

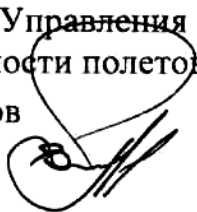
Разослано письмом ФСНСТ от 31.05.2005 № 8.10-772, исп. Шнырев 155-5156

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта

"Согласовано"

Начальник Управления инспекции
по безопасности полетов

В.А. Рудаков

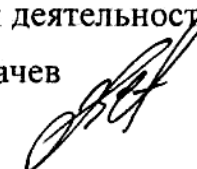


29.04.05

"Согласовано"

Начальник Управления надзора
за летной деятельностью

Е.Н. Лобачев

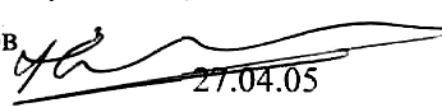


29.04.05

"Согласовано"

Начальник Управления надзора за
поддержанием летной годности
гражданских воздушных судов

А.В. Елистратов

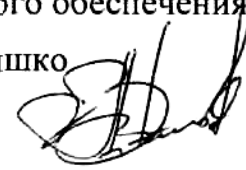


27.04.05

"Согласовано"

Заместитель начальника
Управления административного
и правового обеспечения

В.В. Мнишко



10.05.05

Методические рекомендации
по проведению работ при регистрации
эксплуатанта авиации общего назначения

Содержание

Порядок проведения регистрации эксплуатанта.....	2
1.1. Предварительные работы.....	2
1.2. Рассмотрение заявки	2
1.3. Проведение проверок и выдача Свидетельства о регистрации	4
Руководство по производству полетов (информация по организации полетов)	6
1.1. Общие положения.....	7
1.1.1. Данные об эксплуатанте.....	7
1.2. Система обеспечения безопасности полетов	8
1.2.1. Цели, стоящие перед системой обеспечения безопасности полётов	8
1.2.2. Мероприятия по обеспечению безопасности полётов	8
1.3. Обеспечение полетов	8
1.3.1. Аэронавигационное обеспечение	8
1.3.2. Медицинское обеспечение	8
1.3.3. Метеорологическое обеспечение	9
1.3.4. Обеспечение технического обслуживания и ремонта воздушных судов.....	9
1.3.5. Авиационная безопасность	9
1.3.6. Страхование ответственности	9
1.4. Организация летной работы.....	9
1.4.1. Виды разрешенных полетов.....	9
1.4.2. Подготовка летного состава.....	10
1.4.3. Состав экипажа.....	10
1.4.4. Порядок включения в задание на полет.....	10
1.4.5. Выполнение полетов на различных типах ВС	10
1.4.6. Полетное, рабочее время и время отдыха экипажа.	10
1.4.7. Предварительная подготовка.....	10
1.4.8. Предполетная подготовка	11
1.4.9. Расчет необходимого на полет запаса топлива.....	11
1.4.10. Планирование полетов.	11
1.4.11. Процедуры заправки горюче-смазочными материалами.....	11
1.4.12. Процедуры взаимодействия членов экипажа.....	11
1.5. Ограничения.....	11
1.6. Руководство по обеспечению авиационной безопасности	11
1.6.1. Основные меры по предупреждению актов незаконного вмешательства.....	11
1.6.2. Меры по обеспечению авиационной безопасности включают:	12
1.6.3. Права и обязанности КВС по обеспечению авиационной безопасности	13
Руководство по организации технического обслуживания ВС эксплуатанта АОН	14
Информация по организации технического обслуживания ВС эксплуатанта АОН.....	22

Настоящие методические рекомендации (далее - рекомендации) являются пособием для специалистов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при выполнении работ по регистрации эксплуатантов авиации общего назначения (далее - АОН) и разработаны в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения", утвержденных приказом Минтранса России от 18 июня 2003г. №147 (далее – ФАП 147).

Работы по проведению регистрации производятся в территориальных управлениях государственного авиационного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – органах регистрации).

Порядок проведения регистрации эксплуатанта

1.1. Предварительные работы

По обращению субъекта АОН в орган регистрации ему разъясняется порядок регистрации, предоставляются на безвозмездной основе образцы документации на электронных носителях заявителя, дается информация о месте приобретения необходимых нормативных правовых документов.

