МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ПО ВЗАЄМОДІЇ ЕКІПАЖІВ ПРАТ «АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА» З ІНСПЕКТОРАМИ SAFA ПРИ ПРОВЕДЕННІ ІНСПЕКТОРСЬКИХ ПЕРЕВІРОК ПС НА ПЕРОНІ

ЗАПОРІЖЖЯ 2022 р.

	ЗМІСТ	Стр.
	Визначення	3
	Абревіатура, що застосовується в «Рекомендаціях»	4
	Використовувана та рекомендована література	4
	Передмова	4
1.	Основні засади інспекторських перевірок цивільних повітряних суден інспектором SAFA	5
2.	Області інспектування	5
3.	Процедура інспекційної перевірки на пероні	5
4.	Інспекторська перевірка на пероні та визначення категорій невідповідностей.	7
4.1.	загальні вказівки	7
4.2.	Інспекція кабіни екіпажу	7
4.3.	Інспекція пасажирського салону	17
4.4.	Інспекція загального стану повітряного судна	23
4.5.	Інспекція вантажної кабіни та комерційного завантаження повітряного судна	26
4.6.	Інспекція по розділу "Загальне"	28
4.7.	Наступні дії	28
	Клас дій (Таблиця 1)	29
	Позиція ІКАО щодо документів, що мають знаходитися на борту повітряного судна (циркуляр ІКАО для JAA від 30.09.97)	29

ВИЗНАЧЕННЯ

Основу Методичних рекомендацій становлять Стандарти та Рекомендована практика, прийняті Радою ІКАО відповідно до положень Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі – Конвенція). Вони опубліковані в Додатках до Конвенції та визначаються таким чином:

Визначення термінів, що вживаються в Стандартах та Рекомендованій практиці, не мають загальноприйнятих словникових значень та потребують пояснень. Визначення немає самостійного статусу, але є важливою частиною кожного Стандарту і Рекомендованої практики, у яких вживається термін, оскільки зміна значення терміна може спричинити зміст вимоги. До розділу «Визначення» також внесено терміни, прийняті в цивільній авіації.

Держава виробник. Держава, що має юрисдикцію щодо організації, відповідальної за остаточне складання повітряного судна.

Держава реєстрації. Держава, до реєстру якої занесено повітряне судно.

Держава експлуатанта. Держава, де знаходиться основне місце діяльності експлуатанта або, якщо експлуатант не має такого місця діяльності, постійне місце перебування експлуатанта.

Інспекторська перевірка на пероні цивільного повітряного судна (перевірка на пероні).

Літня придатність. Готовність повітряного судна до безпечного польоту. Збереження льотної придатності має на увазі всі заходи, які гарантують, що у будь-який момент свого терміну служби повітряне судно відповідає чинним вимогам до льотної придатності та його стан забезпечує безпечну експлуатацію.

Невідповідність. Відхилення від Стандартів ІКАО та вимог нормативних документів з безпеки польотів. Нестача, що стосується характеристик, документів або процедур, які не задовольняють Стандартам ІКАО.

Перелік мінімального обладнання (MIL). Перелік, що передбачає експлуатацію повітряного судна в певних умовах при відмові конкретного компонента обладнання, що складається експлуатантом відповідно до основного переліку мінімального обладнання (MMEL), для такого типу повітряних суден або жорсткіших вимог.

План польоту. План, складений експлуатантом для безпечного виконання польоту з урахуванням льотно-технічних характеристик літака, експлуатаційних обмежень та очікуваних умов на заданому маршруті та на відповідних аеродромах. Робочий план польоту складається на кожен політ.) і містить розрахунок палива, затверджується і підписується командиром повітряного судна і там, де це доцільно, співробітником із забезпечення польотів/диспетчером, та один примірник подається експлуатанту або призначеному представнику або, якщо це неможливо, здається на зберігання повноважному аеродромному органу або реєструється у відповідному місці у пункті вильоту. Опис змісту та порядок використання робочого плану польоту міститься в (Інструкції з підготовки Посібника з виробництва польотів експлуатанта).

Рекомендована практика. Будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається бажаним для забезпечення безпеки, регулярності або ефективності міжнародної аеронавігації, і які прагнутимуть дотримуватися Договірних Держав згідно з Конвенцією.

