

# Оглавление

## **1. Организация летной работы**

## **2. Планирование летной работы**

- 2.1. РПП А п.6.1.2. Организационные мероприятия
- 2.2. ФАП 246

## **3. Профессиональная подготовка летного персонала**

- 3.1. РПП D ст.1.1 Подготовка членов летного экипажа ВС
- 3.2. Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню
- 3.3. ФАП 128 ст 5.84
- 3.4. ФАП 246

## **4. Формирование экипажей воздушных судов**

- 4.1. ВК РФ Формирование экипажей
- 4.2. РПП А п.4.5.1. Формирование летных экипажей ВС
- 4.3. ФАП 128 формирование экипажей

## **5. Допуск летного персонала к полетам**

- 5.1. ВК РФ Допуск к полетам
- 5.2. РПП А п.5.4. Допуск членов летного экипажа к полету и подтверждение квалификации по специальности
- 5.3. ФАП 128 Допуск к полету
- 5.4. ФАП 147 Допуск к полетам

## **6. Предварительная и предполетная подготовка экипажей**

- 6.1. ВК РФ Подготовка к полету
- 6.2. РПП А п.8.1.1. Предварительная и предполетная подготовка
- 6.3. ФАП 128 Подготовка к полету

## **7. Проверка работы летного персонала**

- 7.1. РПП А п.5.4.3. Подтверждение квалификации
- 7.2. ФАП 128 Проверка летной работы
- 7.3. ФАП 246 Проверка летной работы

## **8. Полеты с проверяющими в составе экипажа**

- 8.1. РПП А 4.5.2. Включение в состав экипажа лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава
- 8.2. ФАП 128 Полет с проверяющим

## **9. Разборы полетов**

- 9.1. РПП А пп.8 п.2.3.3. Разборы полетов

## **10. Контроль и анализ летной работы**

- 10.1. РПП А разд.2.1. Контроль и надзор за выполнением полетов
- 10.2. ФАП 128 Контроль и анализ

## **11. Летно-методическая работа**

- 11.1. ФАП 246 ЛМР

# 1. Организация летной работы

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ПРИКАЗ

от 17 июля 2008 г. N 108 (утратил силу)

### ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

7.1. Организация летной работы как комплекс обязательных в коммерческой гражданской авиации и АОН (эксплуатанты) мероприятий и в части, касающейся других пользователей воздушного пространства по управлению летной деятельностью с целью достижения высокого уровня обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов, включает:

планирование летной работы;

летно-методическую работу;

профессиональную подготовку членов экипажей воздушных судов;

допуск летного состава к полетам;

формирование экипажей воздушных судов;

предварительную и предполетную подготовку летных экипажей;

полеты с проверяющим в составе экипажа воздушного судна;

проверку техники пилотирования, практической работы членов экипажа;

разборы полетов;

контроль полетов, анализ летной работы и безопасности полетов.

7.1.1. Организация летной работы определяется Руководством по организации летной работы.

7.1.2. Организация летной работы в гражданской авиации осуществляется:

командно-летным составом уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов;

образовательными организациями (учреждениями) гражданской авиации, которые вправе обеспечивать первоначальную подготовку летного состава, бортоператоров и бортпроводников, а также их переподготовку;

авиационными предприятиями, эксплуатантами;

летными подразделениями авиационных предприятий, эксплуатантов и других организаций гражданской авиации, в структуре которых предусмотрены летные подразделения (летные экипажи).

## 2. Планирование летной работы

7.2. При составлении планов организации и выполнения летной работы используются:

настоящие Правила и нормативные документы в сфере организации летной работы в гражданской авиации;

анализы организации летной работы и состояния безопасности полетов.

7.2.1. В целях контроля организации, планирования, обеспечения и выполнения летной работы применяется летно-штабная документация, включая учет уровня квалификации пилота, штурмана, бортинженера и/или бортмеханика, а также учет того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут.

Ведение летно-штабной документации осуществляется в установленном порядке.

7.2.2. Для экипажей гражданских воздушных судов при планировании летной работы применяются установленные режимы рабочего времени и времени отдыха.

Для экипажей гражданских воздушных судов, выполняющих авиационные работы, а также учебные и тренировочные полеты, устанавливается предельное количество полетов в течение рабочего (служебного) полетного времени (полетной смены).

7.2.3. Для планирования и учета летной подготовки применяются нормативы по количеству полетов (заходов на посадку), предусмотренные учебными программами и программами подготовки летного состава (ППЛС) по каждому типу воздушного судна, и полетному времени.

## **2.1. РПП А п.6.1.2. Организационные мероприятия**

### **РПП А п.6.1.2. Организационные мероприятия**

(1) При распределении рабочей нагрузки органы планирования обязаны производить планирование летной работы в соответствии с Положением о режиме рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ПАО «Аэрофлот» равномерно между членами экипажей в течение месяца с учетом полетов в ночное время, а так же равномерно распределять длительные полеты в течение квартала с учетом уровня квалификации летного состава и ограничений по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением.

## 2.2. ФАП 246

**Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил" утверждены приказом Министра Транспорта №246 от 13 августа 2015 года**

12. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает в объеме, необходимом для исполнения своих обязанностей, подготовку персонала эксплуатанта в области знания законов, нормативных правовых актов и процедур государств, на территории которых персонал осуществляет исполнение служебных обязанностей.

13. Заявитель (эксплуатант) обеспечивает наличие средств связи для организации полетов со всеми подразделениями эксплуатанта во всех местах осуществления производственной деятельности эксплуатанта.

14. Заявитель (эксплуатант) предусматривает наличие помещений, рабочих мест, оборудования, вспомогательных служб и персонала, обеспечивающих деятельность эксплуатанта.

15. Заявитель для выполнения регулярных коммерческих воздушных перевозок пассажиров по планируемой программе полетов владеет воздушными судами в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов, с учетом необходимого резерва, но не менее восьми воздушных судов с количеством пассажирских мест 55 и более или не менее трех воздушных судов с количеством пассажирских мест 55 и более в случае, если воздушные суда зарегистрированы в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации и с даты их производства до даты подачи заявления в уполномоченный орган о выдаче сертификата эксплуатанта прошло не более пяти лет, или не менее трех воздушных судов с количеством пассажирских мест до 55.

Эксплуатант для выполнения регулярных коммерческих воздушных перевозок пассажиров по расписанию регулярных перевозок воздушным транспортом пассажиров владеет воздушными судами, включенными в сертификат эксплуатанта, в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов, с учетом необходимого резерва, но не менее восьми воздушных судов с количеством пассажирских мест 55 и более или не менее трех воздушных судов с количеством пассажирских мест 55 и более в случае, если воздушные суда зарегистрированы в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации и с даты их производства до даты подачи заявления в уполномоченный орган о внесении воздушного(ых) судна(ов) в эксплуатационную спецификацию сертификата эксплуатанта прошло не более пяти лет, или не менее трех воздушных судов с количеством пассажирских мест до 55.

Заявитель для выполнения нерегулярных (чартерных) воздушных перевозок пассажиров по планируемой программе выполнения нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом пассажиров на воздушных судах с количеством пассажирских мест более 20 владеет воздушными судами в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов, но не менее трех.

Эксплуатант для выполнения нерегулярных (чартерных) воздушных перевозок пассажиров по программе выполнения нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом пассажиров на воздушных судах с количеством пассажирских мест более 20 владеет воздушными судами, включенными в сертификат

эксплуатанта, в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов, но не менее трех.

Количество воздушных судов, необходимое для обеспечения планируемой программы полетов (расписания регулярных перевозок воздушным транспортом пассажиров) и (или) планируемой программы (программы) выполнения нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом пассажиров (далее - резерв воздушных судов), определяется заявителем (эксплуатантом) с учетом налета часов на одно воздушное судно, регламента технического обслуживания воздушных судов и процедур поддержания летной годности.

# 3. Профессиональная подготовка летного персонала

7.4. Профессиональная подготовка членов экипажей проводится в целях достижения и поддержания должного уровня знаний, навыков и умений, обеспечивающего безопасность и эффективность полетов, в том числе при действиях в особых случаях и аварийных ситуациях.

7.4.1. Профессиональная подготовка летного состава предусматривает:

первоначальную подготовку - в образовательных заведениях (учреждениях) гражданской авиации в соответствии с учебными планами и программами;

периодическую подготовку и повышение квалификации;

переподготовку на другой тип воздушного судна;

подготовку в летных подразделениях.

7.4.2. Разделы (элементы) профессиональной подготовки состоят из:

теоретической подготовки;

практических занятий на авиационной технике;

подготовки на тренажерном устройстве имитации полета;

летной подготовки на воздушном судне данного типа.

7.4.3. Периодическая подготовка, повышение квалификации и переподготовка на другой тип воздушного судна летного состава, подготовка в летных подразделениях проводятся в установленных объемах и в установленные сроки.

Переподготовка на другой тип воздушного судна может проводиться в авиационном учебном центре.

Переподготовка на воздушное судно иностранного производства может проводиться в авиационном учебном центре иностранного государства.

7.4.4. Тренажерная подготовка летного состава проводится с целью получения опыта и совершенствования практических навыков управления воздушным судном в различных условиях и особых случаях в полете на комплексном пилотажном тренажере (тренажерных устройствах имитации полета), соответствующих эксплуатируемым типам воздушных судов.

7.4.5. Выдача разрешений на использование комплексных пилотажных тренажеров в целях приобретения опыта или проверки квалификации, если это необходимо для выдачи свидетельств или получения квалификационных отметок, осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации при условии, что они соответствуют требованиям международных стандартов, изложенных в приложении 1 к Конвенции о международной гражданской авиации "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868) и Техническом руководстве по критериям классификационной оценки пилотажных тренажеров ИКАО (Doc 9625).

7.4.6. Подготовка членов летного экипажа на тренажерах осуществляется инструкторами, обладающими соответствующей летной подготовкой и опытом, имеющими квалификационную отметку инструктора в свидетельстве.

Процедуры, сроки прохождения тренировки на тренажерах и другие связанные с тренажерной подготовкой вопросы предусматриваются в ППЛС по каждому типу воздушного судна.

7.4.7. При отсутствии тренажера(ов) или возможности отработки отдельных элементов программ на имеющихся тренажерах подготовка членов экипажей выполняется на воздушных судах без пассажиров и груза на борту по специальным программам.



# 3.1. РПП D ст.1.1 Подготовка членов летного экипажа

## ВС

### РПП D ст.1.1 "Подготовка членов летного экипажа ВС"

#### 1.1. ПОДГОТОВКА ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ВС

##### 1.1.1. Общие положения

(1) Подготовка членов летных экипажей ВС проводится в целях приобретения и поддержания надлежащего уровня специальных знаний, совершенствования практических навыков и умений, необходимых для выполнения полетов с требуемым уровнем безопасности и экономической эффективности.

Для поддержания необходимого уровня квалификации члены летных экипажей воздушных судов проходят отбор, обучение, теоретическую, тренажерную и летную подготовку, а также подвергаются объективной проверке в соответствии со стандартами и критериями, опубликованными в программах подготовки летного состава.

Подготовка летного состава осуществляется на базе департамента подготовки авиационного персонала, в летных подразделениях в соответствии с перечнем видов подготовки авиационного

персонала, утвержденных генеральным директором, а также в других, одобренных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации отечественных и зарубежных авиационных учебных заведениях (учебных центрах).

При выполнении отбора, обучения, тренажерной и летной подготовки членов летных экипажей ВС, а также при выполнении всех видов проверок русский язык должен использоваться в качестве основного языка общения. При подготовке пилотов, имеющих иностранное гражданство, а также обучения в иностранных авиационных учебных центрах или иностранными авиационными специалистами, в качестве основного языка общения применяется английский язык.

(2) Планирование, организацию и проведение подготовки членов летных экипажей осуществляют департамент подготовки авиационного персонала, отдел летно-методического обеспечения ДПП, летные подразделения ДПП и другие авиационные учебные центры.

Подготовка проводится по программам:

- первоначальной подготовки;
- периодической подготовки;
- переподготовки (переучиванию) на новый тип ВС;
- подготовки для ввода в строй КВС;
- других видов специальной подготовки (при необходимости).

Другие авиационные учебные центры (АУЦ) осуществляют подготовку авиационного персонала в объеме функций, определенных Положением (Руководством по подготовке авиационного персонала) АУЦ, на основании

и в соответствии с требованиями нормативных документов, действующих в области ГА Российской Федерации.

Все программы, по которым проводится подготовка членов экипажей ВС, утверждаются уполномоченным органом Российской Федерации в области ГА, в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами, и издаются в виде приложений к РПП (часть D).

Программы переподготовки (переучивания) летного состава на новый тип ВС разрабатываются в соответствии с требованиями РПП, Федеральных авиационных правил, стандартов и рекомендуемой практикой международной организации гражданской авиации (ICAO), с учётом требований EU OPS и FAR.

(3) В целях поддержания приемлемого уровня квалификации летного состава на постоянной основе применяются различные формы самостоятельной подготовки и система непрерывного поддержания квалификации с использованием автоматизированной информационной системы подготовки лётного состава и обеспечивает:

- непрерывное поддержание квалификации;
- теоретическую подготовку ЛС;
- подготовку и поддержание в актуальном состоянии обучающего контента;
- дистанционный доступ обучающему контенту;
- контроль знаний;
- обновление информации о действующих сроках теоретической подготовки лётного состава.

На основании данных о сроках подготовки в системе АИС предусмотрено планирование обучения лётного состава в установленные сроки. Планирование обучения осуществляется в автоматическом режиме по следующим алгоритмам:

- за 4 месяца до окончания срока действия теоретической подготовки, пилоту в АИС назначается обучение по соответствующей дисциплине, открывается доступ к учебному курсу и происходит оповещение по электронной почте;

- за 3 месяца до окончания срока действия теоретической подготовки, пилоту в АИС открывается доступ к записи на экзамен. Если за 2 недели до окончания срока действия теоретической подготовки экзамен не был сдан, пилоту по электронной почте направляется повторное извещение.

После окончания экзамена в системе формируется экзаменационная ведомость, которая направляется пилоту по электронной почте и доступна на портале АИС.

### **1.1.2. Виды подготовки**

Департамент подготовки авиационного персонала, департамент производства полетов, в целях поддержания приемлемого уровня квалификации членов летных экипажей осуществляют следующие виды подготовки:

(а) Первоначальную и периодическую подготовку:

- инструкторского состава;
- по правилам перевозки опасных грузов;
- по аварийно-спасательной подготовке;
- по авиационной безопасности;
- в области человеческого фактора (CRM и LOFT).