Заявка на регистрацию эксплуатанта АОН и прилагаемые к ней документы (далее - документация) могут направляться при личном посещении или по почте. При направлении по почте заявка и копии прилагаемых к ней документов должны быть заверены нотариусом в установленном порядке.

Для приема заявок при личном посещении заявителей руководителю органа регистрации необходимо определить помещение, ответственного за прием посетителей и часы приема. Время приема должно быть не менее 30 часов в неделю, из них 4 часа в нерабочее время (после 18-00 по местному времени или в субботу).

Принятая заявка регистрируется в журнале и заявителю выдается справка о принятой заявке, в которой указывается дата ее принятия, объем материалов и фамилия и должность принявшего заявку. При приеме заявки по почте справка направляется заявителю по указанному в заявке адресу.

При неполной заявке заявителю сообщается о времени, в течение которого необходимо предоставить недостающие материалы (как правило, 14 календарных дней) и о возможности ее возврата на доработку, о чем делается соответствующая отметка в упомянутой справке.

Порядок направления заявок по почте, адрес органа, осуществляющего регистрацию эксплуатантов, время и место приема заявок на регистрацию должны быть доведены до субъектов АОН подконтрольного региона.

1.2. Рассмотрение заявки

Рассмотрение предоставленной документации производится на основе следующих принципов:

В качестве свидетельств о государственной регистрации воздушных судов, заявляемых для полетов, принимаются свидетельства о государственной регистрации, выданные в установленном порядке Государственным реестром гражданских воздушных судов Российской Федерации. При первоначальной регистрации эксплуатанта допускается принимать справки из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации о предварительном приеме документов на регистрацию и резервировании государственного опознавательного знака.

В качестве сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) воздушных судов принимается сертификат, выданный в соответствии с требованиями:

Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17 марта 2003г. № 118, или

Федеральных авиационных правил "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации", утвержденных приказом Минтранса России от 16 мая 2003г. № 132 (в редакции приказа Минтранса России от 16 июля 2003г. № 163).

Документы, подтверждающие обязательное страхование (договоры страхования, страховые полисы и т.д.), должны быть выданы организациями, имеющими соответствующие лицензии на право страхования авиационных рисков.

Руководство по производству полетов (информация по организации полетов) должно содержать, как минимум, информацию в объеме образца указанного в Приложении 1 к настоящим рекомендациям.

Руководство по организации технического обслуживания воздушных судов (информация по техническому обслуживанию воздушного судна) должно содержать, как минимум, информацию в объеме образца указанного в Приложениях 2 и 3 к настоящим рекомендациям.

Заявитель может вносить в предоставляемые документы информацию, необходимую для обеспечения эффективного и безопасного выполнения полетов.

При применении требований пункта 19 ФАП 147 в части предоставления договоров на услуги по обеспечению полетов, необходимо учитывать требования статьи 421 Гражданского кодекса Российской Федерации, а также особенности деятельности конкретного эксплуатанта.

Для этого, при условиях полетов, делающих невозможным (нецелесообразным) получение услуг по указанным в статье 19 ФАП 147 видам обеспечения заявитель может предоставить информацию об эквивалентных методах обеспечения полетов, например:

- при приеме документов, определяющих порядок технического обслуживания воздушных судов эксплуатантом АОН, в качестве эквивалента выполнения установленных в пункте 19 ФАП 147 требований, заявитель может предоставить информацию о персонале, выполняющем обслуживание воздушных судов (с полетной массой менее 5700кг. и единичных экземпляров

воздушных судов), имеющем свидетельства с соответствующими сертификатами, а также документ, подтверждающий характер взаимодействия указанного персонала и эксплуатанта.