Керівництво з експлуатації (КЕ). Документ, що містить правила, інструкції та рекомендації для використання експлуатаційним персоналом під час виконання своїх обов'язків.

Свідоцтво про технічне обслуговування (Карта-наряд виконання ТО). Документ, що містить відомості, що підтверджують задовільне виконання зазначених у ньому робіт з технічного обслуговування відповідно до затверджених процедур з організації та проведення технічного обслуговування.

Сертифікат експлуатанта (АТС). Сертифікат, який дозволяє експлуатанту виконувати певні комерційні повітряні перевезення.

Стандарт. Будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних правил, одноманітне застосування якої вважається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації, і яку дотримуватимуться Договірні держави відповідно до Конвенції.

Технічне обслуговування. Проведення робіт, необхідних для забезпечення збереження льотної придатності ПС, включаючи відновлювальні роботи, перевірки, заміни, усунення дефектів, що виконуються як окремо, так і в поєднанні, а також роботи з модифікації та ремонту.
Експлуатант. (Визначення ІКАО). Особа, організація або підприємство, що займається експлуатацією повітряних суден або пропонує свої послуги у цій галузі.

АБРЕВІАТУРА, ЗАСТОСУВАННЯ В «РЕКОМЕНДАЦІЯХ»

ЕКГА (ECAC – European Civil Aviation Conference**) –** Європейська конференція з питань цивільної авіації.
JAA (Joint Aviation Administration) - Об'єднана авіаційна адміністрація.
FMS (flight management system) **–** система управління польотом ПС.
SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) – Оцінка безпеки іноземних повітряних суден.
NOTOC (Notification to captain) – повідомлення командиру повітряного судна (щодо небезпечних вантажів).
SARPS (Standards and Recommended Practice) – Стандарти та Рекомендована практика ІКАО.
ETOPS (Extended range operations with two engine airplanes) - Політ збільшеної дальності на ПС з двома двигунами.
ELT (Emergency locator transmitter) – Аварійний радіомаяк.
TLB (Technical Log Book) –Технічний журнал літака.

ВИКОРИСТАНА І РЕКОМЕНДУЄМА ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, DOC 7300/8, видання восьме, 2000 р.
2. Додатки 1, 6, 8 та 18 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію.
3. Посібник з процедур експлуатаційної інспекції, сертифікації та постійного нагляду DOC 8335-AN/879.
4 Посібник з організації контролю над забезпеченням безпеки польотів DOC 9734-AN/959, частина А, видання перше-1999 р.
5. ECAC/JAA Programme for Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) Report 2003
6. SAFA Handbook of SAFA Ramp Inspektion Procedure, March 2002
Інструкції та посібники з технічної експлуатації конкретного типу літака.

ПЕРЕДМОВА

Відповідно до документів ІКАО (Конвенція та Додатки до неї) як держава експлуатанта, так і експлуатант несуть відповідальність за безпечне, регулярне та ефективне здійснення польотів повітряних суден цивільної авіації.

Для безпечного розвитку авіації необхідно, щоб вся діяльність цивільної авіації здійснювалася відповідно до мінімальних експлуатаційних стандартів, процедур і практики, що отримали міжнародне визнання.

Відповідальність Договірної Держави випливає з прийняття ним Міжнародних стандартів та Рекомендованої практики (SARPS), посилання на які міститься у Статті 37 Конвенції. Ці SARPS містяться у Додатках до Конвенції. Договірні держави взяли на себе зобов'язання співпрацювати у забезпеченні максимально досяжного ступеня одноманітності правил, стандартів, процедур та організації, що стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас та допоміжних служб з усіх питань, у яких така однаковість сприятиме аеронавігації та вдосконалюватиме її. З цією метою ІКАО приймає та, при необхідності, час від часу змінює міжнародні Стандарти, Рекомендовану практику та Процедури. Методи виконання функцій, що випливають із цієї відповідальності, можуть бути різними, але жоден із них жодним чином не звільняє державу експлуатанта від відповідальності за їх виконання.

У 1996 році Європейська конференція з цивільної авіації (ЕКГА) розпочала реалізацію програми «Оцінка безпеки іноземних повітряних суден (SAFA)».