(b) Переподготовку (переучивание) на другие типы ВС согласно Свидетельству (сертификату) на осуществление образовательной деятельности

(с) Специальных видов подготовки:

- к выполнению международных полетов;
- инструкторов – экзаменаторов;
- инструкторского состава для переучивания на другой (новый) тип ВС;
- инструкторского состава и экзаменаторов по CRM и LOFT;
- инструкторского состава для проведения аварийно-спасательной подготовки;
- вторых пилотов – кандидатов на ввод в строй в качестве КВС;
- наземного инструкторского состава;
- сезонную;
- к полетам по PBN (RNAV/RNP);
- к полетам в воздушном пространстве с RVSM;
- к полетам с использованием систем TCAS-II, ACAS;
- для выполнения заходов на близко расположенные параллельные взлетно-посадочные полосы;
- наблюдателя (обзёрвера).

### **1.1.3. Основные требования по проведению подготовки**

Учебно-тренировочное оборудование и учебные материалы в достаточной мере должны отражать конфигурацию ВС, для эксплуатации которого проводится обучение.

Тренажерная подготовка проводится на технически исправном оборудовании.

Допускаются неисправности в соответствии с Перечнем допустимых неисправностей тренажера.

При проведении тренажерной подготовки/оценки тренажер, погодные условия и условия окружающей среды должны быть стандартизированы и соответствовать установленным требованиям.

Объективность оценки соответствия члена экипажа ВС предъявляемым требованиям достигается посредством включения в программы подготовки положений, исключающих возможность проведения экзаменационной проверки лицом, осуществлявшим обучение.

Допускается проведение проверки лицом, проводившим подготовку в объеме не более одной трети от программы подготовки.

Программы переучивания на новые типы ВС, а также программы периодической подготовки должны предусматривать:

- подготовку, а в соответствующих случаях и оценку, которая включает демонстрацию компетентности в выполнении обязанностей и процедур, связанных с потерей работоспособности члена экипажа. Такая подготовка должна быть проведена во время начальной тренировки на тренажере и впоследствии во время периодических подготовок не реже чем один раз в три года;
- изучение противообледенительной/антиобледенительной политики и процедур компании;
- порядок эксплуатации загрязненных ВПП (Contaminated runway operations);
- правила полетов в зоне грозовой активности (Thunderstorm avoidance);
- эксплуатацию ВС при низких температурах наружного воздуха (Cold weather operations);
- теоретическую подготовку и тренировку по выводу самолета из предсрывных режимов и сложного пространственного положения;
- подготовку и оценку использования специальных видов навигации на конкретном типе ВС PBN (RNAV/RNP), NAT HLA). (данный вид подготовки также проводится перед допуском к полетам с применением указанных видов навигации);
- оценку, которая включает демонстрацию знаний разрешенной АОС деятельности по:
  - разрешенным системам захода на посадку;
  - минимальным значениям высоты нижней границы облачности (вертикальной видимости) и дальности видимости на ВПП, необходимых для выполнения влета, захода на посадку и посадки;
  - предельным значениям ветра для выполнения взлета и посадки.

Такая оценка должна проводиться во время периодических тренировок на комплексном пилотажном тренажере не реже одного раза в календарный год. В программах переучивания на новые типы ВС должны быть определены условия и/или маневры, которые могут безопасно выполняться на ВС, минимальные погодные условия и условия окружающей среды, гарантирующие, что проводимая подготовка/оценка может быть выполнена безопасно и эффективно, а также маневры и процедуры, которые не могут быть осуществлены при выполнении тренировочных полетов на ВС при условии, что такие маневры и процедуры будут отработаны и оценены на тренажере, сертифицированном для этих целей.

К таким маневрам относятся, как минимум:

- исключение попадания в сдвиг ветра и выход из сдвига ветра;
- действия по срабатыванию сигнализации предупреждения об опасности

сближения с землей (CCOC или GPWS) и исключение случаев столкновения с препятствиями в контролируемом полете (CFIT);

- действия по индикации и срабатыванию TCAS;
- вывод воздушного судна из сложного пространственного положения и предсрывных режимов.

Во время начальной наземной подготовки члены летных экипажей должны быть подготовлены и проверены по осуществлению деятельности около зон вулканического пепла (operations near volcanic ash).

Перед прохождением проверки все члены летного экипажа должны быть ознакомлены с теми маневрами и/или отказами оборудования, которые могут быть представлены при проверке, но без предоставления информации о последовательности и ситуациях, при которых такие маневры или отказы будут представлены.

Качество подготовки пилота оценивается в процессе контроля готовности в заключение наземной подготовки, а также после выполнения первой рейсовой тренировки в процессе ввода в строй. Ответственность за качество наземной подготовки наряду с обучаемым несет лицо инструкторского состава, проводившее подготовку.

Проверки и прием экзаменов у ЛС может осуществлять только специалист, уполномоченный проводить соответствующую проверку. Не допускается проведение проверки тем специалистом, который проводил первоначальную подготовку (переучивание) экипажа в объеме более одной трети программы.

#### **1.1.4. Требования к обучающему персоналу**

(1) Программы переподготовки (переучивания) ЛС на новый тип ВС, как правило, публикуются на русском языке. Те элементы программ, которые даются в процессе обучения на английском языке, приводятся в программе на английском языке. Выполнять тренировку по программам переподготовки (переучивания) ЛС на новый тип ВС соответствующим разделам программы могут лица инструкторского состава, имеющие соответствующую квалификацию (TRI, SFI):

(а) Пилот-инструктор с правом переучивания летного состава (TRI) может выполнять тренировку, обучение по всем разделам настоящей программы.

Примечания:

- Для выполнения итоговой проверки (Skill Test) TRI должен иметь допуск к выполнению функций экзаменатора (TRE).

- Для выполнения тренировки ZFTT инструктор должен иметь допуск к выполнению функций экзаменатора (TRE).

(b) Инструктор тренажера (SFI) может выполнять тренировку по всем разделам настоящей программы за исключением ZFTT.

Примечания:

- Для выполнения тренировки по программе LOFT SFI должен пройти подготовку по CRM.

(2) В программах подготовки должно быть предусмотрено, чтобы обучаемый персонал

получал подготовку, которая поддерживает внедрение:

- новых политик, правил, инструкций и процедур;
- новых типов ВС, модификаций/усовершенствований в системах и парке ВС.

В программах переучивания на новые типы ВС и в программах периодической подготовки также должны быть определены маневры и процедуры, которые не могут быть осуществлены при выполнении тренировочных полетов на ВС при условии, что такие маневры и процедуры будут оттренированы и оценены на тренажере, сертифицированном для этих целей.

(3) Минимальное количество инструкторского состава должно соответствовать штатному расписанию летного подразделения. Необходимое количество командиров воздушных судов, имеющих квалификацию инструктор, в зависимости от требуемых объемов ввода в строй и поддержания квалификации членов летных экипажей, определяет командир летного отряда по согласованию с директором департамента производства полетов, но не менее одного пилота – инструктора на десять линейных пилотов.

(4) Между руководством подразделений, занятых производством полетов, инструкторами, экзаменаторами, проверяющими на маршрутах и членами летных экипажей установлена официальная и регулярная (коммуникационная) взаимосвязь с целью достижения постоянного улучшения наземной, тренажерной, подготовки на ВС и при полетах на маршрутах.

(5) Перед началом проведения подготовки летного состава по курсу аварийно-спасательной подготовки, опасным грузам и авиационной безопасности, обучающему персоналу необходимо пройти следующую подготовку:

- теоретический курс преподавателя или теоретический курс подготовки инструктора (при отсутствии квалификационной отметки инструктора);
- специальный курс подготовки в одобренном учебном центре (для обучения по авиационной безопасности, аварийно-спасательной подготовке или опасным грузам);
- дополнительный курс подготовки по конкретному типу ВС (для подготовки по АСП).

(6) Для проведения контроля знаний у летного состава по курсу опасные грузы или авиационная безопасность, тестирующему персоналу необходимо пройти теоретический курс подготовки в качестве экзаменатора.

#### **1.1.5. Оценка соответствия требованиям**

Контроль теоретических знаний проводится в форме устного опроса, письменного или компьютерного тестирования;

При организации и проведении контроля знаний необходимо обеспечить экзаменуемого:

- возможностью ознакомиться с тематикой по которой будет проводиться тестирование, перечнем вопросов и правильными ответами на них;
- критериями оценок, в том числе общим количеством вопросов и допустимым количеством неправильных ответов;

- порядком проведения контроля знаний;
- необходимыми материалами для подготовки;
- возможностью повторной сдачи при неудовлетворительных результатах.

При проведении контроля теоретических знаний инструктор или экзаменатор должен:

- иметь соответствующую подготовку;
- быть вежливым и тактичным;
- следовать требованиям, установленным РПП, для проведения контроля знаний;
- объективно выставлять оценки в соответствии с установленными стандартами.

Во время контроля знаний экзаменуемый должен:

- соблюдать установленный для данного вида контроля знаний порядок;
- использовать только разрешенные для данного вида контроля знаний средства (книги, документы, конспекты, электронные носители, средства связи);
- являться на экзамен вовремя и одетым в соответствии с требованиями РПП (часть А).

В расписании экзамена должны быть предусмотрены перерывы не реже чем через каждые два часа для отдыха и через четыре часа для приема пищи.

## **3.2. Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню**

### **Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации**

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

1. Утратил силу с 1 сентября 2013 года. - Федеральный закон от 02.07.2013 N 185-ФЗ.

2. Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, устанавливаются федеральными авиационными правилами.  
(в ред. Федерального закона от 02.07.2013 N 185-ФЗ)

3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.

4. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации осуществляется по программам подготовки, утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации.  
Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию указанных программ устанавливаются федеральными авиационными правилами.

5. Порядок подготовки членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением устанавливается федеральными авиационными правилами.

6. Тренажерные устройства имитации полета, применяемые в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов, допускаются к применению в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации. Требования к таким тренажерным устройствам и порядок их применения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

7. Сроки и периодичность подготовки авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(п. 7 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)



8. Периодичность обязательной аттестации авиационного персонала гражданской авиации, прошедшего подготовку для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, устанавливается федеральными авиационными правилами.

(п. 8 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

9. Программы подготовки авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, утверждаются уполномоченным органом, на который законодательством Российской Федерации возложены организация и проведение обязательных сертификации и аттестации в гражданской авиации, совместно с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения, при участии общественных объединений инвалидов.

### 3.3. ФАП 128 ст 5.84

#### **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128)**

5.84. Эксплуатант не допускает членов летного экипажа воздушного судна до выполнения своих функций, если они не прошли подготовку по разработанной эксплуатантом программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей и:

- а) предусматривает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации;
- б) состоит из наземной и летной подготовки на типе (типах) воздушных судов, на котором работают члены летного экипажа;
- в) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями силовой установки, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;
- г) включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе выполнения полетов, ограничений человеческих возможностей («человеческого фактора»), включая знания об опасности их проявления при выполнении полетов, о предотвращении ситуаций, приводящих к выходу за ограничения человеческих возможностей, о предотвращении ошибок и их исправлении, перевозки опасных грузов воздушными судами;
- д) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, которые они должны осуществлять, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа воздушного судна, в том числе при выполнении нештатных или аварийных процедур;
- е) предусматривает следующее:
  - ознакомление вновь принятого на работу члена летного экипажа с его обязанностями и функциями, требованиями эксплуатанта по выполнению полетов; не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;
  - подготовка по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена - не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять перевозку опасных грузов;
  - тренировку процедур аварийной эвакуации на воде не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять полеты над водными объектами, при полетах над которыми необходимо иметь оборудование, предусмотренное

пунктом 2.18.4 настоящих Правил;

- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;
- теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсривных режимов, режима сваливания - не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев;
- теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна, если планируется осуществлять полеты в условиях RVSM и RNP;
- при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык - подготовку и проверку знания английского языка в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147, а также процедуры изучения правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государства, в воздушном пространстве которого планируется выполнять полеты;
- не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев подготовку в области авиационной безопасности;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;
- теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку - не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных БСПС;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на

летном тренажере, включая проверку, если планируется выполнять взлеты и посадки в указанных условиях;

- теоретическую подготовку не реже одного раза в течение последовательных 7

ФАП-128 183

месяцев к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

- не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;

- не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне;

ж) в период действия режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации, сроки проведения подготовок, тренировок и проверок, предусмотренных подпунктом «е» настоящего пункта, сроки прохождения членами летных экипажей подготовки и проверки на тренажерных устройствах имитации полета, прохождения членами кабинных экипажей тренировки процедур аварийной эвакуации на воде и суше, предусмотренных подпунктом «е» пункта 5.99 настоящих Правил, по решению Федерального агентства воздушного транспорта продлевается на срок 90 календарных дней с возможностью дальнейшего продления на следующие 90 календарных дней в случаях сохранения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации.

## 3.4. ФАП 246

**Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил" утверждены приказом Министра Транспорта №246 от 13 августа 2015 года**

### **7. Заявитель (эксплуатант) осуществляет в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил:**

- подготовку и выполнение полетов;
- прием на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала, организацию подготовки и контроль их квалификации;
- обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП).

Заявитель (эксплуатант) обеспечивает в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил:

- поддержание летной годности воздушных судов;
- наземное обслуживание;
- медицинское освидетельствование авиационного персонала;
- предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной информации, метеорологической информации;
- авиационную безопасность.

Заявитель (эксплуатант) разрабатывает и реализует систему управления качеством.

Эксплуатант обеспечивает ведение и представление в уполномоченный орган и соответствующий территориальный орган электронных заявок для постоянного мониторинга соответствия требованиям федеральных авиационных правил и организации процедур подтверждения соответствия.

### **9. Руководитель заявителя - юридического лица (эксплуатанта) назначает должностных лиц из числа руководителей, соответствующих установленным настоящими Правилами требованиям, в обязанности которых входит обеспечение исполнения функций по:**

- а) организации подготовки и допуска к полету членов экипажей воздушных судов (организации летной работы);
- б) поддержанию летной годности воздушных судов;
- в) управлению безопасностью полетов;
- г) авиационной безопасности;
- д) реализации системы управления качеством;
- е) наземному обслуживанию.

Должностные лица из числа руководителей, обеспечивающих функции управления безопасностью полетов, организации системы управления качеством, подчиняются непосредственно руководителю заявителя (эксплуатанта) и являются независимыми от сферы производственной деятельности эксплуатанта.

## 4. Формирование экипажей воздушных судов

7.6. Формирование экипажа воздушного судна проводится с учетом целей учебного задания, уровня подготовленности командира воздушного судна и членов летного экипажа.

7.6.1. Особенности формирования экипажа воздушного судна эксплуатант предусматривает в РПП.

7.6.2. Необходимость замены члена (членов) летного экипажа при использовании закрепленного метода экипажей определяется руководителем летного подразделения с учетом выполнения всех требований подготовки и условий допуска каждого члена экипажа воздушного судна.

При невозможности использования запланированного для выполнения полета (полетов) экипажа воздушного судна он должен быть заменен резервным, предусмотренным для таких целей планом работы (полетов) эксплуатанта.