- для полетов в районе аэродрома (площадки базирования), не имеющего отдельной службы метеоинформации, в качестве ее источника можно использовать аттестованный барометр и средство визуального контроля направления и силы ветра. При этом полеты производятся по результатам анализа данных о погоде, полученных по общедоступным источникам авиационной метеоинформации при отсутствии опасных явлений погоды;

- в случае отсутствия медицинского работника, имеющего право проводить предполетное медицинское освидетельствование авиационного персонала на аэродроме (посадочной площадке) вылета, решение о допуске к полету членов экипажа принимает командир воздушного судна на основании устного опроса о состоянии здоровья и предполетном отдыхе;

- при отсутствии договора на обеспечение (осуществление мер) авиационной безопасности эксплуатант в разделе РПП "Руководство по обеспечению авиационной безопасности" предоставляет порядок выполнения требований по обеспечению авиационной безопасности;

- местами базирования воздушных судов эксплуатанта АОН могут быть аэродромы гражданской авиации, совместного базирования и использования, а также площадки с утвержденной в установленном порядке инструкцией на производство полетов. Эксплуатант, воздушные суда которого не требуют аэродромов (площадок) для базирования (сверхлегкие, аэростатические воздушные суда и т.п.), предоставляют информацию о месте фактического хранения ВС.

Кроме непосредственно указанных в пункте 19 ФАП 147 документов рекомендуется требовать предоставления свидетельств авиационного персонала с необходимыми для обеспечения заявленных видов деятельности квалификационными отметками, а также Руководства по летной эксплуатации и техническому обслуживанию воздушных судов (эквивалентные им документы). Указанные Руководства на единичный экземпляр воздушного судна АОН утверждаются органом по сертификации (его полномочным представителем) на основе заключения центра по сертификации, имеющего соответствующий Аттестат аккредитации, в порядке, определенном Федеральными авиационными правилами «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденными приказом Минтранса России от 17 марта 2003г. № 118.

Рассмотрение представленной в полном объеме документации не должно превышать десяти рабочих дней.

1.3. Проведение проверок и выдача Свидетельства о регистрации

По результатам рассмотрения заявки могут быть приняты следующие решения:

- о запросе документов, не предоставленных (неправильно оформленных) заявителем;

о возвращении заявки заявителю в связи с полным несоответствием представленных документов предъявляемым требованиям;

о регистрации (внесении изменений в свидетельство эксплуатанта, его продлении);

при наличии достоверной информации о несоответствии данных, представленных в заявке фактической деятельности эксплуатанта, может быть принято решение о проведении проверки деятельности эксплуатанта (заявителя).

Оплата расходов, связанных с выездом на место базирования эксплуатанта для его проверки, производится из средств, выделяемых органу на командировочные расходы из бюджета органа. Производство проверок за счет средств заявителя не допускается.

При положительных результатах проверки деятельности эксплуатанта производится его регистрация (внесение изменений в свидетельство эксплуатанта, его продление).

В случае подачи заявки по почте свидетельство по регистрации эксплуатанта высылается по почте ценным письмом с описью вложения и уведомлением о вручении адресату.

Срок действия свидетельства о регистрации эксплуатанта определяется в соответствии с статьей 4 ФАП-147. При этом указанный срок не может быть уменьшен по причине истечения срока действия предъявленных документов после выдачи свидетельства эксплуатанта.

Приложение №1
к Методическим рекомендациям по
проведению работ при регистрации эксплуатанта
АОН

Образец

«УТВЕРЖДАЮ»

Руководитель эксплуатанта АОН
(Эксплуатант АОН)

_____/_____/_____
«__»_____200__г.

**Руководство по производству полетов
(информация по организации полетов)
эксплуатанта авиации общего назначения**
" _____ "
(наименование эксплуатанта)

1.1. Общие положения

Настоящее Руководство по производству полетов (РПП) разработано на основе требований воздушного законодательства Российской Федерации.

Руководство по производству полетов является внутренним нормативным документом эксплуатанта, регламентирующим организацию летной работы и правила выполнения полетов с учетом особенностей деятельности эксплуатанта в целях, определенных для авиации общего назначения (АОН).

Персонал эксплуатанта, связанный с организацией, обеспечением и производством полетов, обязан знать и выполнять требования, определенные настоящим РПП.

РПП разрабатывается и утверждается эксплуатантом (заявителем), и направляется в территориальное УГАН ФСНСТ. Изменения в РПП утверждаются в аналогичном порядке.