У рамках виконання зазначеної програми всі повітряні судна іноземних авіакомпаній, що виконують польоти до країн Європи, підлягають перонному контролю (інспекторській перевірці на пероні ПС) на відповідність вимогам забезпечення безпеки польотів, що містяться у Міжнародних Стандартах та рекомендованій практиці ІКАО.

Однією з основних причин появи програми оцінки безпеки польотів іноземних авіаперевізників стало те, що на повітряних суднах, що здійснюють польоти до Європи, часто спостерігалися випадки відхилень від Стандартів та Рекомендованої практики ІКАО у складі обладнання та оснащення повітряних суден, що не могло влаштовувати Європейську авіаційну владу. Крім того, почала проявлятися тенденція до зростання авіаційних пригод та інцидентів, пов'язана з неналежним оснащенням повітряних суден сучасним обладнанням, що відповідає міжнародним стандартам.

До реалізації схвалених ІКАО принципів програми «Оцінка безпеки іноземних повітряних суден» (SAFA) розпочали у 1999 році.

1. ОСНОВНІ ЗАСАДИ ІНСПЕКТОРСЬКИХ ПЕРЕВІРОК ЦІВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ІНСПЕКТОРОМ SAFA

• У будь-якому зарубеєному аеропорту кожне цивільне повітряне судно може бути предметом інспекторської перевірки на пероні як основний засіб підтвердження його безпечної експлуатації.
• Перевірці підлягають головним чином документи членів екіпажу, фактичний стан повітряного судна, наявність та стан обов'язкового обладнання кабіни, комерційне завантаження, судова та польотна документація.
• Основним довідковим матеріалом для таких перевірок є Додатки 1, 6 та 8 до Конвенції.
• Інспекторські перевірки на пероні проводяться відповідно до процедур, які є спільними для держав-членів ЕКДА.
• Результати інспекторських перевірок на пероні оформлюються у звіті встановленої форми.
• У разі виявлення значних відхилень у діяльності експлуатанта, представники інспекції SAFA інформацію про результати інспекторської перевірки на пероні надсилають повноважним органам відповідної іноземної держави для того, щоб виконати коригувальні дії не тільки щодо проінспектованого повітряного судна, а й щодо інших повітряних суден, на яких також можливі такі самі відхилення від прийнятого стандарту.

2. ОБЛАСТІ ІНСПЕКТУВАННЯ

Не всі повітряні судна можуть зазнати інспекторської перевірки на пероні в конкретному аеропорту через те, що кількість рейсів може значно перевищувати можливості їх інспектування. Вони можуть бути виконані або за випадковим вибором, або відповідно до певних напрямів, наведених нижче. При цьому приймаються такі пріоритетні напрямки вибору об'єкту інспектування:
- певну державу реєстрації експлуатанта;
- певний тип повітряного судна;
- певний характер перевезень (регулярні, чартерні, пасажирські, вантажні тощо);
- певний експлуатант;
- певне повітряне судно з індивідуальними особливостями реєстрації чи конструкції;
- Комерційне завантаження повітряного судна.

3. ПРОЦЕДУРА ІНСПЕКЦІЙНОЇ ПЕРЕВІРКИ НА ПЕРРОНІ

• Інспекторська перевірка здійснюється зазвичай двома інспекторами (якщо це можливо, виходячи з місцевих умов).
• Основні елементи (об'єкти) інспекції:
- Інспекція кабіни екіпажу;
- Інспекція пасажирського салону;