В исключительных случаях возможна замена одного члена экипажа. Решение принимает руководитель летного подразделения, подписавший полетное задание, или вышестоящее уполномоченное должностное лицо.

7.6.3. При необходимости выполнения полета (полетов) в условиях, к которым запланированный экипаж оказался не допущенным, руководитель летного подразделения вправе включать в день вылета в состав экипажа проверяющего с требуемым допуском (от пилота-инструктора и выше).

7.6.4. В случае производственной необходимости в полетное задание (в графе особых отметок) без права нахождения в кабине летного экипажа в установленном порядке могут быть включены:

лица инженерно-технического персонала;

диспетчер по обеспечению полетов;

уполномоченные сотрудники службы авиационной безопасности или органов внутренних дел.

## 4.1. ВК РФ Формирование экипажей

### Статья 56. Экипаж воздушного судна

1. Экипаж пилотируемого воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.

*(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)*

1.1. Экипаж беспилотного воздушного судна состоит из одного либо нескольких внешних пилотов, одного из которых владелец беспилотного воздушного судна назначает командиром такого воздушного судна.

*(п. 1.1 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)*

2. Состав экипажа воздушного судна определенного типа устанавливается в соответствии с требованиями к летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

3. На период проведения испытаний экспериментального воздушного судна состав его экипажа определяется разработчиком данного воздушного судна.

В состав экипажа экспериментального воздушного судна могут входить граждане Российской Федерации и в случаях, предусмотренных пунктом 3.1 настоящей статьи, иностранные граждане при условии, что командир экипажа экспериментального воздушного судна является гражданином Российской Федерации.

*(абзац введен Федеральным законом от 27.12.2019 N 503-ФЗ)*

3.1. В состав экипажа экспериментального воздушного судна могут входить иностранные граждане в случае:

1) подготовки иностранного гражданина в целях получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена экипажа экспериментального воздушного судна;

2) выполнения демонстрационного полета экспериментального воздушного судна;

3) выполнения полета при проведении сертификационных испытаний экспериментального воздушного судна.

*(п. 3.1 введен Федеральным законом от 27.12.2019 N 503-ФЗ)*

4. В состав летного экипажа гражданского воздушного судна российских юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые осуществляют коммерческие воздушные перевозки, выполняют авиационные работы, могут входить граждане Российской Федерации и в случаях, предусмотренных пунктом 5 настоящей статьи, иностранные граждане.

*(п. 4 в ред. Федерального закона от 20.04.2014 N 73-ФЗ)*

5. В состав летного экипажа гражданского воздушного судна российских юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые осуществляют коммерческие воздушные перевозки, выполняют авиационные работы, могут входить иностранные граждане в случаях:

1) подготовки иностранного гражданина в целях получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена летного экипажа гражданского



воздушного судна при условии, что другие члены летного экипажа гражданского воздушного судна являются гражданами Российской Федерации;

2) заключения с иностранным гражданином трудового договора для замещения должности командира гражданского воздушного судна.

*(п. 5 введен Федеральным законом от 20.04.2014 N 73-ФЗ)*

### **Статья 57. Командир воздушного судна**

1. Командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

*(в ред. Федеральных законов от 28.07.2012 N 129-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ, от 03.07.2016 N 291-ФЗ)*

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

*(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)*

Командир беспилотного воздушного судна руководит работой экипажа беспилотного воздушного судна и отвечает за безопасное выполнение полета.

*(абзац введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)*

## 4.2. РПП А п.4.5.1. Формирование летных экипажей ВС

### РПП А п.4.5.1. Формирование летных экипажей ВС

(1) При формировании экипажа следует учитывать, что один из пилотов в минимальном составе экипажа должен иметь достаточный опыт полетов на данном типе ВС после переподготовки и ввода в строй (допуска к самостоятельным полетам).

- налет не менее 200 часов на данном типе воздушного судна и

- если второй пилот прошел подготовку по V или VI варианту программы ввода в строй, он должен дополнительно выполнить не менее ста полетов на данном типе воздушного судна.

ИСКЛЮЧЕНИЯ: В первый год освоения новых типов воздушных судов по решению заместителя генерального директора – летного директора допускается отступление от указанного выше требования по налету часов и количеству полетов.

(2) Для выполнения функций вторых пилотов в состав экипажа могут включаться КВС, имеющие допуск к полетам с правого пилотского сиденья или инструкторский допуск.

(3) Возрастные ограничения:

(a) Не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо достигшее возраста 60 лет, или возраста 65 лет, в случае выполнения полёта в экипаже с другим пилотом старше 60 лет.

(b) Не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

(4) Изменение в составе экипажа после окончания ввода в строй при выполнении КВС первых 10 самостоятельных полетов и первых 20 самостоятельных полетов для вторых пилотов - не допускается.

Состав экипажа назначается распоряжением командира летного отряда, при этом другой пилот должен соответствовать требованиям подпункта (1) или (2) настоящего параграфа.

(5) При формировании экипажей для полетов в условиях PBN, полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, в условиях RVSM и в воздушном пространстве NAT HLA все члены летного экипажа должны иметь необходимую подготовку и действующий допуск к этому виду полетов.

(6) Ответственность за правильное формирование экипажей возлагается на командира летного отряда.

## 4.3. ФАП 128 формирование экипажей

### ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128)

#### **5.82. На каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве КВС, который:**

- для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;
- для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота;
- для управления вертолетом максимальной взлетной массой менее 10000 кг - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота;
- для управления вертолетом максимальной взлетной массой 10000 кг и более - имеет свидетельство линейного пилота.

*(п. 5.82 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)*

#### **5.82.1. В случае, когда эксплуатационной документацией воздушного судна предусмотрено обязательное наличие второго пилота, на каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве второго пилота, который:**

- для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство коммерческого пилота или свидетельство пилота многочленного экипажа самолета;
- для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа или свидетельство коммерческого пилота, а также налет 500 часов в качестве пилота самолета или прошел подготовку не менее 50 часов на тренажерном устройстве имитации полета самолета, допущенном к применению для отработки взаимодействия пилотов;
- для управления вертолетом - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота.

*(п. 5.82.1 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)*

#### **5.82.2. Эксплуатант назначает пилота в качестве КВС под наблюдением, который:**

- для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;
- для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота или свидетельство коммерческого пилота и налет не менее тысячи часов. Пилот выполняет функции КВС под наблюдением в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна.

*(в ред. Приказа Минтранса России от 26.02.2015 N 34)*

*(п. 5.82.2 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)*

## 5. Допуск летного персонала к полетам

7.5. Допуск к самостоятельным полетам лиц летного состава, имеющих соответствующие свидетельства, осуществляется в соответствии с ППЛС по типам воздушных судов.

7.5.1. Курсанты и слушатели авиационных учебных заведений (учреждений) гражданской авиации, не имеющие действующих свидетельств, при прохождении первоначальной летной подготовки, а также члены летного экипажа воздушного судна, не имеющие допуска к полетам на воздушном судне данного типа, при прохождении переподготовки включаются в состав летного экипажа в соответствии с утвержденными в установленном порядке учебными программами.

7.5.2. К выполнению полетов в гражданской авиации на нескольких типах воздушных судов могут быть допущены:

члены летных экипажей - не более двух типов;

члены кабинных экипажей - не более четырех типов;

лица командно-летного, инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов, а также лица командно-летного состава авиационных предприятий, эксплуатантов (не ниже уровня заместителя командира летного отряда, старшего штурмана и бортинженера/бортмеханика летного отряда):

пилоты - не более трех типов;

штурманы - не более четырех типов;

бортинженеры/бортмеханики - не более двух типов.

7.5.3. Допуск командира воздушного судна, пилота к самостоятельным полетам при переходе с одного вида шасси на другой (лыжи, колеса, поплавки) осуществляется в соответствии с ППЛС.

7.5.4. Подготовку и проверку в рейсовых условиях (ознакомительный полет) командира воздушного судна и штурмана на получение допуска (маршрутной и аэродромной квалификации) к полетам по маршрутам и на аэродромы осуществляет пилот-инструктор; подготовку и проверку штурмана экипажа может выполнять штурман-инструктор, а второго пилота - командир воздушного судна при условии, что командир воздушного судна и штурман (при его наличии в составе летного экипажа) должны иметь действующий допуск к полетам на данный аэродром и по маршруту.

Срок действия допуска (квалификации) к полетам по маршруту и на аэродромы, где требуется применение особых навыков или знаний, не может превышать 12 месяцев, а допуск к полетам в районы и на аэродромы, расположенные в Арктике и Антарктике, не может превышать шести календарных месяцев.

Маршруты и аэродромы, где требуется применение особых навыков или знаний, определяет уполномоченный руководитель летного подразделения авиационного предприятия, эксплуатанта.

7.5.5. Перед полетом командир воздушного судна, второй пилот и штурман должны иметь необходимую информацию о маршруте и аэродромах (назначения и запасных), их оборудовании и используемых процедурах.

Эксплуатант не вправе планировать командировку воздушного судна и членам экипажа выполнение полета по маршруту/участку маршрута и на аэродром, к которому они соответствующим образом не подготовлены/не имеют допуска.

7.5.6. Маршрутная квалификация включает знания:

рельефа, препятствий и безопасных высот;

сезонных метеорологических условий;

метеорологического обеспечения, радиосвязи и средств УВД, видов обслуживания и процедур;

процедур поиска и спасания;

навигационных средств на маршруте и в зонах, через которые проходит полет.

7.5.7. Аэродромная квалификация включает знания:

района аэродрома, основной топографии, препятствий, минимальных безопасных высот,

светотехнического оборудования;

процедур отправления, прибытия, ожидания и инструментального захода, а также любых процедур,

применяемых при полетах над густонаселенными районами.

7.5.8. В зависимости от сложности маршрута и/или аэродрома применяются следующие методы

подготовки:

для маршрутов и аэродромов, где не требуется применения особых навыков или знаний, - предварительная подготовка с применением соответствующей компьютерной программы подготовки, утвержденной в установленном порядке, с контролем готовности к полетам;

для маршрутов и аэродромов, где требуется применение особых навыков или знаний, а также районов и аэродромов, расположенных в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли:

предварительная подготовка с применением соответствующей компьютерной программы подготовки, утвержденной в установленном порядке, с контролем готовности к полетам;

тренировка на сертифицированном тренажере, имеющем соответствующую базу данных, включающую рельеф местности, или

выполнение ознакомительного полета под наблюдением инструктора (командира воздушного судна), или

выполнение ознакомительного полета в качестве обсервера (наблюдателя) на воздушном судне или тренажере (для командира воздушного судна).

Соответствующие правила допуска членов экипажей воздушных судов к полетам эксплуатант устанавливает в РПП.

7.5.9. Допуск члена летного экипажа гражданского воздушного судна к полетам при перерыве в летной работе или в полетах на данном типе воздушного судна более 90 дней производится после тренировки на комплексном тренажере в объеме, установленном РПП эксплуатанта, а также летной тренировки в аэродромных или рейсовых условиях.

7.5.10. Допуск члена кабинного экипажа гражданского воздушного судна к полетам при перерыве в полетах на данном типе воздушного судна более 90 дней определяется в РПП эксплуатанта.

7.5.11. Лица командно-летного и инспекторского состава независимо от занимаемой должности при выполнении полетов командиром конкретного типа воздушного судна в течение первого года назначения на должность командира конкретного типа воздушного судна при перерыве в полетах более 30 календарных дней должны пройти тренировку в аэродромных или маршрутных (производственных) условиях.

7.5.12. Порядок допуска к полетам после перерыва в летной работе или в полетах на данном типе воздушного судна более 30 дней устанавливается в РПП эксплуатанта с учетом квалификации, подготовленности и состава летного экипажа.

## 5.1. ВК РФ Допуск к полетам

### Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности

1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.

*(в ред. Федеральных законов от 28.07.2012 N 129-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ, от 03.07.2016 N 291-ФЗ)*

1.1. Правила проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение указанных в пункте 1 настоящей статьи свидетельств, требованиям федеральных авиационных правил, включающих в себя требования к подготовке авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, а также правила выдачи указанных свидетельств устанавливаются Правительством Российской Федерации.

*(в ред. Федерального закона от 07.06.2013 N 124-ФЗ)*

Требования, предъявляемые к оформлению и форме указанных свидетельств, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

*(п. 1.1 введен Федеральным законом от 28.07.2012 N 129-ФЗ)*

1.2. Допуск специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности осуществляется по результатам обязательной аттестации.

К выполнению функций членов экипажа экспериментального воздушного судна, парашютистов-испытателей, сотрудников по организации полетов, обеспечению полетов, управлению полетами экспериментальной авиации и техническому обслуживанию воздушных судов экспериментальной авиации допускаются лица из числа аттестованных специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации, имеющие соответствующие свидетельства, выданные в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

Формы указанных свидетельств и правила их заполнения утверждаются уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Порядок допуска специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности устанавливается федеральными авиационными правилами.

*(п. 1.2 введен Федеральным законом от 03.07.2016 N 291-ФЗ)*

2. Государственный контроль за деятельностью авиационного персонала осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным

органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

*(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 04.12.2007 N 332-ФЗ)*

**Статья 53.1. Обязательное медицинское освидетельствование членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, медицинские осмотры членов экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением**

*(введена Федеральным законом от 11.06.2021 N 208-ФЗ)*

1. Обязательное медицинское освидетельствование членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением проводится центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.
2. Центральная врачебно-летная экспертная комиссия проводит обязательное медицинское освидетельствование в случаях обжалования и (или) аннулирования результатов обязательного медицинского освидетельствования, проведенного врачебно-летными экспертными комиссиями.
3. Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования должен содержать требования к состоянию здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением, лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, перечень проводимых исследований, периодичность проведения обязательного медицинского освидетельствования, порядок создания и работы центральной врачебно-летной экспертной комиссии и врачебно-летных экспертных комиссий, требования к квалификации их членов, а также форму медицинского заключения о годности членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением к выполнению работ по таким должностям.
4. При проведении обязательного медицинского освидетельствования учитываются результаты обязательных предварительного (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением, предполетных и послеполетных медицинских осмотров членов летного экипажа гражданского воздушного судна, а также результаты предсменных и послесменных медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением.
5. Персональный состав центральной врачебно-летной экспертной комиссии, перечень врачебно-летных экспертных комиссий и их персональный состав утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации.



6. Предполетный и послеполетный медицинские осмотры членов экипажей гражданских воздушных судов, а также предсменный и послесменный медицинские осмотры диспетчеров управления воздушным движением проводятся в целях выявления признаков состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения. Послеполетный медицинский осмотр члена экипажа гражданского воздушного судна и послесменный медицинский осмотр диспетчера управления воздушным движением также может проводиться в случае, если во время полетной смены члена экипажа гражданского воздушного судна или смены диспетчера управления воздушным движением произошли авиационное происшествие либо инцидент с участием этого члена экипажа или этого диспетчера.