Эксплуатант берет на себя обязательство выполнения требований нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации, действующих в Российской Федерации, а также международных договоров Российской Федерации.

1.1.1. Данные об эксплуатанте

Наименование (Ф.И.О.) эксплуатанта _____

Место нахождения (юридический адрес) или место жительства эксплуатанта АОН: _____

Аэродром (посадочная площадка) базирования (место хранения ВС): _____

Контактные телефоны, факс: _____

Регионы полетов: _____

Время суток: _____

(дневные/ночные полеты)

Воздушные суда эксплуатанта (далее - ВС):

Таблица 1

N п.п.	Тип ВС, назначение	Государственный регистрационный опознавательный знак	Предельная масса взл./пос.	Максимальная пассажировместимость и грузоподъемность (чел./кг)
1				

Авиационный персонал эксплуатанта:

Таблица 2

N п.п.	Выполняемые обязанности (должность)	Ф.И.О.	Квалификация (Класс), тип свидетельства, дата и место его выдачи	Квалификационные отметки	Дата окончания срока действия свидетельства
1					

1.2. Система обеспечения безопасности полетов

1.2.1. Цели, стоящие перед системой обеспечения безопасности полётов

Под системой обеспечения безопасности полётов понимается система мер, предпринимаемых эксплуатантом и направленных на исключение появления ситуаций, приводящих к авиационным происшествиям и инцидентам.

Целями функционирования системы являются:

сохранение здоровья и жизни людей и материальных ценностей в ходе деятельности, связанной с выполнением полетов воздушных судов эксплуатанта; исключение необоснованных рисков при осуществлении деятельности эксплуатанта.

1.2.2. Мероприятия по обеспечению безопасности полётов

Эксплуатант принимает на себя обязательства по обеспечению безопасности полётов и осуществляет следующие мероприятия:

обеспечивает знание и выполнение положений основных руководящих документов, регламентирующих деятельность в гражданской авиации, также как и внутренних документов эксплуатанта;

поддерживает необходимый уровень квалификации персонала;

обеспечивает поддержание летной годности воздушных судов;

проводит предварительную и предполётную подготовку в необходимом объеме;

проводит анализ предстоящей метеорологической и аэронавигационной обстановки перед вылетом и в ходе полёта;

соблюдает правила радиообмена, фразеологии, радио и визуальной осмотрительности в полёте;

осуществляет другие действия, направленные на обеспечение безопасности полётов.

1.3. Обеспечение полетов

1.3.1. Аэронавигационное обеспечение

Аэронавигационное обеспечение имеет целью своевременное предоставление экипажу аэронавигационной информации.

Документами аэронавигационной информации, могут являться:

- сборники аэронавигационной информации;
- полетные карты;
- инструкции по производству полетов в районах их выполнения;
- листы предупреждений, поправки, извещения, НОТАМы и др.

Объем аэронавигационной информации определяется типом ВС и видами полетов.

1.3.2. Медицинское обеспечение

Прохождение периодических медицинских осмотров лётный состав осуществляет самостоятельно в ВЛЭК гражданской авиации.

Медицинское обеспечение осуществляется в медицинских пунктах аэропортов (аэродромов, площадок). В случае отсутствия медицинского работника, имеющего право проводить предполетное медицинское освидетельствование на аэродроме (посадочной площадке) вылета, решение о допуске к полету членов экипажа принимает командир воздушного судна на основании устного опроса о состоянии здоровья и предполетном отдыхе.

1.3.3. Метеорологическое обеспечение

Метеорологическое обеспечение на аэродромах (аэропортах, площадках) осуществляется соответствующей службой АМСГ.

Для полетов с аэродрома (площадки), не имеющего отдельной службы метеоинформации, в качестве ее источника можно использовать аттестованный барометр(высотомер) и средство визуального контроля направления и силы ветра. При этом полеты производятся по результатам анализа данных о погоде, полученных по общедоступным источникам авиационной метеоинформации (АТИС, специализированные авиационные Интернет-серверы и т.д.) при отсутствии опасных явлений погоды.

