРОВ;
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВЕРТОЛЕТНЫХ ПЛОЩАДОК;
ЭКСТРЕННЫЕ РЕЙСЫ;

13.0 СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

СОКРАЩЕНИЕ	Значение
(A)SB	Аварийный бюллетень на доработку
(E)GPWS	(Расширенная) система предупреждения опасного сближения с землей
ADI	Индикатор отклонения положения воздушного судна
ADM	Аэронавигационное принятие решения (пилотом)
AFM	Руководство по летной эксплуатации самолетов
AME	Инженер по техническому обслуживанию воздушных судов
ANO	Аэронавигационный приказ
AOC	Свидетельство Оператора воздушных перевозок
ARA	Заход на посадку по бортовому радиолокатору
ASL	Над уровнем моря
ATP(L)	Свидетельство пилота транспортной авиации
CFIT	Столкновение с землей при работающем двигателе
CG	Центр тяжести; центровка
COM	Руководство по производству полетов Компании
CPL	Свидетельство пилота коммерческой операции
CRM	Использование информационно-исполнительских возможностей кабины пилота
CVR	Речевой регистратор переговоров в кабине экипажа
DG	Опасные грузы
DME	Дальномерное оборудование
EAP	План действий в чрезвычайной ситуации
ELT	Аварийный приводной передатчик
EPIRB	Переносной аварийный радиомаяк
FDR	Бортовой регистратор данных
FOD	Повреждение посторонним предметом
GPS	Глобальная система позиционирования
HUMS	Система диагностики состояния агрегатов и систем вертолёта
ICUS	Управление под наблюдением
LAHSO	Посадка с остановкой перед пересекающей полосой
LAME	Техническое обслуживание лицензированного воздушного судна
MAUW	Максимальная полная полетная масса
MOM	Руководство по работам по техническому обслуживанию
MPM	Руководство по правилам технического обслуживания
OEI	При одном неработающем двигателе
PIC	Командир корабля
QA	Обеспечение качества
RFM	Руководство по летной эксплуатации вертолетов
SIC	Второй пилот
STOL	Воздушное судно короткого взлета и посадки
TAWS	Система раннего предупреждения приближения к земле
TBO	Межремонтный ресурс
TCAD	(бортовое) устройство предотвращения столкновений в воздухе
TCAS	(бортовая) система предотвращения столкновений в воздухе
AO	Авиатранспортный отдел («ЭксонМобил»)
BO	Бюллетень на обслуживание
БКВК	Бортовая, килевая, вертикальная качка
ВМУ	Визуальные метеорологические условия
ВЧ	Высокая частота
ИБП	Источник бесперебойного питания
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИСС	Индивидуальное спасательное средство на воде (зд.: спасательный жилет)
ИТВС	Индикатор текущей вертикальной скорости
НОТАМ	Извещение для пилотов
ОВЧ	Очень высокая частота

СОКРАЩЕНИЕ	Значение
ПВП	Правила визуальных полетов
ПЛЧС	План ликвидации чрезвычайных ситуаций
ПМУ	Приборные метеорологические условия
ППП	Правила полета по приборам
ПСО	Перечень сопутствующего оборудования
ОПСО	Основной перечень сопутствующего оборудования
РАТО	Руководство по авиатранспортному обслуживанию («ЭксонМобил»)
УВД	Управление воздушным движением
УГА	Управление гражданской авиации
УЛГ	Указания по летной годности