- візуальна інспекція зовнішнього стану повітряного судна;
- вантаж та стан вантажної кабіни.
• Елементи (об'єкти) перевірки інспекції на пероні можуть бути розподілені між інспекторами.
• Інспектори не мають права входити на борт або проводити інспектування без попереднього пред'явлення своїх повноважень командиру повітряного судна та/або представнику експлуатанта.
• У разі відсутності представника експлуатанта, членів льотного, кабінного екіпажів та обслуговуючого або технічного персоналу експлуатанта на борту повітряного судна або поруч із ним, інспекторська перевірка на пероні не проводиться.
• Інспектори під час проведення перевірки мають виявляти тактовність.
• Не потрібно контактувати з пасажирами.
• Інспектори повинні зробити все можливе для льотного та кабінного екіпажів та іншого персоналу щодо мінімізації незручностей, пов'язаних з перевіркою.
• Інспекторам необхідно переконатися, що інспекторська перевірка на пероні не призведе до затримки вильоту повітряного судна, якщо на це немає вагомих причин. Такими причинами можуть бути невідповідності третьої категорії або будь-яка інша причина, безпосередньо пов'язана з безпекою повітряного судна і людей, які в ньому перебувають.
• Обсяг інспекторської перевірки на пероні визначається умовами (наприклад, тривалість знаходження повітряного судна на землі між прильотом та вильотом) та залишається на розсуд інспекторів. Перевірка може бути повною настільки, наскільки дозволяють часові рамки. Це означає, що у обмежений проміжок часу може бути проінспектовані в повному обсязі позиції, лише деякі.
• Під час інспекторської перевірки необхідно підтримувати постійний контакт з інспектором, особливо при оцінці технічного стану повітряного судна, коли інспектор не знайомий з даним типом повітряного судна та специфікою експлуатанта.
• Для здійснення взаємодії з інспектором SAFA, під час проведення інспекторської перевірки на пероні в іноземному аеропорту, екіпаж повинен достатньо володіти розмовною англійською мовою.
• Позиції, які можуть бути проінспектовані:
Позиції, що підлягають перевірці, вибираються з Карти інспекторської перевірки повітряного судна на пероні. Результати перевірки та виявлені під час її проведення невідповідності Міжнародним стандартам мають бути відображені у «Звіті про інспекторську перевірку повітряного судна.
У разі обмежень за часом інспекції може бути проінспектовано лише обмежена кількість позицій. Завдання на інспекторську перевірку на пероні можна розділити між інспекторами.
В особливих умовах може бути прийнято рішення провести рампову перевірку, обмежившись лише візою.

Категорування невідповідностей
Для кожного з пунктів перевірки визначено 3 категорії невідповідностей залежно від їхнього впливу на безпеку польотів.
Перша категорія невідповідностей – це незначні несправності (невідповідності), які значно впливають на безпечне виконання польоту.
Друга категорія невідповідностей - це невідповідності, що впливають на безпеку польотів.
Третя категорія невідповідностей - це невідповідності, що мають найбільший вплив на безпеку польотів або на безпечне перевезення пасажирів, вантажу.

4. ІНСПЕКТОРСЬКА ПЕРЕВІРКА НА ПЕРРОНІ І ВИЗНАЧЕННЯ КАТЕГОРІЙ НЕВІДПОВІДНОСТЕЙ.

4.1. Загальні вказівки.

Інспекторська перевірка на пероні проводиться, як правило, відповідно до Карти перевірки (Додаток 3 до наказу Ространснагляду від 18.08.06 № ВС-270фс).
Для кожної позиції Карти у розділі 4.2. Методичних рекомендацій запропоновано предмет перевірки з посиланням на стандарти, викладені у відповідних документах ІКАО та нормативних правових актах, що регламентують діяльність ЦА. Також надано рекомендації щодо категорування зазначених невідповідностей. Слід зазначити, що рекомендації щодо визначення категорій невідповідностей дають лише загальний напрямок оцінки.
У випадку, якщо якась невідповідність не знайшла відображення у пункті «Визначення категорій невідповідностей», інспектор може самостійно ухвалити виважене рішення щодо категорування тієї чи іншої невідповідності. Можуть бути випадки, коли в сукупності незначні невідповідності через свою кількість або зв'язок можуть бути віднесені до вищої категорії.

4.2. Інспекція кабіни екіпажу

A. КАБІНА ЕКІПАЖУ/ FLIGHT DECK

Загальне/General

A1. Загальний стан/General Condition.

Перевіряється: Чистота, порядок та загальний стан кабіни екіпажу, положення вимикачів АЗС відповідно до КЛЕ, наявність у кабіні екіпажу багажу та технічний стан крісел пілотів, наявність та працездатність замикаючих пристроїв, ширококутного вічка на вхідних дверях кабіни екіпажу, наявність ящика або мішка та засобів повідомлення льотного екіпажу бортпровідниками щодо порушення безпеки в пасажирській кабіні (для експлуатантів).