1.3.4. Обеспечение технического обслуживания и ремонта воздушных судов

Порядок технического обслуживания и ремонта воздушных судов изложен в руководстве по организации технического обслуживания воздушных судов (информации по техническому обслуживанию воздушного судна) эксплуатанта.

1.3.5. Авиационная безопасность

Обеспечение авиационной безопасности осуществляется в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Требования по авиационной безопасности к эксплуатантам авиации общего назначения", утвержденными приказом Минтранса России от 27 марта 2003 г. № 29.

Порядок обеспечения авиационной безопасности изложен в разделе "Руководство по обеспечению авиационной безопасности" настоящего Руководства.

Персонал эксплуатанта получает право доступа в необходимые для осуществления их деятельности зоны аэродромов по заявке эксплуатанта в установленном порядке.

1.3.6. Страхование ответственности

Эксплуатант производит страхование ответственности, рисков, имущества и людей в соответствии с действующим законодательством. Документы, подтверждающие обязательное страхование (страховые полисы), должны находиться на борту ВС.

1.4. Организация летной работы

1.4.1. Виды разрешенных полетов

Учебные, тренировочные, спортивно – туристические, демонстрационные, и т.д. (указать необходимое).

Полеты могут выполняться в условиях _____ (указываются условия - по ПВП, или по ППП днем и ночью, по категориям и т.д. – условия определяются квалификацией персонала и ограничениями на условия эксплуатации воздушных судов).

1.4.2. Подготовка летного состава

Подготовка летного состава производится в соответствии с установленными требованиями. Требования и программу подготовки утверждает Управление надзора за летной деятельностью или территориальное УГАН ФСНСТ.

1.4.3. Состав экипажа

Минимальный состав летного экипажа определяется РЛЭ воздушного судна. При выполнении обязанностей члены экипажа должны иметь при себе действующие свидетельства с соответствующими квалификационными отметками. Пилот, имеющий квалификационную отметку КВС, может выполнять обязанности второго пилота.

С согласия эксплуатанта в состав экипажа включаются не указанные в таблице 2 настоящего РПП лица при наличии у них действующих свидетельств с соответствующими квалификационными отметками, которые выполняют требования, предъявляемые к обладателям свидетельств, в том числе и настоящим РПП.

1.4.4. Порядок включения в задание на полет.

Все лица, находящиеся на борту воздушного судна, должны быть внесены в задание на полет. Для службы организации перевозок заполняется дополнительная копия списка пассажиров, который заверяется КВС.

1.4.5. Выполнение полетов на различных типах ВС.

Пилоты эксплуатанта могут выполнять обязанности в составе экипажа на типах (наименованиях) ВС, в соответствии с квалификационными отметками, полученными в установленном порядке. Для легких (максимальной полетной массой до 5700кг) ВС и единичных экземпляров воздушных судов количество таких типов (наименований) не ограничено.

1.4.6. Полетное, рабочее время и время отдыха экипажа.

В разделе указываются нормы полётного времени, устанавливаемые с целью уменьшения вероятности того, что утомление членов экипажа может неблагоприятно повлиять на безопасность полетов.

1.4.7. Предварительная подготовка

Предварительная подготовка экипажа (экипажами) в полном составе. Объем подготовки определяется в зависимости от цели предстоящего полета.

Дополнительно предварительная подготовка проводится:
перед первым самостоятельным полетом командира на данном типе ВС;
перед полетом по специальному заданию по указанию руководителя эксплуатанта.

1.4.8. Предполетная подготовка

Предполетную подготовку экипажа организует и проводит командир ВС перед каждым полетом, летным днём, сменой, с учетом конкретной аэронавигационной обстановки и метеоусловий.

Порядок и очередность прохождения предполетной подготовки определяет КВС.

1.4.9. Расчет потребного на полет запаса топлива

Запас топлива определяется в соответствии с РЛЭ воздушного судна в зависимости от маршрута полета, коммерческой загрузки, метеоусловий и удаленности запасного аэродрома.

1.4.10. Планирование полетов.