7. Порядок проведения предполетного и послеполетного медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предсменного и послесменного медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.

8. В случае выявления по результатам проведения предполетного или послеполетного медицинского осмотра члена экипажа гражданского воздушного судна либо предсменного или послесменного медицинского осмотра диспетчера управления воздушным движением признаков состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наличия в организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ указанные лица отстраняются от работы и направляются работодателем на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) в медицинские организации либо их обособленные подразделения, имеющие лицензию на осуществление медицинской деятельности, предусматривающую выполнение работ (оказание услуг) по медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического).

9. Организация проведения предполетного и послеполетного медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, а также предсменного и послесменного медицинских осмотров диспетчеров управления воздушным движением, обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением возлагается на работодателя либо на владельца воздушного судна.

10. Предполетный и предсменный медицинские осмотры не проводятся при выполнении международных полетов воздушных судов с аэродромов, находящихся на территориях иностранных государств, при выполнении авиационных работ и других полетов в случае дежурства смен диспетчеров управления воздушным движением ограниченной численности (менее двенадцати человек), а также в отдаленных местностях в случае отсутствия медицинского работника, который имеет право проводить медицинский осмотр. Решение о допуске членов экипажа гражданского воздушного судна к полетам принимает командир воздушного судна, решение о допуске диспетчеров управления воздушным движением к управлению воздушным движением - руководитель полетов (старший диспетчер).

## **5.2. РПП А п.5.4. Допуск членов летного экипажа к полету и подтверждение квалификации по специальности**

### **РПП А п.5.4. Допуск членов летного экипажа к полету и подтверждение квалификации по специальности**

#### **5.4.1. Общие положения**

Для поддержания необходимого уровня квалификации члены летных экипажей воздушных судов проходят отбор, обучение, тренажерную и летную подготовку, а также подвергаются объективной проверке в соответствии с опубликованными стандартами (программами) подготовки летного состава.

Профессиональная подготовка летного состава осуществляется на базе департамента подготовки авиационного персонала и в летных подразделениях ДПП в соответствии с перечнем видов подготовки авиационного персонала, утвержденным генеральным директором, а также в других, одобренных специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации отечественных и зарубежных авиационных учебных заведениях (учебных центрах).

При выполнении отбора, обучения, тренажерной и летной подготовки членов экипажей ВС, а также при выполнении всех видов проверок русский язык должен использоваться в качестве основного языка общения. При подготовке пилотов, имеющих иностранное гражданство, а так же обучения в иностранных авиационных учебных центрах или иностранными авиационными специалистами в качестве основного языка общения применяется английский язык.

Объективность оценки соответствия члена экипажа ВС предъявляемым требованиям достигается посредством включения в программы подготовки положений, исключающих возможность проведения экзаменационной проверки лицом, осуществлявшим обучение в объеме более 1/3.

Квалификационные проверки членов летных экипажей воздушных судов могут осуществлять только инструкторы-экзаменаторы, назначенные администрацией эксплуатанта и/или уполномоченные государственным органом по выдаче свидетельств авиационного персонала.

#### **5.4.2. Допуск членов летного экипажа к полету**

Члены летного экипажа не могут быть допущены до выполнения своих функций, если они не прошли в полном объеме подготовку по разработанным ДПП и ДПАП программам подготовки летного состава, которые обеспечивают надлежащее выполнение возложенных на них обязанностей и предусматривают следующее:

(1) не реже одного раза в течение последовательных 7 месяцев теоретическую подготовку к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;

(2) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев:

(a) подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;

(b) теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;

(c) теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;

(d) теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;

(e) теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;

(f) тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту (LOS);

(g) теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;

♥ теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС;

(i) теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу теоретического экзамена, тренировку и проверку на летном тренажере;

(j) проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;

(k) оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне;

(3) не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев:

(a) подготовка по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена;

(b) тренировку процедур аварийной эвакуации на воде;

(4) не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев:

(a) тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

(b) теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

(c) теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания;

(d) подготовку в области авиационной безопасности;

(5) подтвердить соответствие уровня знаний авиационного английского языка не ниже четвертого уровня согласно требованиям, установленным в разделе 1.2.9 главы 1 приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации «Выдача свидетельств авиационному персоналу».

Обладатель свидетельства (пилоты и штурманы) проходит повторный контроль знаний английского языка:

- при демонстрации знаний на четвертом уровне - через три года;
- при демонстрации знаний на пятом уровне - через шесть лет;
- при демонстрации знаний на шестом уровне прохождение повторного контроля знаний не требуется.

(6) изучение правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государств, в воздушном пространстве которых планируется выполнять полеты, а также теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP по правилам полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром и к выполнению полетов в воздушном пространстве NAT HLA, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна.

## 5.3. ФАП 128 Допуск к полету

### ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128)

4.22. На каждый полет эксплуатант назначает пилота, исполняющего обязанности КВС.

4.23. Эксплуатант в зависимости от типа воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

Эксплуатант устанавливает и осуществляет программу подготовки экипажа воздушного судна, которая предназначена для приобретения и поддержания необходимой квалификации летного экипажа, включая навыки, касающиеся функциональных возможностей человека, а также обучение методам и правилам пользования аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна.

Эксплуатант не допускает членов экипажа к полетам, не выполнивших указанные программы.

4.24. Программы наземной и летной подготовки разрабатываются и утверждаются либо в виде собственных программ, либо при содействии учебного учреждения, в виде программы такого заведения. В РПП эксплуатанта включаются указанные программы или дается на них ссылка. Программа подготовки должна включать обучение навыкам по использованию всего установленного оборудования.

4.25. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанность КВС, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил три взлета и посадки на воздушном судне того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.26. Эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.27. Эксплуатант удостоверятся в том, что члены летного экипажа воздушного судна обладают необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей.

Эксплуатант обеспечивает не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проведение проверок техники пилотирования и умения пилотов действовать в аварийной обстановке, выявляющих фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа и модификации. Эксплуатант обеспечивает выполнение указанных проверок назначенным им пилотом.

*(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)*

4.28. Количество членов кабинного экипажа воздушного судна для каждого типа воздушного судна определяется эксплуатантом, исходя из пассажироместимости или числа перевозимых лиц, для обеспечения безопасной и быстрой эвакуации людей, а также выполнения необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного в РЛЭ.

## 5.4. ФАП 147 Допуск к полетам

### **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (ФАП-147)**

2.1. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота любого из перечисленных ниже видов воздушных судов необходимо получить свидетельство, предусмотренное настоящими Правилами:

самолет;

дирижабль объемом более 4600 м<sup>3</sup>;

свободный аэростат;

планер;

вертолет;

сверхлегкое воздушное судно с массой конструкции более 115 кг.

2.2. При выдаче свидетельства пилота в свидетельство вносятся отметка о виде воздушного судна и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки знаний, навыков (умений).

2.3. Владелец свидетельства частного пилота, коммерческого пилота или линейного пилота для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов должен получить соответствующую квалификационную отметку о виде воздушного судна, выдаваемую при условии выполнения требований настоящих Правил, установленных для соответствующего вида воздушного судна.

2.4. Владелец свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна, пилота планера или пилота свободного аэростата для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов получает новое свидетельство пилота соответствующего вида воздушного судна.

2.5. Владелец свидетельства пилота не допускается к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота, если владелец свидетельства не получил соответствующей отметки о классе согласно положениям пункта 2.6 настоящих Правил или отметки о типе воздушного судна в случаях, указанных в пункте 2.7 настоящих Правил.

2.6. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота на самолете, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, кроме указанных в подпункте «в» пункта 2.7 настоящих Правил случаев, владелец свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку о классе:

а) с одним двигателем, сухопутный;

б) с одним двигателем, гидросамолет;

в) многодвигательный, сухопутный;

г) многодвигательный, гидросамолет.

Квалификационная отметка о классе воздушного судна вносится в свидетельство, если кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельству для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

2.7. Владелец свидетельства пилота должен получить квалификационную отметку о типе воздушного судна для эксплуатации:

а) воздушного судна, в сертификате типа или в руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что для его эксплуатации требуется второй пилот;

б) вертолета, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота;

в) любого воздушного судна, когда это предусмотрено в сертификате типа на это воздушное судно.

Если функции пилота ограничиваются только функциями второго пилота, то в квалификационной отметке о типе воздушного судна указывается это ограничение.

2.8. Владелец квалификационной отметки о типе воздушного судна, требуемой в соответствии с подпунктом «а» пункта 2.7 настоящих Правил, должен:

а) приобрести под контролем инструктора опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или соответствующем пилотажном тренажере в следующих областях: обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;

особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования, например, силовой установки, приборов и систем воздушного судна, его планера;

при необходимости выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;

порядок действий при потере членом экипажа работоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию; взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;

б) продемонстрировать умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушного судна или второго пилота;

в) продемонстрировать знания, указанные в подпункте «б» пункта 6.1 настоящих Правил.

2.11. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота при полетах по правилам полета по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, владелец свидетельства должен иметь квалификационную отметку о праве выполнения полетов по приборам, соответствующую виду воздушного судна.

2.12. Для осуществления летного обучения владелец свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку «пилот-инструктор» и квалификационные отметки,



позволяющие выполнять функции командира воздушного судна класса/типа, на котором производится обучение.

Лицо, занимающееся обучением на пилотажном тренажере, должно иметь или имело ранее квалификационную отметку «пилот-инструктор» в свидетельстве пилота или специальное разрешение уполномоченного органа.

2.13. Обучаемому лицу или владельцу свидетельства пилота засчитывается в налет время, в течение которого он выполнял полеты самостоятельно, с инструктором на самолете с двойным управлением и в качестве командира воздушного судна, которое включается в общее время полета, необходимого для получения свидетельства пилота.

Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, но для эксплуатации которого возможно наличие второго пилота, засчитывается не более 50% полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.

2.14. Время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, включающим второго пилота, засчитывается полностью в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

Время, в течение которого обладатель свидетельства второго пилота выполняет под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна (командир воздушного судна под наблюдением), засчитывается полностью в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

2.15. Не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее:

возраста 60 лет; или

возраста 65 лет, в случае выполнения полетов в экипаже с другим пилотом - старше 60 лет.

2.16. Не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

2.20. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна или функции второго пилота при коммерческой воздушной перевозке пассажиров только в случае, если он в предшествующие девяносто дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок на воздушном судне того же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

За исключением случая, указанного в пункте 2.20.1, обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при перевозке на борту воздушного судна

людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих девяноста дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью, выполненных на воздушном судне того же типа/класса или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

(п. 2.20 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

2.20.1. Обладатель свидетельства пилота, имеющий налет в качестве пилота не менее 1500 часов, выполняет функции командира турбовинтового или турбореактивного воздушного судна, требующего наличия второго пилота при перевозке на борту воздушного судна людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих шести месяцев выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью на воздушном судне того же типа или в течение предыдущих двенадцати месяцев выполнил не менее шести взлетов и шести посадок ночью на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.

210 ФАП-147

(п. 2.20.1 введен Приказом Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

2.21. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при полетах по правилам полетов по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, только если в течение последних 6 календарных месяцев:

он выполнил, как минимум, шесть заходов по приборам в фактических или имитируемых условиях полетов по приборам на воздушном судне того же вида или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида; или прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором на воздушном судне соответствующего вида или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида, включающую выполнение схем полета и маневров, указанных в подпункте «д» пункта 7.1 настоящих Правил.

2.22. Обладатель свидетельства пилота не выполняет функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна:

на воздушном судне, сертифицированном для полетов с одним пилотом, только если он в течение предшествующих 24 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором;

на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется второй пилот, только если он в течение предшествующих 12 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует пилоту-инструктору в течение не менее часа навыки (умения) управления воздушным судном в полете или на комплексном тренажере, допущенном уполномоченным органом к эксплуатации (использованию) для подготовки авиационного персонала.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

При положительных результатах указанных проверок пилот-инструктор подписывает и выдает обладателю свидетельства справку о прохождении проверки навыков.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

При положительных результатах указанных проверок пилот-инструктор делает соответствующую запись в летную книжку.



## 6. Предварительная и предполетная подготовка экипажей

7.7. Каждому полету должна предшествовать соответствующая подготовка летного экипажа.

Подготовка к полетам состоит из предварительной и предполетной подготовок.

Процедуры и порядок проведения предварительной и предполетной подготовок эксплуатантом устанавливаются РПП.

Подготовку к полетам проходят все лица, входящие в состав летного экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы.

7.7.1. Предварительная подготовка является основным видом подготовки к полету и проводится под руководством командира летного подразделения или заместителя командира летного подразделения (для эксплуатанта) и завершается не позже чем за сутки до дня вылета.

Для проведения предварительной подготовки привлекаются соответствующие специалисты.

Предварительная подготовка проводится:

перед самостоятельным полетом командира воздушного судна на данном типе воздушного судна;

перед первым полетом командира воздушного судна по новой воздушной трассе, МВЛ, маршруту, району выполнения авиационных работ;

перед полетом по специальному заданию;

перед выполнением нового вида авиационных работ;

при систематических полетах;

в случае истечения срока действия допуска к полетам по маршруту и на аэродромы (маршрутной и/или аэродромной квалификации);

в горной местности, а также в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли - один раз в три месяца;

по воздушным трассам или виду авиационных работ в равнинной и холмистой местности - на усмотрение командира летного подразделения в зависимости от квалификации и подготовленности членов летного экипажа;

перед полетом на новые:

горные аэродромы и площадки - для пилотов и штурманов;

аэродромы (площадки) в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли - для всех членов летного экипажа;

в случае, когда в течение более чем 12 предшествующих месяцев командир воздушного судна не совершил ни одного полета по рядом проходящему маршруту или над аналогичной местностью в таком установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отработывал такие схемы на тренажере,

предусмотренном для этой цели;

для маршрутов и аэродромов, где требуется применение особых навыков или знаний.

В исключительных случаях допускается проведение предварительной подготовки непосредственно перед вылетом, но с учетом требуемого объема и установленного режима труда и отдыха.

7.7.2. Предварительная подготовка предусматривает:

уяснение задачи (цели) предстоящего полета;

изучение особенностей выполнения полетов в предстоящий период и соответствующих изменений в документах аэронавигационной информации;

подбор и подготовку документации, необходимой для выполнения полета (полетов);

изучение особенностей эксплуатации авиационной техники, особенностей техники пилотирования и порядка взаимодействия членов экипажа с учетом ожидаемых или возможных условий полета;

контроль готовности экипажа к выполнению полета (полетов).