Посилання
Посібник із безпеки для захисту ЦА від актів незаконного втручання» Doc. 8973 п.3.15.19.
Додаток 6, частина 1, розділ 13 «Безпека»
п.13.2.1. На всіх літаках, що мають двері кабіни льотного екіпажу, забезпечується можливість її замикання, і передбачаються засоби, за допомогою яких бортпровідники можуть непомітно повідомити льотний екіпаж у разі виникнення підозрілої діяльності або порушення безпеки пасажирської кабіни.
п.13.2.2. На ПС з максимальною сертифікованою злітною масою 45500 кг або пасажиромісткістю понад 60 осіб встановлюються куленепробивні двері кабіни льотного екіпажу. Забезпечується можливість замикання дверей з робочого місця кожного пілота.
п.13.2.3. a) Двері кабіни льотного екіпажу (13.2.2.) замкнені з моменту закриття всіх зовнішніх дверей після посадки пасажирів до відкриття будь-яких таких дверей для їх висадки, за винятком випадків, коли необхідно забезпечити можливість входу або виходу осіб, які мають на це право.
b) Для ПС з екіпажем менше 3 осіб передбачаються засоби візуального контролю з робочого місця кожного пілота всієї зони із зовнішнього боку кабіни льотного екіпажу.
п.13.6.2. Якщо приймається до перевезення зброя, забезпечується її зберігання літаком так, щоб жодна особа не мала доступу протягом польотного часу.
п.7. Для перевезення зброї на борту повітряного судна в ізольованому багажному відсіку повинен бути розміщений металевий ящик, що замикається на замок, з товщиною стінок не менше 1,2 мм, пофарбований у червоний колір.
п.8. На повітряних суднах, що не мають ізольованих багажних відсіків, зброя перевозиться в кабіні екіпажу в мішках, що опечатуються, виготовлених із щільної тканини.

Визначення категорії невідповідності
- Бруд у кабіні та загальний неохайний вигляд – 1 категорія невідповідностей.
- Положення вимикачів АЗС, яке не відповідає вимогам КЛЕ. Відсутність спеціального пристрою для зберігання зброї, відсутність або непрацездатність замикаючих пристроїв на вхідних дверях кабіни екіпажу. Відсутність ширококутного вічка на дверях пілотської кабіни. Відсутність чи несправність прихованого зв'язку з бортпровідниками. - 2 категорії.
- Наявність у кабіні екіпажу незакріплених предметів (вантаж, багаж), несправні крісла членів екіпажу – 3 категорія.

A2. Аварійні виходи/Emergeny exits.

Перевіряється: Відповідність встановленим вимогам, працездатність аварійних виходів та надійність кріплення аварійних канатів, внутрішнє та зовнішнє маркування (де воно передбачено).

ПС забезпечуються засобами для швидкого залишення літака в умовах, виникнення яких можливе після аварійної посадки. Ці кошти передбачаються з урахуванням кількості членів екіпажу.

Визначення категорії невідповідності.
- Аварійні канати перебувають у незадовільному стані та не забезпечують безпечне застосування. Відсутнє маркування – 2 категорії.
- Не всі виходи справні та немає посилань на MEL (перелік дефектів) запису в бортовому журналі. – 3 категорія.

A3. Обладнання/Equipment.

Перевіряється: (a) СРПБЗ (Система раннього попередження близькості землі)/GPWS (Ground Proximity warning System).
Посилання*:* Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.15. Літаки, що підлягають оснащенню системами попередження про близькість землі (GPWS).
- Усі літаки з газотурбінними двигунами, які мають максимальну сертифіковану злітну масу понад 5700 кг або на борту яких дозволено провезення понад 9 пасажирів, обладнуються системою попередження про близькість землі.
- З 1 січня 2003 року всі літаки з газотурбінними двигунами, максимальна сертифікована злітна маса яких перевищує 15000 кг або на борту яких дозволено провезення понад 30 пасажирів, обладнуються системою попередження про близькість землі, яка має функцію оцінки рельєфу місцевості у напрямку польоту.
- Усі літаки з газотурбінними двигунами, максимальна сертифікована злітна маса яких перевищує 5700 кг або на борту яких дозволено провезення більше 9 пасажирів та щодо яких індивідуальні посвідчення про придатність до польотів вперше видано 1 січня 2004 року або після цієї дати, обладнуються системою попередження про близькість землі , що має функцію оцінки рельєфу місцевості у напрямку польоту.
- З 1 січня 2007 року всі літаки з газотурбінними двигунами, максимальна сертифікована злітна маса яких перевищує 5700 кг або на яких дозволено провезення понад 9 пасажирів, обладнуються системою попередження про близькість землі, що має функцію оцінки рельєфу місцевості у напрямку польоту.
- З 1 січня 2007 року всі ПС з поршневими двигунами, у яких максимальна сертифікована маса понад 5700 кг або на борту яких дозволено провезення понад 9 пасажирів, що обладнуються системою попередження про близькість землі, що забезпечує попередження про недостатній запас висоти над місцевістю та функцію оцінки рельєфу місцевості у напрямку польоту.
Перевіряється: *(b) БСПС-II/TCAS/ACAS II*
Посилання: Додаток 6, частина I, глава 6. Бортові прилади, обладнання та польотна документація.