Планирование и обеспечение полетов организует КВС (руководитель эксплуатанта, лётный директор) в установленном порядке. КВС может внести, по согласованию с органами УВД, изменения в маршрут полета, в том числе и в процессе полета. Планирование полетов и подача заявок на полеты производится в порядке, определенном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

1.4.11. Процедуры заправки горюче-смазочными материалами

Заправка ГСМ производится по указанию КВС специалистом службы ГСМ аэродрома или обслуживающим ВС специалистом. При отсутствии указанных специалистов заправку производит экипаж под руководством КВС.

Заправка некондиционными или несоответствующими требованиям эксплуатационной документации ГСМ не допускается.

Заправка ВС производится до посадки пассажиров.

1.4.12. Процедуры взаимодействия членов экипажа

Нормальные и аварийные процедуры, обязанности членов экипажа и соответствующие контрольные карты экипажа описаны в РЛЭ.

Однако, возможны ситуации, когда членам экипажа для обеспечения безопасности полета необходимо действовать иначе, чем описано в РЛЭ и других регламентирующих документах. В этом случае экипаж имеет право принимать решение и действовать по своему усмотрению. При этом он несет ответственность за правильную оценку ситуации и обоснованность принимаемых решений.

1.5. Ограничения

Ограничения формируются эксплуатантом на основе квалификации авиационного персонала, ограничений на эксплуатацию воздушных судов эксплуатанта и заявленной сферы деятельности.

1.6. Руководство по обеспечению авиационной безопасности

1.6.1. Основные меры по предупреждению актов незаконного вмешательства

Авиационная безопасность (АБ) эксплуатанта включает в себя мероприятия, направленные на обеспечение безопасности пассажиров и членов

экипажа воздушного судна, которые проводятся в соответствии с установленными требованиями авиационной безопасности.

Основными мерами по предупреждению актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность эксплуатанта являются:

соблюдение пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах;
организация и обеспечение охраны воздушных судов и объектов эксплуатанта АОН;

оборудование воздушных судов противоугонными устройствами;
обеспечение экипажей воздушных судов инструктивными документами по авиационной безопасности;

досмотр пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, багажа, вещей, находящихся при пассажирах, грузов, почты и бортовых запасов;

предполетный досмотр воздушных судов;
организация и принятие мер по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с АНВ.

При базировании (временной стоянке) воздушных судов эксплуатанта в аэропорту меры авиационной безопасности осуществляются службой авиационной безопасности эксплуатанта или службой авиационной безопасности аэропорта.

При базировании (временной стоянке) воздушных судов эксплуатанта вне аэропорта меры авиационной безопасности осуществляются самостоятельно командиром воздушного судна или назначенным им членом экипажа.

1.6.2. Меры по обеспечению авиационной безопасности включают:
установку тормозных и противоугонных устройств;
закрытие и блокирование (опечатывание) на воздушном судне дверей, люков (лючков), заправочных горловин;
уборку (удаление) от воздушного судна посадочных трапов и лестниц;
уборку (удаление) от воздушного судна переносных лестниц, подъемных устройств и пассажирских транспортных средств;
постоянный контроль за доступом к стоянке воздушного судна.

Воздушные суда эксплуатанта, используемые для перевозки пассажиров с оружием, боеприпасами и спецсредствами, должны располагать специальным оборудованием установленного образца для хранения оружия, боеприпасов и спецсредств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета.

При вылете из аэропорта (с аэродрома), где отсутствует служба авиационной безопасности, предполетный досмотр членов экипажа, пассажиров, в том числе вещей, находящихся при них, багажа, грузов, почты, воздушного судна, бортовых запасов проводится сотрудниками службы авиационной безопасности эксплуатанта, а при ее отсутствии - командиром воздушного судна или назначенным им членом экипажа.

1.6.3. Права и обязанности КВС по обеспечению авиационной безопасности

КВС руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

КВС имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу в части, касающейся обеспечения мер авиационной безопасности, и требовать их исполнения, а также применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажа воздушного судна, безопасности полета и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна.

По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром, КВС имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам.

При отсутствии соответствующих служб авиационной безопасности командир воздушного судна имеет право проводить предполетный досмотр воздушного судна, его бортовых запасов, членов экипажа, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, а также грузов и почты.