7.7.3. Контроль готовности экипажа к выполнению полета предусматривает оценку знаний членов экипажа (каждого из них в части касающейся) по следующим вопросам:

намеченный маршрут;

аэродромы: вылета, посадки и запасные;

местность и минимальные безопасные абсолютные высоты;

сезонные особенности метеорологических условий по маршруту и соответствующим аэродромам;

технические и навигационные средства и режимы их работы, особенности обеспечения и порядок обслуживания по маршруту и соответствующим аэродромам;

особенности поиска и спасания по маршруту и соответствующим аэродромам;

правила построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, а также схемы прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по ПВП и ППП и применяемые эксплуатационные минимумы;

особенности и режимы работы светосигнальных средств, средств обеспечения захода на посадку.

Знания схем вылета, прибытия, полетов в зоне ожидания и захода на посадку могут быть продемонстрированы на соответствующем тренажере.

Командир летного подразделения или его заместитель, организующий предварительную подготовку экипажа, обеспечивает ее полноту и качество.

7.7.4. В исключительных случаях при изменении задания на полет (полет по новому маршруту, воздушной трассе) не на аэродроме постоянного базирования предварительная подготовка проводится командиром воздушного судна и, как правило, накануне дня вылета с учетом соблюдения режима отдыха перед вылетом, учета рабочего времени и порядка проведения предварительной подготовки.

7.7.5. К каждому полету или полетам на авиационных работах, в том числе тренировочным, проводится предполетная подготовка воздушного судна и его экипажа.

7.7.6. Проведение предполетной подготовки экипажа организует командир воздушного судна с учетом целей предстоящего полета (полетов на авиационных работах) и тренировочных полетов, конкретной аэронавигационной и метеорологической обстановки, особенностей инженерно-технического обслуживания воздушного судна и других факторов, влияющих на безопасность и эффективность полетов.

Экипаж должен приступить к предполетной подготовке не позднее:

одного часа до намеченного времени вылета в базовых аэропортах, перед началом выполнения авиационных работ, при смене экипажа (эстафете);

30 минут до намеченного времени вылета в промежуточных аэропортах при кратковременных стоянках.

7.7.7. При предполетной подготовке воздушного судна каждый член летного экипажа и старший бортпроводник (бортпроводник, бортоператор) докладывают командиру воздушного судна о результатах осмотра воздушного судна и готовности к полету в соответствии с установленными процедурами.

Командир воздушного судна:

лично осматривает воздушное судно перед вылетом (эксплуатант такую процедуру предусматривает в РПП);

принимает доклады от каждого члена летного экипажа и старшего бортпроводника (бортпроводника, бортоператора) о результатах осмотра воздушного судна и готовности к полету;

проверяет по документам и приборам наличие необходимого количества топлива, а также взлетную массу и центровку воздушного судна.

## **6.1. ВК РФ Подготовка к полету**

### **Статья 68. Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна**

*(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)*

Полету воздушного судна должна предшествовать подготовка воздушного судна и его экипажа. Порядок подготовки к полету воздушного судна и его экипажа, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета устанавливаются федеральными авиационными правилами.

## 6.2. РПП А п.8.1.1. Предварительная и предполетная подготовка

### РПП А п.8.1.1. Предварительная и предполетная подготовка

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

#### (1) Общие положения

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

Подготовка в зависимости от цели предстоящего полетного задания проводится в полном составе назначенного на полет экипажа или индивидуально.

Подготовка в полном составе назначенного на полет экипажа проводится под руководством командира летного подразделения (его заместителя по ОЛР) не позднее дня накануне вылета:

- перед первым самостоятельным полетом командира ВС на данном типе воздушного судна;
- перед полетом по специальному заданию (облет ВС, перегонка ВС и другие);
- во всех случаях – по указанию командира летного подразделения или вышестоящих летных командиров (начальников).

Базовая Подготовка по маршрутам и на аэродромы всех категорий проводится методом самостоятельного изучения инструктивных материалов по определенным регионам (районам) полетов, в пределах которых применяются общие правила использования воздушного пространства, а аэродромы не отличаются сложностью в эксплуатации, топографии и сезонных метеорологических условий, светосигнальном и радиотехническом оборудовании, средствах обеспечения захода на посадку, схемах прибытия и вылета.

Подготовка после перерыва в летной работе более 90 дней проводится в сокращенном объеме по материалам оперативной информации за период перерыва в летной работе.

Допускается проведение Подготовки на конкретный аэродром непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха членов экипажа ВС. Подготовку в этом случае организует и проводит командир экипажа или лицо командно-летного/инструкторского состава по специальности пилот.

Летная тренировка по маршрутам и на аэродромы категории «В2» и «С» проводится назначенным пилотом-инструктором.



## **(2) Содержание подготовки**

Подготовка в зависимости от категории аэродромов и/или маршрутов (регионов) полета включает в себя:

(а) Базовую подготовку:

(i) теоретическая навигационная Подготовка, проводимая перед началом выполнения полетов в ПАО «Аэрофлот» на конкретном типе ВС, включающая в том числе изучение маршрутов (регионов) полета и эксплуатируемых аэродромов;

(ii) теоретическая навигационная Подготовка, проводимая не реже одного раза в течение любого периода продолжительностью в 12 месяцев в соответствии с программой непрерывной подготовки летного состава, включающая знания:

- характеристик рельефа местности при полетах по эксплуатируемым маршрутам (регионам) полетов;
- применяемых безопасных высоты при полете по маршруту и в районе аэродрома, запас высоты над препятствиями при построении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;
- сезонных метеорологических условия по эксплуатируемым маршрутам (регионам) полетов и аэродромам;
- правил выбора маршрута полета и правила EDTO (если применяются на типе ВС);
- правил обслуживания воздушного движения и ведения связи при обслуживании воздушного движения;
- возможных способы получения метеорологической информации;
- правил поиска и спасания;
- применения навигационных средств для осуществления навигации по маршруту, при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;
- светотехнического оборудования аэродромов;
- правил полетов в зонах ожидания;
- эксплуатационных минимумов и правил их применения.

Оценка уровня знаний проводится пилотом-инструктором или с использованием тестирующей программы в КИС «Аккорд».

Контрольные вопросы разрабатываются старшими летными специалистами подразделения для каждого региона полетов и включают особенности выполнения полетов по маршрутам и на аэродромы.

В перечень контрольных вопросов также включаются вопросы, отражающие особенности совместных действий членов экипажа в особых случаях полета, аварийных и нестандартных ситуациях применительно к конкретным условиям предстоящего полета (полетов).

Ответственность за объективность оценки готовности экипажа (члена

экипажа) несет лицо, осуществляющее контроль готовности.

(iii) тренировка и проверка на тренажере (simulator proficiency check),

предусмотренная программой «РЕГУЛЯРНОЙ ТРЕНИРОВКИ

И ПРОВЕРКИ ПИЛОТОВ НА КОМПЛЕКСНОМ ПИЛОТАЖНОМ

ТРЕНАЖЕРЕ», которая может включать в себя следующие элементы:

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

(iv) до начала предполетной подготовки к конкретному полету изучение

информации, содержащейся в части «С» РПП и правил, изложенных

в сборниках АНИ государств, в воздушном пространстве которых

планируется выполнять полет.

(b) Подготовку к полетам с использованием аэродромов категорий «В» и «С»

В зависимости от категории аэродрома и/или маршрута (региона) полетов

применяются:

(i) изучение и подтверждение знаний:

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

(ii) визуальное ознакомление с рельефом местности в окрестностях

аэродрома, включая участки снижения с крейсерского эшелона и набора

высоты крейсерского эшелона с применением графических средств

(презентации, фотографии, видео) или комплексного пилотажного

тренажера не ниже «Level C» по классификации IATA;

(iii) тренировка по выполнению схем прибытия (STAR), захода на посадку (IAP) и вылета (SID, EO SID), в том числе при отказе двигателя, на конкретном аэродроме;

(iv) выполнение ознакомительного и/или контрольного проверочного полета на аэродром и/или по маршруту (в установленном регионе) с пилотом или пилотом-инструктором.

### **(3) Обеспечение подготовки**

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

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

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

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

### **(4) Планирование и организация подготовки осуществляется командиром летного подразделения или его заместителем по организации летной работы.**

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

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

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

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

Факт проведения подготовки фиксируется в задании на полет записью: «Подготовка по маршруту ... проведена». Ответственность за качество подготовки экипажа в этом случае несет командир ВС.

Результаты подготовки к полетам на аэродромы и/или по маршрутам полета, фиксируются в журнал подготовок ЛМК. Журнал подготовок, хранится в ЛМК не менее трех лет.

## **(5) Контроль организации и качества подготовки к полетам с использованием конкретных аэродромов и маршрутов (регионов) полетов.**

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

Контроль организации и качества подготовки на аэродромы и по маршрутам полетов в летных подразделениях осуществляется командно-летным и инспекторским составом. Кроме того, в целях изучения состояния дел в летных подразделениях, оказания методической помощи и обмена положительным опытом, командно-летный и инспекторский состав лично участвует в проведении Подготовки членов летных экипажей в закрепленном за ним подразделении.

Контролю подлежат:

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

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

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

### **8.1.1.2. Предполетная подготовка экипажа ВС**

(1) Полет или серия полетов не начинается до тех пор, пока КВС не заполнит формы предполетной подготовки, предусмотренные в РПП и удостоверяющие тот факт, что КВС удовлетворен результатами подготовки, подтверждающими, что:

- (a) воздушное судно годно к полетам;
- (b) приборы и оборудование, предусмотренные в РПП для предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;
- (c) на воздушном судне выполнено предусмотренное эксплуатационной документацией техническое обслуживание;
- (d) масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- (e) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;
- (f) произведена проверка, результаты которой показали, что будут соблюдены

эксплуатационные ограничения, предписанные уполномоченным органом государственной регистрации воздушного судна, а летно-технические характеристики ВС позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях;

(g) рабочий план полета соответствует установленным требованиям.

(2) Предполетную подготовку лётного экипажа организует и проводит командир ВС перед каждым полетом с учетом конкретной аэронавигационной обстановки и метеоусловий.

В процессе предполетной подготовки экипаж ВС проходит медицинский контроль, предполетную консультацию (Preflight Briefing) и необходимые пограничные и таможенные формальности.

Прохождение пограничных и таможенных формальностей регулируется государственным законодательством и стандартными операционными процедурами.

Ответственность за полноту и качество предполетной подготовки, а также за своевременную подготовку экипажа к рейсу и выполнение технологического графика в части, его касающейся, несет командир ВС.

(3) Командир ВС в процессе предполетной подготовки обязан:

- убедиться в наличии у членов летного экипажа личных документов, необходимых для выполнения полетного задания;
- получить информацию о технической готовности ВС, состоянии аэродромов вылета, назначения и запасных, об аэронавигационном обеспечении на аэродромах и по трассе, о предполагаемой коммерческой загрузке, наличии опасных грузов на борту ВС;
- изучить метеорологическую обстановку на аэродроме вылета, по маршруту полета, аэродроме назначения и запасных аэродромах;
- проверить правильность расчета полета OFP, изучить NOTAM информацию по маршруту полета;
- уточнить необходимую заправку топливом и сообщить ее диспетчеру ОПиАОП, представителю ПАО «Аэрофлот» или уполномоченному агенту;
- определить конкретные действия лётного экипажа в случае возникновения аварийной обстановки, в том числе при необходимости экстренной посадки непосредственно после взлета, в зависимости от характера местности, времени суток и метеоусловий;
- ознакомиться с состоянием авиационной безопасности и процедурами по ее обеспечению в аэропортах промежуточной посадки и назначения;
- провести инструктаж с летным и кабинным экипажами в отношении действий в случае возникновения аварийной ситуации при перевозке опасных грузов;
- на основании анализа метеорологической обстановки принять решение о возможности выполнения полета по одному из вариантов, указанных в пункте

8.10.8 настоящей главы;

Примечание: Решение оформляется на первой странице OFP, содержащей полную информацию о предстоящем полете, и в журнале ОПиАОП с указанием номера OFP и заверяется подписью КВС.

Заполненные формы предполетной подготовки хранятся в базе данных ОПиАОП в течение 90 дней.

- выполнить внешний осмотр ВС (Walk – Around) и убедиться, что:

- (a) приемники воздушного давления не повреждены и заглушки сняты;
- (b) поверхность ВС свободна ото льда, снега, изморози (инея);
- (c) панели и двери технических отсеков надежно закрыты;
- (d) отсутствуют признаки внешних повреждений планера и амортизационных стоек, а под колеса установлены колодки.

Примечание: Полномочия выполнить внешний осмотр ВС командир ВС может делегировать другому члену летного экипажа или лицензированному техническому персоналу, если это предусмотрено технологией предполетной подготовки ВС.

- по результатам осмотра принять решение о необходимости противообледенительной обработки;

- ознакомиться с записями в бортовом журнале технического состояния ВС, отличиями ВС от стандартной конфигурации и отложенными дефектами по MEL (ПМО);

- проверить наличие необходимого количества топлива, а также центровку и взлетную массу ВС;

- принять доклады от каждого члена экипажа о проведенном осмотре и готовности ВС к вылету;

- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ воздушного судна перед вылетом.

(4) Второй пилот в процессе предполетной подготовки обязан:

- участвовать в изучении метеорологической и аэронавигационной информации, проверить правильность предварительного расчета полета (OFP), наличие необходимых полетных карт и сборников аэронавигационной информации;

- рассчитать по таблицам взлетно-посадочных характеристик (Take-off charts) или с помощью РЛЭ воздушного судна максимально допустимую взлетную массу и взлетные характеристики ВС в зависимости от конкретных условий взлета;

- проверить наличие на ВС необходимой полетной и бортовой документации, комплектность и исправность аварийно-спасательного оборудования пилотской кабины.

Примечание: Проверка аварийно-спасательного оборудования, бортовой нормативно-летной и полетной документации проводится всегда перед первым вылетом летного экипажа на данном воздушном судне, а также в случае замены экипажа и если

летный экипаж отсутствовал на ВС в течение любого промежутка времени.

- выполнить работы, предусмотренные РЛЭ воздушного судна перед вылетом, доложить командиру ВС о результатах подготовки и готовности к полету.

(5) Бортпроводники в процессе предполетной подготовки обязаны:

- изучить информацию по безопасности полетов;
- получить документацию;
- перед полетом, в случае замены экипажа или если каabinный экипаж отсутствовал на ВС в течение любого промежутка времени, проверить аварийное оборудование пассажирской кабины согласно Листам контрольной проверки оборудования;
- проконтролировать сроки реализации загрузенного бортового питания, количество винно-водочных изделий для пассажиров высоких классов, наличие предметов комфорта, экипировки и средств обслуживания;
- принять ценный груз и оружие (при наличии);
- доложить старшему бортпроводнику о результатах предполетной подготовки по Листам контрольной проверки оборудования и выявленных отклонениях при приеме материальных ценностей.