- З 1 січня 2003 року всі літаки з турбінними двигунами, які мають максимальну сертифіковану масу понад 15000 кг або на борту яких дозволено провезення більше 30 пасажирів, обладнуються бортовою системою попередження зіткнень (БСПС II).
- З 1 січня 2005 року або після цієї дати всі літаки з турбінними двигунами, які мають максимальну сертифіковану злітну масу понад 5700 кг або на борту яких дозволено провезення понад 19 пасажирів, обладнуються бортовою системою попередження зіткнень (БСПС II).
Перевіряється: (c) Радіостанції із сіткою частот 8, 33 kHz.

Посилання: ІКАО додаткові процедури Doc 7030/4 (EUR/RAC-5). 4.1.1., 4.1.2.
Обов'язковою є наявність радіостанцій, що мають сітку частот з кроком 8,33 кГц, на всіх повітряних суднах при виконанні польотів у Європейському регіоні на ешелонах вище 245. Винятки можуть бути зроблені для певних типів ПС та для певного повітряного простору.
Примітка: Усі винятки мають бути обумовлені в АІП держави.

Визначення категорії невідповідності
- Повітряне судно оснащене системою РСЗС у 3-х канальній версії (такі системи мають більшість літаків, побудованих у СРСР), відсутність на ЗС радіостанцій, що мають сітку частот з кроком 8,33 кГц., при виконанні польоту в Європейському регіоні на ешелоні нижче 245 (у повітряному просторі Франції нижче FL195) – 2 категорія.
- Відсутність у складі обладнання систем GPWS, TCAS/ACAS II, відсутність радіостанцій, що мають сітку частот із кроком 8,33 кГц при польотах у Європейському регіоні на ешелонах вище 245 (Франція FL 195). ЗС при польотах в Європейському регіоні не мають системи TCAS/ACAS - 3 категорія.

ДОКУМЕНТАЦІЯ/DOCUMENTATION.

A4. Посібники/Manuals.

Перевіряється: Наявність, відповідність терміну дії та затвердження повноважним органом (національною авіаційною адміністрацією), відповідність вимогам стандартів, контрольна звірка КЛЕ.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, п. 6.2.3 (a, b).
На борту ПС є: КЕ (або його частини), що відносяться до виробництва польотів; посібник з льотної експлуатації (КЛЕ) або інші документи, що містять інформацію про льотно-технічні характеристики, які потрібні для застосування положень глави 5, або будь-яку іншу інформацію, необхідну для експлуатації літака відповідно до посвідчення про придатність до польотів, якщо ці дані відсутні посібнику з виробництва польотів.

Визначення категорії невідповідності
- Відсутність на борту КЕ (не затверджено повноважним органом), прострочена дата контрольного звіряння КЛЕ – 2 категорія.
- Відсутність КЛЕ на борту або його утримання не дозволяє виконати необхідні для польоту розрахунки – 3 категорії.

A.5 Карти контрольних перевірок, листи контрольних оглядів / Checklists.

Перевіряється: Наявність та зміст контрольних карток перевірок.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, п. 6.1.3;
КЛЕ ПС містить процедури, пов'язані з експлуатацією повітряного судна у звичайній, позаштатній та аварійній ситуаціях, інформацію щодо використання контрольних карток.
Додаток 6, частина 1, розділ 13 "Безпека".