При АНВ, произошедшего в полете, командир воздушного судна и члены экипажа обязаны передать сигналы бедствия, сообщить об акте, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета, данные об остатке топлива, имеющиеся сведения о правонарушителях и их вооружении и действовать в соответствии с памяткой экипажу воздушного судна по действиям в чрезвычайной обстановке.

При угрозе или совершении АНВ, произошедшем до или после выполнения полета, командир воздушного судна или уполномоченный работник эксплуатанта по разрешению инцидента должны немедленно направить информацию и отчет о таком акте в адрес специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Приложение № 2 к Методическим
рекомендациям по проведению работ
по регистрации эксплуатантов АОН

Образец

«Утверждаю»
Эксплуатант АОН

_____ / _____ /

« ____ » _____ 200__ г.

Руководство
по организации технического обслуживания
воздушных судов эксплуатанта авиации общего назначения

(наименование эксплуатанта)

Требования настоящего Руководства по организации технического обслуживания воздушных судов (Руководство) обязательны для всех специалистов, выполняющих и обеспечивающих техническую эксплуатацию воздушных судов (ВС) эксплуатанта АОН _____, (далее – эксплуатанта).

Глава I. Организация технического обслуживания воздушных судов

1.1. Организация технического обслуживания возложена на авиационного специалиста, имеющего соответствующий сертификат на выполнение технического обслуживания (ТО) воздушных судов (ВС) авиации общего назначения (АОН).

1.2. Работы по ТО выполняются персоналом, имеющим свидетельство авиационного специалиста с соответствующими сертификатами на право выполнения ТО. По решению эксплуатанта техническое обслуживание ВС может выполняться сторонними авиационными специалистами, имеющими аналогичные действующие свидетельства специалистов или организациями, имеющими соответствующие сертификаты и лицензии.

1.3. ТО ВС выполняется в соответствии с требованиями, действующей эксплуатационной документации на ТО ВС АОН и нормативно-правовыми документами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и настоящим руководством.

1.4. Лабораторные проверочные работы АиРЭО по периодическим видам ТО выполняются в организациях по ТО, имеющих соответствующий сертификат.

1.5. Исполнитель, производящий ТО ВС, несет ответственность за правильное определение его технического состояния и комплекса работ, который необходимо выполнить для приведения ВС в исправное состояние.

1.6. О неисправностях, выявленных при осмотре, в том числе и устраненных в ходе осмотра, исполнитель делает запись в производственную документацию, куда предварительно вносит сведения о неисправностях, обнаруженных в полете (по записям экипажа в бортовом журнале) и расписывается.

1.7. При сдаче ВС экипажу предъявляется производственная документация на оперативное ТО, передается бортовой журнал, судовая документация, ключи от ВС, экипаж информируется о техническом состоянии самолета.

1.8. Заправка ВС ГСМ производится по указанию КВС специалистом службы ГСМ аэродрома или специалистом, выполняющим ТО ВС. При отсутствии указанных специалистов, заправку производит экипаж под руководством КВС. Заправка некондиционных или несоответствующих требованиям эксплуатационной документации ГСМ, не допускается.

1.9. Работу по подогреву авиадвигателя и систем ВС, по удалению снега, льда и инея выполняет авиационный специалист, выполняющий ТО ВС.

1.10. Ответственность за выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности возлагается на исполнителя работ по ТО ВС.

Глава II. Система информационного обеспечения

Эксплуатант АОН имеет необходимую руководящую, нормативно-техническую и эксплуатационно-техническую документацию, а также получает все издаваемые документы по вопросам поддержания летной годности эксплуатируемого ВС.

Глава III. Планирование работ по техническому обслуживанию ВС

Планирование всех видов технического обслуживания ВС определяет авиационный специалист, организующий ТО ВС, на основании информации из бортовых журналов ВС о наработке и параметрах работы АТ, в соответствии с действующей эксплуатационной документацией, с учетом выполнения дополнительных работ по устранению неисправностей, выявленных в процессе эксплуатации ВС.

Глава IV. Учет выполненных работ по техническому обслуживанию

4.1. Учет и оформление выполненных работ по техническому обслуживанию ВС АОН производится авиационным специалистом, выполняющим ТО ВС АОН в соответствии с нормативно-правовыми документами гражданской авиации и разработчика ВС.