(6) Наблюдатель (обсервер) в процессе предполетной подготовки обязан:

- предъявить командиру ВС действующее летное свидетельство или специальное разрешение (здание) на выполнение полета и нахождение в кабине летного экипажа;
- ознакомиться с правилами поведения и взаимодействия с экипажем;
- получить инструкцию по технике безопасности и использованию аварийно-спасательного оборудования, расположенного около его кресла.

(7) Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава, включенное в состав экипажа, обязан лично и в полном объеме участвовать в предполетной подготовке в качестве члена экипажа, функции которого он/она выполняет на борту воздушного судна в полете.

Примечание: В случае отсутствия в составе экипажа второго пилота выполнение предполетных и послеполетных формальностей (медицина, таможня, граница и т.д.), получение и оформление соответствующих документов осуществляет проверяемый член экипажа (по специальности пилот).

## 6.3. ФАП 128 Подготовка к полету

### ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-12)

2.2. Командир воздушного судна (далее - КВС) знает и соблюдает имеющие отношение к исполнению его обязанностей законы, правила и процедуры тех государств, в воздушном пространстве которых он выполняет полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

2.3. Эксплуатант воздушного судна, в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемых за плату на основании договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов или почты (далее - коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ\*, или КВС авиации общего назначения\*\* (далее - АОН) обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

2.4. Летный экипаж воздушного судна по численности и составу отвечает требованиям, указанным в Руководстве по летной эксплуатации (далее - РЛЭ).

2.4.1. Каждый член экипажа воздушного судна отвечает требованиям к обладателям свидетельств, выданных Российской Федерацией, установленным в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147, и имеет действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.

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

2.4.3. Подготовка к выполнению полетов в воздушном пространстве Российской Федерации гражданскими воздушными судами иностранных государств в аэропорты Российской Федерации, не открытые для международных полетов и вне международных трасс Российской Федерации, осуществляется в соответствии с настоящими Правилами, в том числе с привлечением специалистов авиационного персонала эксплуатантов Российской Федерации, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки, имеющих действующее свидетельство специалиста авиационного персонала (пилот, штурман), выданное уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

*(п. 2.4.3 введен Приказом Минтранса России от 15.06.2015 N 187)*



2.5. Запрещается выполнять или предпринимать попытки выполнять функции члена экипажа воздушного судна гражданской авиации, а также функции по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения (далее - ОВД):

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.04.2020 N 138)

в состоянии алкогольного опьянения;

под влиянием любых психоактивных веществ.

124 ФАП-128

2.6. В отсутствие служб авиационной безопасности КВС проводит предполетный досмотр воздушного судна, его бортовых запасов, членов экипажа воздушного судна, перевозимых лиц и их имущества, а также груза и почты.

В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, КВС информирует о нем орган обслуживания воздушного движения, а при отсутствии связи с ним по возможности - орган внутренних дел.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.7. Перед полетом КВС обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета, а также запланировать альтернативные действия на тот случай, если полет по плану не может быть выполнен вследствие ухудшения погодных условий.

2.7.1. Информация, имеющаяся у КВС, должна включать в себя, как минимум, следующее:

а) для полета по правилам полетов по приборам (далее - ППП), а также полета по правилам визуальных полетов (далее - ПВП) вне района аэродрома вылета:

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

б) для любого полета:

данные взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) в намеченных к использованию местах взлета и посадки;

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

все известные задержки движения, о которых КВС был уведомлен органом ОВД.

При подготовке к полету КВС или в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок эксплуатант обеспечивает предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации.

*(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)*

---

4.15. Эксплуатант реализует в РПП процедуры для обеспечения начала полета только в том случае, если КВС удостоверится, что:

- выполнены требования пунктов 2.7 - 2.28 настоящих Правил;

- воздушное судно является годным к полетам, зарегистрировано и на борту находятся

- документы, указанные в пункте 4.19 настоящих Правил;

- масса воздушного судна и расположение центра тяжести позволяют безопасно

- выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

- летно-технические характеристики воздушного судна соответствуют ожидаемым условиям на используемых маршрутах и аэродромах;
- любой имеющийся на борту груз должным образом распределен и надежно закреплен;
- при осуществлении авиационных работ выполнены правила, установленные в главах VI и VII настоящих Правил для конкретного вида работ.

Эксплуатант определяет процедуры подготовки к полетам, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик воздушного судна, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах.

Указанные процедуры включаются в РПП.

4.16. Дополнительно к требованиям пункта 2.9 настоящих Правил эксплуатант обеспечивает выполнение следующих требований:

а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам;

*(пп. «а» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)*

б) запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

для самолетов с двумя силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного одному часу полета на крейсерской скорости с одним двигателем;

156 ФАП-128

для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующему для этого полета эксплуатационному минимуму этого аэродрома для посадки или превышать его.

*(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)*

---

5.24. Эксплуатант должен обеспечить подготовку экипажа ВС к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета.

Порядок проведения подготовки экипажа ВС устанавливается эксплуатантом в РПП с соблюдением требований настоящих Правил.

Подготовка проводится в полном составе назначенного на полет летного экипажа в следующих случаях:

- перед первым полетом в качестве КВС на данном типе ВС;
- перед контрольным полетом (облетом) или по решению эксплуатанта.

(п. 5.24 в ред. Приказа Минтранса России от 22.04.2020 N 138)

5.25. Полет или серия полетов не начинается до тех пор, пока КВС не заполнит формы предполетной подготовки, предусмотренные в РПП и удостоверяющие тот факт, что КВС удовлетворен результатами подготовки, подтверждающими, что:

- а) воздушное судно годно к полетам;
- б) приборы и оборудование, предусмотренные в настоящих Правилах для предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;
- в) на воздушном судне выполнено предусмотренное эксплуатационной документацией техническое обслуживание;
- г) масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- д) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;
- е) произведена проверка, результаты которой показали, что будут соблюдены в ходе намеченного полета эксплуатационные ограничения, предусматриваемые пунктами 2.16, 2.17 и 5.52 настоящих Правил; и
- ж) соблюдены требования пункта 5.26 настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полета.

166 ФАП-128

Заполненные формы предполетной подготовки эксплуатант хранит в течение 90 дней.

5.26. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в порядке, определенном в РПП. Рабочий план полета утверждается КВС и, когда это предусмотрено РПП, сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером) и включает в себя сведения:

- тип воздушного судна;
- номер рейса или государственный и регистрационный опознавательные знаки;
- маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения,
- расстояния, время полета между ними, и заданные путевые углы на маршруте, включая
- полет на запасные аэродромы;
- запланированная крейсерская скорость и общее время полета, расчетное и
- фактическое время пролета указанных пунктов;
- минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;
- расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;
- запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;
- расчет плана полетов, измененного в полете;
- необходимая метеорологическая информация;
- другая информация, установленная эксплуатантом;

если информация из любого из вышеперечисленных пунктов содержится в другом, доступном для экипажа воздушного судна документе, она может не приводиться в рабочем

плане полета.

Форма рабочего плана полета утверждается эксплуатантом и приводится в РПП.

Один экземпляр рабочего плана полета передается представителю эксплуатанта или, если это невозможно, сдается на хранение в пункте вылета.

При составлении рабочего плана выполняются требования пунктов 5.27 - 5.44 настоящих Правил.

## 7. Проверка работы летного персонала

7.9. Проверки техники пилотирования, практической работы планируются и осуществляются:

членов экипажей, командно-летного и инструкторского состава эксплуатанта;

летных специалистов образовательных заведений (учреждений), научных учреждений и организаций гражданской авиации, в положениях которых предусмотрена летная работа;

командно-летного и инспекторского (летных специалистов) состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов.

Проверки техники пилотирования, практической работы командно-летного и летного состава проводят их руководители и заместители руководителей, должностные лица командно-летного и инспекторского состава, имеющие соответствующие допуски.

Оформленные в установленном порядке результаты проверки техники пилотирования, практической работы действительны на период, соответствующий установленному сроку проверки членов экипажа.

7.9.1. Проверки техники пилотирования, практической работы выполняются в случаях, предусмотренных программами подготовки и переподготовки летного состава по типам воздушных судов; подтверждения квалификации членов экипажа.

7.9.2. Проверки техники пилотирования (для пилотов), практической работы членов экипажей могут выполняться на пилотажном тренажере (при наличии) и на воздушном судне.

7.9.3. Проверки техники пилотирования (для пилотов), практической работы членов экипажей проводятся при допуске:

к полетам на вновь освоенном типе воздушного судна;

к самостоятельным полетам;

к видам авиационных работ, кроме членов кабинного экипажа;

к полетам в соответствующих метеоусловиях и времени суток (для пилотов);

к полетам с использованием новых для члена экипажа установленных на воздушном судне оборудования и систем, при необходимости;

к инструкторской работе,

а также при:

определении или подтверждении квалификации;

при переходе на воздушное судно с другим видом шасси, кроме членов кабинного экипажа;

после перерыва в летной работе (в установленных случаях).

7.9.4. Квалификационная проверка членов экипажа проводится:

по процедурам:

при присвоении класса (если предусмотрено);

при выдаче и продлении срока действия свидетельства;

при подтверждении (по предусмотренным срокам или при перерыве в летной работе) права выполнения полетов на данном типе воздушного судна;

при допуске к выполнению полетов на другом типе воздушного судна;

по решению руководителя (летного подразделения, службы бортпроводников авиационного предприятия, соответственно);

по срокам:

на воздушном судне - не реже одного раза в год;

на тренажере - не реже одного раза в полгода (шесть месяцев).

В течение первого года работы на воздушном судне данного типа проверка практической работы (на воздушном судне или комплексном тренажере) проводится не реже одного раза в три месяца независимо от занимаемой должности.

7.9.5. При квалификационной проверке члена летного экипажа - пилота проверяется техника пилотирования и другие предусмотренные элементы практической работы.

7.9.6. При квалификационной проверке члена экипажа, не являющегося пилотом и членом кабинного экипажа, проверяется соответствующая практическая работа (поэлементно).

7.9.7. Квалификационная проверка члена кабинного экипажа проводится в полете в соответствии с определенными обязанностями на воздушном судне данного типа.

7.9.8. Квалификационные проверки члена экипажа воздушного судна, имеющего допуск к полетам на двух и более типах воздушных судов, проводятся на каждом типе.

# 7.1. РПП А п.5.4.3. Подтверждение квалификации

## РПП А п.5.4.3. Подтверждение квалификации

### 5.4.3.1. Виды квалификационных проверок:

- (a) проверка на получение квалификационной отметки о типе воздушного судна;
- (b) проверка на подтверждение квалификации по специальности;
- (c) проверка летных специалистов на получение квалификационной отметки и подтверждение квалификации инструктора (инструктора-экзаменатора);
- (d) проверка членов летных экипажей при переаттестации, если они не выдержали испытаний в ходе предыдущей проверки;
- (e) проверка членов летных экипажей после авиационного происшествия или инцидента, если поставлен под вопрос уровень их квалификация или подготовленность;
- (f) проверка на подтверждение квалификации инструкторов тренажера.

### 5.4.3.2. Подтверждение права выполнения полетов

(1) Члены летного экипажа не могут быть допущены к полету, если они не прошли в установленные сроки проверки техники пилотирования, практической работы в полете, умения действовать в аварийной обстановке и выполнять полеты по правилам полетов по приборам, которые выявляют фактическую подготовленность летного специалиста выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации. Пилоты и штурманы должны также в установленные сроки подтвердить знания авиационного английского языка не ниже четвертого уровня по шкале ИКАО.

(2) Проверка выполнения нормальных процедур на воздушном судне (проверка техники пилотирования и практической работы членов летного экипажа в полете — LINE CHECK) проводится не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, но не ранее чем за два календарных месяца до месяца истечения срока действия проверки.

Проверка проводится, как правило, в рейсовых условиях в объеме не менее двух полетов и одного часа полетного времени.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует инструктору-экзаменатору навыки (умения) управления воздушным судном в полете или на комплексном тренажере, допущенном уполномоченным органом к эксплуатации (использованию) для подготовки авиационного персонала.

При положительных результатах указанных проверок инструктор-экзаменатор подписывает и выдает обладателю свидетельства Акт (справку) о прохождении проверки навыков и делает соответствующую запись в летную книжку.

Акт проверки заполняется инструктором-экзаменатором на бумажном бланке или

в электронном виде. Для пилотов с иностранным гражданством Акт проверки заполняется на английском языке.

Член летного экипажа теряет право самостоятельного выполнения полетов на конкретном типе ВС по истечении 12 месяцев от даты проверки за исключением тренировочных (проверочных) полетов под контролем инструктора.

(3) Проверки техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации (выполняются на комплексном тренажере дважды в течение любых последовательных 12 месяцев с интервалом между проверками не менее 120 дней.

Квалификационную проверку на тренажере проводит уполномоченный инструктор-экзаменатор в объеме не менее одного часа на каждого пилота.

(4) Оценка качества подготовки членов летных экипажей.

(а) Качество выполнения контрольно-проверочных и самостоятельных полетов в аэродромных и производственных условиях, а также полетов на тренажере членами летных экипажей ВС ПАО «Аэрофлот» включает оценку:

(I) знаний;

(II) умений (выполнение процедур, техника пилотирования, навигация);

(III) управления ресурсами экипажа (CRM).

Члены летного экипажа оцениваются:

- пилоты – по пунктам (I), (II), (III);

- штурманы – по пунктам (I), (II – навигация), (III);

- бортинженеры – по пунктам (I), (II – за исключением техники пилотирования и навигации), (III).

Оценка элементов и параметров полета определяется путем сравнения отклонений, допущенных членом летного экипажа, с нормативными, указанными в программах подготовки летного состава (часть D РПП).

Оценка качества выполнения контрольно-проверочных полетов в производственных или аэродромных условиях и полетов на тренажере производится инструктором-экзаменатором (далее – проверяющий) на основании собственных наблюдений (при необходимости с использованием материалов бортовых средств сбора полетной информации).

Оценка качества самостоятельных полетов производится проверяющим на основании материалов наземных и/или бортовых средств сбора полетной информации.

При наличии материалов наземных и бортовых средств оценку проводят с приоритетом бортовых средств.

(b) Качество выполнения полета и подготовки на тренажере оценивается по системе: «5» (пять); «4» (четыре); «3» (три); «2» (два).

Общая оценка определяется на основании оценок знаний, умений, управления ресурсами экипажа (CRM) по следующему принципу:



Оценка «5» ставится в случае: преобладания оценки «5» среди общих оценок знаний, умений, CRM; обязательной общей оценке «5» умений и отсутствии оценок «3» и «2».

Оценка «4» ставится в случае: преобладания оценки «4» среди общих оценок знаний, умений, CRM; обязательной общей оценке умений не ниже «4» и отсутствии оценки «два».

Оценка «3» ставится в случае: преобладания оценки «3» среди общих оценок знаний, умений, CRM и отсутствии оценки «2».

Оценка «2» ставится при наличии хотя бы одной оценки «два».