4.2. Формуляры (паспорта) ВС заполняются в соответствии с требованиями разработчика ВС авиационным специалистом, выполняющим ТО ВС АОН.

4.3. Контроль за состоянием и ведением судовой, пономерной и производственной документации осуществляет авиационный специалист эксплуатанта, отвечающий за организацию ТО ВС АОН.

Глава V. Контроль состояния авиационной техники

5.1. Ответственность за организацию и проведение контроля состояния АТ возложена на авиационного специалиста, выполняющего ТО ВС АОН.

5.2. Контроль состояния АТ в полете осуществляет экипаж в соответствии с требованиями Руководства по летной эксплуатации.

Глава VI. Сбор, обработка и оценка информации по надежности авиатехники

Анализ надежности АТ ведет специалист эксплуатанта, выполняющий ТО ВС, который осуществляет сбор, учет и обработку информации об отказах.

Учет отказов и неисправностей ведется в специальном журнале.

Глава VII Подготовка и допуск специалистов к работе на ВС

7.1.К работам на авиационной технике допускаются специалисты, имеющие свидетельство авиационного специалиста и соответствующий сертификат на право выполнения ТО ВС АОН.

7.2.Основным видом текущей учебы ИТП эксплуатанта является самоподготовка.

Приложение № 3
к Методическим рекомендациям по
проведению работ по регистрации
эксплуатантов АОН

Образец

«Утверждаю»

Эксплуатант АОН

_____/ /
« ____ » _____ 200__ г.

ИНФОРМАЦИЯ

по организации технического обслуживания

воздушных судов эксплуатанта авиации общего назначения

(наименование эксплуатанта)

Работы по техническому обслуживанию (ТО) воздушных судов (ВС) выполняются специалистом, имеющим свидетельство с соответствующими сертификатами на право выполнения ТО или организация по ТО, имеющая соответствующие сертификат и лицензию.

Техническое обслуживание ВС выполняется в соответствии с действующей эксплуатационной документацией на ВС и нормативно-правовыми документами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Лабораторные проверочные работы АиРЭО по периодическим видам ТО выполняются в организациях по ТО, имеющих сертификат соответствия.

Исполнитель, производящий ТО ВС, несет ответственность за правильное определение его технического состояния и комплекса работ, который необходимо выполнить для приведения ВС в исправное состояние.

О неисправностях, выявленных при осмотре, в том числе и устраненных в ходе осмотра, исполнитель делает запись в производственную документацию, куда предварительно вносит сведения о неисправностях, обнаруженных в полете и расписывается.

Заправка ВС горюче-смазочными материалами (ГСМ) производится по указанию командира воздушного судна специалистом службы ГСМ аэродрома. При отсутствии указанного специалиста, заправку может производить экипаж. Заправка некондиционными или несоответствующими требованиям эксплуатационной документации ГСМ не допускается.

Работы по подогреву авиадвигателя и систем ВС, по удалению снега, льда и инея выполняет эксплуатант АОН.

Ответственность за выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности возлагается на исполнителя работ.

Эксплуатант АОН имеет необходимую руководящую, нормативно-техническую и действующую эксплуатационно-техническую документацию, а также получает все выпускаемые документы по вопросам поддержания летной годности эксплуатируемого ВС.

Планирование всех видов технического обслуживания ВС осуществляет эксплуатант АОН на основании информации из бортжурналов ВС о наработке и параметрах работы АТ в соответствии с действующей эксплуатационной документацией и учетом выполнения дополнительных работ по устранению неисправностей, выявленных в процессе эксплуатации ВС.

Оформление выполненных работ по техническому обслуживанию ВС, заполнение формуляров (паспортов) ВС осуществляется эксплуатантом АОН в соответствии с нормативно-правовыми документами в области гражданской авиации.

Анализом надежности авиационной техники занимается эксплуатант АОН, который в этих целях осуществляет сбор, учет, обработку и анализ информации об отказах.

Учет отказов и неисправностей ведется в специальном журнале.

Основным видом текущей учебы персонала эксплуатанта является самоподготовка.