При наличии общей оценки за полет «2» члены летного экипажа к выполнению самостоятельных полетов не допускаются, с ними проводится комплекс мероприятий по дополнительной подготовке и допуску к полетам.

(с) Оценка качества знаний проводится в объеме требований к системе непрерывной профессиональной подготовке летного состава в соответствии с действующей программой теоретической подготовки в виде проверки знаний с использованием компьютерной тестирующей программы и/или в форме устного опроса по темам, утвержденным для проверки знаний при прохождении периодической проверки на тренажере или в полете.

(5) Повторное тестирование (проверка) членов летных экипажей.

Летный специалист, получивший неудовлетворительную оценку при тестировании, летной проверке, квалификационной проверке на тренажере или, если он не допущен к проверке инструктором, проводившим тренировку, не может быть допущен к коммерческим полетам.

Основанием для приостановления допуска к полетам является заполненный экзаменатором (инструктором), проводившим летную проверку, проверку профессиональных навыков на комплексном тренажере, тренировку или теоретический тест, бланк «Мероприятия после приостановления допуска к полетам или при отклонениях (нарушениях) в технике пилотирования» с указанием критических отклонений, ошибок или недостаточных знаний проверяемого (тренируемого), которые могут непосредственно влиять на безопасное выполнение полетов.

В этом случае летный специалист имеет право на повторное тестирование/проверку не ранее чем через семь дней от даты рапорта экзаменатора (инструктора).

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

(b) При получении оценки ниже «3» по результатам проверки на тренажере член летного экипажа не может быть допущен к летной работе, как не подтвердивший квалификацию по специальности. В этом случае ему назначается программа подготовки, которая включает наземную подготовку и тренировку на тренажере в объеме, необходимом для отработки

неусвоенных элементов. По заключению инструктора летный специалист может быть допущен к повторной проверке. В целях организации дополнительной тренировки летного состава на комплексных тренажерных системах летным подразделением планируется не менее одной резервной сессии в месяц по каждому типу ВС.

(с) При получении неудовлетворительной оценки по результатам летной проверки на воздушных судах в полете назначенная члену летного экипажа программа подготовки может содержать наземную, тренажерную и летную подготовку в объеме, необходимом для отработки неусвоенных элементов. По заключению инструктора летный специалист может быть допущен к повторной проверке практической работы на ВС в полете.

В случае получения по результатам повторной летной проверки оценки «3» («satisfactory») пилот проходит летные проверки с интервалами не более трех месяцев в течение 12 месяцев от даты восстановления допуска к полетам.

Примечание: Программу дополнительной подготовки формирует старший пилот – инструктор ЛО по согласованию с ведущим пилотом – инструктором ОЛМО по типу ВС на основании рапорта экзаменатора (инструктора).

(d) При выявлении отклонений (нарушений) в технике пилотирования по средствам полетной информации при выполнении самостоятельных полетов в производственных условиях на оценку ниже «3» («Satisfactory») или не прохождении проверки на тренажере или воздушном судне в профилактических целях проводится следующий комплекс мероприятий:

- командир летного отряда на основании анализа средств полетной информации или акта проверки, заполненного инструктором-экзаменатором, принимает решение о необходимости отстранения члена летного экипажа от полетов;

- в зависимости от тяжести события проводится служебное расследование с привлечением КРС и КИС летного отряда, представителей ДУБП, ОУБП, ОЛМО, отдела CRM;

- старший пилот – инструктор летного отряда, по согласованию с командиром летного отряда и с учетом рекомендаций комиссии по расследованию, определяет объем дополнительной подготовки (теоретическая, тренажерная, летная), включая необходимость проведения повторной проверки;

- по завершению всего комплекса мероприятий командиром летного отряда дается заключение о его выполнении и принимается решение о допуске члена экипажа к полетам или о необходимости дополнительной тренировки.

Примечания:

(1) В случае авиационного инцидента, произошедшего по вине летного специалиста, решение о допуске к полетам принимает директор департамента производства полетов по согласованию

с председателем комиссии по расследованию.

(2) Бланк (приложение 5.9.9), проведенных мероприятий по восстановлению квалификации члена летного экипажа хранится в летном деле специалиста не менее двух лет.

(е) При повторном получении неудовлетворительной оценки (не подтверждении допуска к полетам) летному специалисту выдается предупреждение о не полном служебном соответствии. Если допуск к полетам не восстановлен в течение трех месяцев летный специалист приказом заместителя генерального директора – летного директора направляется на аттестационную комиссию ДПП для определения соответствия занимаемой должности.

б) Анализ результатов экзаменов (проверок).

Результаты проверок теоретических знаний, техники пилотирования и практической работы в полете и на комплексном тренажере фиксируются: в Листе оценок экзаменов по теоретической (наземной) подготовке, в Акте проверки техники пилотирования/практической работы в полете (LINE CHECK) и на бланке «Тренировка и проверка на тренажере» (SIMULATOR PROFICIENCY CHECK), которые хранятся в летном деле специалиста до очередного цикла тренировки /проверки плюс 12 месяцев.

Копии документов, подтверждающих результаты пройденных и не пройденных тренировок и экзаменов, направляются в отдел управления безопасностью полетов для анализа тенденций уровня подготовленности летного состава, выработки организационных и методических мероприятий в целях реализации корректирующих действий по совершенствованию программ и системы подготовки летного состава.

Общий анализ экзаменов (проверок) по наземной и летной подготовке, а также результаты проведенных корректирующих мероприятий готовит отдел летно-методического обеспечения ДПП не реже одного раза в шесть месяцев и за год.

## 7.2. ФАП 128 Проверка летной работы

### ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128)

5.84. Эксплуатант не допускает членов летного экипажа воздушного судна до выполнения своих функций, если они не прошли подготовку по разработанной эксплуатантом программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей и:

- а) предусматривает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации;
- б) состоит из наземной и летной подготовки на типе (типах) воздушных судов, на котором работают члены летного экипажа;
- в) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями силовой установки, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;
- г) включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе выполнения полетов, ограничений человеческих возможностей («человеческого фактора»), включая знания об опасности их проявления при выполнении полетов, о предотвращении ситуаций, приводящих к выходу за ограничения человеческих возможностей, о предотвращении ошибок и их исправлении, перевозки опасных грузов воздушными судами;
- д) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, которые они должны осуществлять, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа воздушного судна, в том числе при выполнении нестандартных или аварийных процедур;
- е) предусматривает следующее:
  - ознакомление вновь принятого на работу члена летного экипажа с его обязанностями и функциями, требованиями эксплуатанта по выполнению полетов;
  - не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;
  - подготовка по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена - не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять перевозку опасных грузов;
  - тренировку процедур аварийной эвакуации на воде не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять полеты над водными объектами, при полетах над которыми необходимо иметь оборудование, предусмотренное

пунктом 2.18.4 настоящих Правил;

- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена; теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсривных режимов, режима сваливания - не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев;
- теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна, если планируется осуществлять полеты в условиях RVSM и RNP;
- при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык - подготовку и проверку знания английского языка в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147, а также процедуры изучения правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государства, в воздушном пространстве которого планируется выполнять полеты;
- не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев подготовку в области авиационной безопасности;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;
- теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку - не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных БСПС;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП;
- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на

летном тренажере, включая проверку, если планируется выполнять взлеты и посадки в указанных условиях;

- теоретическую подготовку не реже одного раза в течение последовательных 7

месяцев к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

- не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;

- не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

- не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне;

ж) в период действия режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации, сроки проведения подготовок, тренировок и проверок, предусмотренных подпунктом «е» настоящего пункта, сроки прохождения членами летных экипажей подготовки и проверки на тренажерных устройствах имитации полета, прохождения членами кабинных экипажей тренировки процедур аварийной эвакуации на воде и суше, предусмотренных подпунктом «е» пункта 5.99 настоящих Правил, по решению Федерального агентства воздушного транспорта продлевается на срок 90 календарных дней с возможностью дальнейшего продления на следующие 90 календарных дней в случаях сохранения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации.

5.86. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов, дистанционного обучения или сдачи письменных экзаменов.

5.87. Требования относительно летной подготовки на конкретном типе воздушного судна считаются выполненными, если:

а) использовались тренажерные устройства имитации полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации для данной цели;

б) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в 5.95 настоящих Правил, на данном типе воздушного судна.

5.93. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет способа достижения уровня квалификации.

5.95. Эксплуатант обеспечивает проведение проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации. В случаях, если полеты выполняются по ППП, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие полеты назначенному им пилоту.

Указанные проверки осуществляются дважды в течение любых последовательных 12 месяцев, с интервалом не менее 120 дней.

Тренажерные устройства имитации полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации, могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они допущены.

Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на воздушном судне разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении проверок на каждой модификации или каждом типе воздушного судна.

## 7.3. ФАП 246 Проверка летной работы

**Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил" утверждены приказом Министра Транспорта №246 от 13 августа 2015 года**

23. Заявитель (эксплуатант) организует и обеспечивает подготовку и выполнение полетов в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил.

24. Эксплуатант обеспечивает поддержание требуемой квалификации персонала эксплуатанта путем его периодической подготовки и обучения, контроля знаний и навыков в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил.

25. Эксплуатант организует допуск членов экипажей воздушных судов к выполнению своих функций в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил и осуществляет:

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



## 8. Полеты с проверяющими в составе экипажа

7.8. Полеты с проверяющими (лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава) в составе экипажа планируются и осуществляются в установленном порядке в соответствии с:

планами летной работы эксплуатанта (летных подразделений) и учебных организаций (учреждений) гражданской авиации;

планами летной работы и проведения государственного контроля уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов.

7.8.1. Проверяющие должны иметь:

действующий сертификат (свидетельство) специалиста гражданской авиации;

допуск к инструкторской работе на воздушном судне данного типа;

допуск к выполнению данного вида работ на воздушном судне данного типа;

минимум проверяющего (пилота) ниже или равный минимуму проверяемого командира воздушного судна (пилота) (если проверка или тренировка осуществляется с целью подтверждения или присвоения минимума);

класс специалиста гражданской авиации не ниже класса проверяемого.

При этом:

полномочия проверяющего из лиц командно-летного, инспекторского или инструкторского состава эксплуатанта определяются в задании на полет;

полномочия проверяющего из лиц командно-летного и инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов (пилоты с инструкторским допуском на данном типе воздушного судна) и привлекаемых к процедурам сертификации эксплуатантов экспертов (по специальности пилот) устанавливаются инспекторским заданием;

проверяющий выполняет в полном объеме функции члена экипажа, рабочее место которого занимает.

Проверяющий при выполнении производственных полетов не вправе имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

7.8.2. Лицо командно-летного, инспекторского и инструкторского состава - пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего и занимающего рабочее место одного из пилотов (в зависимости от целей проверки), является старшим на воздушном судне и обеспечивает безопасность полета независимо от того, управляет ли он воздушным судном лично или передал управление проверяемому пилоту.

Если проверяющий не занимает кресло пилота, он также несет ответственность за обоснованность принимаемых им решений, за правильность и объективность определения соответствия квалификационным требованиям уровня профессиональной подготовки и навыков проверяемого специалиста.

7.8.3. При занятии проверяющим кресла пилота и в случае, если его минимум ниже минимума командира воздушного судна, полет может выполняться по минимуму проверяющего, за исключением минимумов ниже I категории.

В случае, если минимум проверяющего (пилота) выше минимума командира воздушного судна и предполагается заход на посадку при метеоусловиях, при которых проверяющий к полетам не допущен, проверяющий не может занимать кресло пилота.

7.8.4. В случае, если проверяющий из лиц командно-летного и инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации включается в задание на полет в день вылета без предварительного согласования с руководством эксплуатанта, ему запрещается занимать кресло пилота.

7.8.5. В процессе подготовки к полету проверяющий обязан довести экипажу цель и условия проверки.

После завершения полета и проведения командиром воздушного судна послеполетного разбора проверяющий проводит анализ допущенных членами экипажа отклонений и оценивает работу экипажа.

Результаты летных проверок и тренировок проверяющим оформляются лично.

7.8.6. Включенный в состав летного экипажа проверяющий, не являющийся по специальности пилотом, должен быть вписан в задание на полет в графу соответствующего члена экипажа. При этом он подчиняется командиру воздушного судна, выбирает место в кабине с учетом цели проверки по согласованию с командиром воздушного судна и обеспечивает безопасность полета по своей специальности.

7.8.7. Для контроля (с правом нахождения в кабине летного экипажа) за выполнением экипажами требований настоящих Правил и других документов, регламентирующих летную работу на земле и в воздухе, могут вписываться с оборотной стороны задания в графу "Особые отметки" должностные лица, имеющие летную специальность, в том числе и не допущенные к выполнению полетов на воздушном судне данного типа, при наличии у них соответствующего задания и документов, удостоверяющих личность:

командно-летный и инспекторский состав уполномоченного органа в области гражданской авиации - во все экипажи гражданской авиации;

командно-летный и инструкторский состав учебных заведений (учреждений), научно-исследовательских учреждений и организаций в случаях специальных тренировок и/или исследований - в экипажи гражданской авиации по решению уполномоченного органа в области гражданской авиации.

7.8.8. В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего (или инструктора) и одного стажера.

При этом проверяющие из лиц командно-летного и инспекторского состава уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов могут включаться в состав экипажа воздушного судна независимо от наличия другого проверяющего только с целью проверки технологии работы экипажа без права занятия рабочего места члена экипажа воздушного судна.

7.8.9. Общее число проверяющих не должно быть более двух человек.



# 8.1. РПП А 4.5.2. Включение в состав экипажа лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава

## РПП А 4.5.2. Включение в состав экипажа лиц командно-летного, инспекторского и инструкторского состава

### 4.5.2.1. Формирование экипажей ВС с проверяющими

Лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава могут включаться в состав летного экипажа ВС в качестве инструктора, инспектирующего пилота или экзаменатора в целях выполнения квалификационных проверок, тренировки летного состава, выполнения инспекторских проверок на маршруте, а также мониторинга качества подготовки летного состава на освоенном типе ВС без ограничений.

(1) В штатном минимальном, согласно РЛЭ ВС, составе летного экипажа выполняются:

- квалификационные проверки пилотов (при наличии действующего свидетельства летного специалиста);
- тренировки пилотов после перерыва в летной работе;
- полеты для обеспечения минимума трассы;
- тренировочные полеты в целях поддержания квалификации пилотов;
- самостоятельные полеты командно-летного и инструкторского состава.

(2) Проверяющий (экзаменатор) или лицо инструкторского/инспекторского состава включается в задание на полет сверх минимальной численности летного экипажа при выполнении:

- квалификационных проверок (если срок действия свидетельства летного специалиста истек);
- тренировочных/проверочных полетов в соответствии с программами подготовки летного состава;
- методических полетов.

(3) Ознакомительные полеты командира ВС по маршрутам и на аэродромы категории «В2» выполняются под наблюдением пилота-инструктора, имеющего действующую квалификацию на данный аэродром (маршрут) или прошедшего теоретическую подготовку.

Объем тренировки, порядок формирования и допуска экипажей к полетам на аэродромы категории «С» определяется специальными инструкциями.

(4) В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего или инструктора и одного стажера из лиц летного состава.

Общее число проверяющих из лиц летного состава в экипаже должно быть не более двух.

(5) Допускается включение проверяющих всех специальностей в состав усиленного (двойного) экипажа в качестве основных или дополнительных его членов, если это не противоречит поставленной задаче по проверке (тренировке) летного состава.

(6) Право самостоятельного включения в состав экипажа предоставляется лицам командно-летного, инспекторского состава специального уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

(7) Лицам командно-летного, инспекторского и инструкторского состава включаться в состав экипажа в день вылета, а также пересаживаться из одного экипажа в другой при выполнении задания на полет без разрешения вышестоящих командиров (начальников) запрещается.

(8) Бортпроводник, имеющий инструкторский допуск на тип ВС, при выполнении функции проверяющего или инструкторских функций может включаться в задание на полет сверх установленного минимального состава кабинного экипажа. Общее количество проверяющих в составе кабинного экипажа должно быть не более двух.

#### **4.5.2.2. Полномочия проверяющего при выполнении полетного задания**

(1) Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава – пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего, является старшим на борту воздушного судна и несет полную ответственность за безопасность полета при условии нахождения в контуре управления ВС.

(2) Включенный в состав экипажа проверяющий по специальности (кроме пилота) вписывается в задание на полет в графу соответствующего члена экипажа, подчиняется командиру воздушного судна, выбирает место в кабине по своему усмотрению и несет ответственность за выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полета по своей специальности.

(3) Проверяющему при выполнении производственных полетов запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов ВС.

(4) В процессе подготовки к полету проверяющий обязан:

- уточнить цель проверки, характер и маршрут полета;
- составить при выполнении аэродромных полетов методический план их проведения;
- лично участвовать в предполетной подготовке экипажа, в заключение которой определить его готовность к выполнению задания на полет.

(5) Проверяющий несет ответственность за:

- обоснованность принимаемых им решений;
- пунктуальное выполнение всеми членами экипажа требований РЛЭ;
- объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;
- правильность определения соответствия уровня профессиональной

подготовленности проверяемого члена экипажа в течение срока действия проверки на подтверждение квалификации и/или допуска к видам полетов (в течение 12 месяцев при допуске специалиста к самостоятельной работе).

(6) После завершения полета и проведения разбора командиром воздушного судна проверяющий анализирует допущенные членами экипажа отклонения, ошибки и их причины, оценивает работу экипажа.

## 8.2. ФАП 128 Полет с проверяющим

### **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128)**

5.94. Эксплуатант не назначает пилота КВС на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом, если в течение предшествовавших 12 месяцев этот пилот не выполнил, по крайней мере, одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа воздушного судна с инспектирующим пилотом или наблюдателем в кабине летного экипажа:

а) в этом районе; и

б) по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев КВС не совершил ни одного полета по маршруту или над аналогичной местностью в установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, соответствующем этой цели, перед назначением его КВС для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте этот пилот должен быть проверен эксплуатантом в соответствии с пунктами 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил.

## 9. Разборы полетов

7.10. Разборы полетов являются одной из основных форм профилактики безопасности полетов, повышения профессиональной подготовки членов экипажей воздушных судов и проводятся в целях:

оценки уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;

оценки работы экипажей и летного подразделения (службы) в целом;

оценки на общих разборах качества работы и взаимодействия служб эксплуатанта, обеспечивающих полеты;

совершенствования профессиональной подготовки;

обобщения и распространения опыта;

мобилизации на обеспечение требований безопасности, регулярности и активности полетов и культуры обслуживания пассажиров;

ознакомления с мероприятиями по профилактике авиационных происшествий.

7.10.1. Разборы полетов проводятся в сроки:

послеполетный разбор в экипаже - после выполнения задания на полет, а для экипажей, выполняющих авиационные работы, - по окончании рабочего (летного) дня;

плановые (в летных подразделениях авиационного предприятия, с командно-летным и инструкторским составом эксплуатанта, общие) - не реже одного раза в месяц;

внеплановые разборы, как правило, целевые - по решению эксплуатанта или уполномоченного органа в области гражданской авиации или его территориального органа.

7.10.2. Разборы полетов с учетом их целей в том числе должны предусматривать:

индивидуальную оценку члена экипажа, при необходимости;

применение материалов и расшифровок средств объективного контроля;

тематическое изучение причин и обстоятельств авиационных событий как профилактическая мера, исключающая повторения допущенных в них отклонений, нарушений;

вопросы методики летного обучения и повышения (разъяснения) теоретических знаний;

изучение анализов организации летной работы в части касающейся и анализов состояния безопасности полетов;

другие вопросы.

7.10.3. Особенности подготовки и проведения разборов полетов эксплуатантом излагаются в РПП.

7.10.4. Содержание разборов и указания руководителя, проводившего разбор, должны быть в официальном порядке доведены до всех соответствующих летных специалистов, не присутствующих на данном разборе.



## 9.1. РПП А пп.8 п.2.3.3. Разборы полетов

### РПП А пп.8 п.2.3.3. Разборы полетов

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

(а) Разборы полетов проводятся в целях:

- оценки уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов, анализа подготовки к полетам;
- оценки качества работы каждого экипажа и летного подразделения в целом;
- оценки качества работы и взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;
- совершенствования профессиональной подготовки летного состава;
- проведения занятий с членами летных экипажей по изучению причин авиационных происшествий;
- обобщения и распространения передового опыта работы экипажей;
- разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий и предпосылок к ним;

(b) Организация подготовки и проведения разборов осуществляется командирами подразделений. Содержание разбора и указания командира, проводившего разбор, должны быть доведены до всех лиц летного и командно-руководящего состава подразделения в части, их касающейся.

(c) Разборы проводятся:

- оперативные совещания у заместителя генерального директора – летного директора – ежедневно;
- доклады командиров ЛО о состоянии безопасности полетов и организации летной работы заместителю генерального директора – летному директору – еженедельно;
- расширенные производственные совещания с командно-руководящим составом ДПП и руководителями смежных департаментов – один раз в квартал;
- оперативные совещания с командно-летным и инструкторским составом летного отряда у командира ЛО – один раз в месяц;
- разборы с летным составом отряда – один раз в месяц;

Информацию размещается не позднее 15 числа каждого месяца. Бюллетень состояния безопасности полетов (БСБП) для изучения летным составом публикуется еженедельно.

- послеполетные разборы – после завершения полетной смены.

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

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

В процессе разбора командир воздушного судна (проверяющий):

- принимает доклады от членов лётного экипажа о работе авиационной техники и замечания по организации выполнения рейса;
- принимает доклад старшего бортпроводника и дает оценку работы кабинного экипажа с отметкой в соответствующей графе бланка отчета о рейсе кабинного экипажа;
- делает анализ и оценивает качество работы каждого члена летного экипажа и экипажа в целом;
- проверяет заполнение отчета о рейсе и комплектность документации, прилагаемой к заданию на полет;
- после завершения рейса в базовом аэропорту в разделе «Дополнительная информация к отчету о рейсе» задания на полет делает запись обо всех технологических отклонениях в организации рейса, нарушениях техники пилотирования и взаимодействия членов экипажа, событиях, непосредственно влияющих на безопасность полетов, а также о проведенных инспекторских проверках на рампе (SAFA) или на маршруте.

# 10. Контроль и анализ летной работы

7.11. Эффективный контроль за выполнением полетов обеспечивает своевременное проведение практических мероприятий по профилактике безопасности полетов.

7.11.1. Контроль полетов осуществляется:

командно-летным, инспекторским и руководящим составом эксплуатантов;

уполномоченными должностными лицами учебных заведений (учреждений), научных и иных организаций гражданской авиации;

уполномоченными должностными лицами аэропортов;

должностными лицами уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов;

уполномоченными должностными лицами государств, на территории которых производят полеты экипажи гражданских воздушных судов под флагом Российской Федерации;

уполномоченными лицами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и других международных организаций, имеющих соответствующие полномочия заинтересованных государств;

должностными лицами уполномоченного органа в области использования воздушного пространства;

должностными лицами органов ОВД в пределах их компетенции.

7.11.2. При контроле полетов используются:

полетная, судовая и летно-штабная документация летных подразделений и материалы проверок членов экипажей воздушных судов, включая материалы средств объективного контроля (полетной информации);

результаты наблюдения уполномоченными должностными лицами за организацией и выполнением полетов;

информация органов ОВД, инженерно-авиационной службы и других служб, обеспечивающих и контролирующих полеты;

результаты инспекторских и выборочных осмотров воздушных судов;

материалы анализа полетной информации бортовых и наземных средств регистрации параметров полета и речевой информации;

материалы наблюдений общественных инспекторов по безопасности полетов (если таковые имеются);

анализы эксплуатации авиационной техники.

7.11.3. Контроль за выполнением полетов каждого экипажа с использованием материалов средств объективного контроля (полетной информации) осуществляется систематически, но не реже одного раза в месяц.

В обязательном порядке указанный вид контроля проводится:

при подтверждении квалификации члена летного экипажа;

при выполнении тренировочных полетов в аэродромных условиях;

по заявкам (решениям, предписаниям) уполномоченных должностных лиц летных подразделений, инспекций и инженерно-авиационной службы авиационных предприятий, уполномоченных должностных лиц уполномоченных органов в области гражданской авиации и его территориальных органов;

при выявлении нарушений РЛЭ или эквивалентного ему документа и правил полетов;

для выявления причин отказов авиационной техники;

при выполнении полетов особой государственной важности;

по требованию командира воздушного судна.

Руководители служб, производящих первичную обработку материалов средств объективного контроля (полетной информации), обеспечивают сроки и качество представляемой полетной информации, при этом окончательный анализ и выводы по полученным данным о действиях летных экипажей проводит командно-летный состав летных подразделений.

7.11.4. По результатам летной работы (выполнения полетов) за полугодие календарного года составляется анализ организации летной работы и состояния безопасности полетов.

# 10.1. РПП А разд.2.1. Контроль и надзор за выполнением полетов

## РПП А разд.2.1. Контроль и надзор за выполнением полетов

### 2.1.1. Надзор за соблюдением законодательства

В соответствии с требованиями статьи 28 Воздушного кодекса Российской Федерации надзор за соблюдением воздушного законодательства Российской Федерации, действующих норм и правил по обеспечению безопасности полетов осуществляет Управление государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Госавианадзор).

### 2.1.2. Контроль выполнения полетов

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

ДУБП является структурным подразделением, осуществляющим в пределах своей компетенции функции контроля за обеспечением качества и безопасности полетов.

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

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

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

Уполномоченные должностные лица ДУБП имеют право:

- представлять интересы авиакомпаний во взаимоотношениях с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного

самоуправления, ассоциациями, предприятиями, научными, учебными, общественными и другими организациями, представителями иностранных государств, а также с зарубежными экспертами по вопросам обеспечения безопасности полетов;

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

технику, а также в решении вопросов о снятии и восстановлении на летной работе членов экипажей ВС;

- на основании задания директора ДУБП, независимо от наличия других проверяющих на борту из числа работников, участвовать в полетах в составе экипажей (при отсутствии допуска

к выполнению полетов на ВС данного типа или свидетельства летного специалиста вписываться с обратной стороны полетного задания)

для контроля техники пилотирования, самолетовождения, практической работы в воздухе, выполнения стандартов, заявленных

в Сертификате эксплуатанта, а также для проверки обеспечения полетов наземными службами.

## 10.2. ФАП 128 Контроль и анализ

### **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128)**

5.5. Эксплуатант вводит систему управления безопасностью полетов, которая:

- включает процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;
- обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов;
- обеспечивает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;
- обеспечивает постоянное улучшение обязательных показателей работы системы управления безопасностью полетов.

5.7. Эксплуатант воздушного судна с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

Программа анализа полетных данных включает в себя:

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

Выявленные при выполнении программы анализа полетных данных отклонения от требований эксплуатационной документации воздушного судна и настоящих Правил, а также отказы авиационной техники подлежат обязательной регистрации эксплуатантом для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант обеспечивает хранение в течение двух лет параметрических данных средств объективного контроля и предъявляет их по требованию уполномоченного органа в области гражданской авиации.

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



# 11. Летно-методическая работа

7.3. Летно-методическая работа включает:

разработку и внедрение рациональных методов обучения летного состава;

обучение (привитие навыков) и совершенствование методической подготовки инструкторов и командно-летного состава;

обобщение, анализ и распространение передового опыта летной работы;

создание, совершенствование и эффективное использование учебно-методической базы.

Оборудование учебно-методических баз (летно-методические и технические классы) авиационных предприятий, эксплуатантов обеспечивается их руководителями в обязательном порядке.

## 11.1. ФАП 246 ЛМР

**Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил" утверждены приказом Министра Транспорта №246 от 13 августа 2015 года**

7. Заявитель (эксплуатант) осуществляет в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил:

подготовку и выполнение полетов;

прием на работу специалистов, включая лиц из числа авиационного персонала, организацию подготовки и контроль их квалификации;

обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП).

Заявитель (эксплуатант) обеспечивает в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил:-

- поддержание летной годности воздушных судов;

- наземное обслуживание;

- медицинское освидетельствование авиационного персонала;

- предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной информации, метеорологической информации;

- авиационную безопасность.

Заявитель (эксплуатант) разрабатывает и реализует систему управления качеством.

Эксплуатант обеспечивает ведение и представление в уполномоченный орган и соответствующий территориальный орган электронных заявок для постоянного мониторинга соответствия требованиям федеральных авиационных правил и организации процедур подтверждения соответствия.

8. Заявитель (эксплуатант) назначает руководителя организации, который:

- организует и контролирует осуществление деятельности эксплуатанта в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, сертификатом эксплуатанта и руководствами эксплуатанта;

- внедряет и обеспечивает функционирование СУБП эксплуатанта.

9. Руководитель заявителя - юридического лица (эксплуатанта) назначает должностных лиц из числа руководителей, соответствующих установленным настоящими Правилами требованиям, в обязанности которых входит обеспечение исполнения функций по:

а) организации подготовки и допуска к полету членов экипажей воздушных судов (организации летной работы);

б) поддержанию летной годности воздушных судов;

в) управлению безопасностью полетов;

г) авиационной безопасности;

д) реализации системы управления качеством;

е) наземному обслуживанию.

Должностные лица из числа руководителей, обеспечивающих функции управления безопасностью полетов, организации системы управления качеством, подчиняются непосредственно руководителю заявителя (эксплуатанта) и являются независимыми от сферы производственной деятельности эксплуатанта.