Експлуатант забезпечує наявність на борту літака контрольного переліку правил, яким слід керуватися під час пошуку вибухового пристрою, а також інструкцій у разі виявлення вибухового пристрою.
Визначення категорії невідповідності.
- Відсутність деяких позицій перевірок або недоступність карток для екіпажу – 2 категорія.
- Відсутність подібних карток – 3 категорія.

А6. Радіонавігаційні карти/Radio Navigation Charts.

Перевіряється: Наявність, термін дії.

Посилання*:* Додаток 6, частина I, розділ 6, п. 6.2.3 (c).
Літак має на борту радіонавігаційні картки.

Визначення категорії невідповідності
- Карти прострочені (менше двох місяців), а база даних FMS для обчислювальних систем літака не оновлена (при діючих радіонавігаційних картах) - 2 категорія
- Відсутність радіонавігаційних карт, прострочені база даних та радіонавігаційні карти (більше двох місяців) за відсутності посилань на такі обставини MEL – 3 категорія.

А7. Перелік мінімального обладнання/Minimum Equipment List (MEL).

Перевіряється: наявність, термін дії, затвердження повноважним органом держави експлуатанта. Перелік мінімального устаткування відбиває фактичний склад устаткування, встановленого на ПС. Відповідність відстрочених дефектів вимогам переліку мінімального обладнання.
Примітка*:* до КЛЕ повітряних суден виробництва СРСР включений затверджений уповноваженим в області ЦА органом розділ «Перелік допустимих відмов та несправностей літака, з яким дозволяється продовження польоту до найближчого аеродрому за розкладом та виліт до аеродрому базування для завершення рейсу».

Посилання: Додаток 6, частина I, Розділ 6, п. 6.1.2.
У КЕ включений затверджений державою експлуатанта перелік мінімального обладнання, який дозволяє командиру повітряного судна визначати можливість початку або продовження польоту з будь-якого проміжного пункту під час виходу з експлуатації будь-якого приладу, устаткування чи системи.

Визначення категорії невідповідності.

- MEL не відображає склад обладнання, що є на борту повітряного судна – 1 категорія.
- Відсутність на борту або наявність електронної версії, але відсутні «відстрочені дефекти», а також за відсутності затвердження цього документа повноважним органом – 2 категорія.
- Відсутність MEL на борту за наявності неусунених «відстрочених дефектів» – 3 категорія.

А8. Свідоцтво про реєстрацію ПС/Certificate of registration.

Перевіряється: Наявність та справжність (для іноземних повітряних суден допускається копія, засвідчена повноважним органом держави реєстрації). Відповідність Свідоцтва про вимоги стандарту.
Посилання: Чиказька конвенція, Стаття 29 - Документація, що є на повітряному судні.
Визначення категорії невідповідності.
- Наявність лише завіреної не встановленим порядком копії – 2 категорія.
- Відсутність Свідоцтва про реєстрацію – 3 категорія.

A9. Сертифікат ПС по шуму на місцевості (якщо потрібно)/Noise certificate (where applicable).

Перевіряється наявність.
Посилання: Додаток 16 (Охорона навколишнього середовища), том 1 (Шуми ПС), частина I та II. Додаток 6, частина I, Розділ 6, п. 6.13.
На борту ПС знаходиться документ, що засвідчує сертифікацію ПС по шуму. Документ має містити переклад англійською мовою.
Примечание: Сертифікат з шуму не входить до передбаченого статтею 29 Конвенції переліку обов'язкових документів, що знаходяться на борту ПС. Він може мати форму окремого Сертифіката або бути включеним до іншого документа, встановленого повноважним органом у галузі цивільної авіації.
Визначення категорії невідповідності.
Відсутність Сертифіката – 1 категорія.

A10. Сертифікат експлуатанта (або еквівалент), специфікації, страхові поліси/ AOC (or equivalent), specifications, insurances.

Перевіряється: Наявність на борту ПС Сертифіката (дозволені завірені копії) або рівноцінного документа, виданого повноважним органом держави. Відповідність змісту вимог стандарту.
Посилання: Додаток 6, частина I, Розділ 4, 4.2.1.
Сертифікат експлуатанта або рівноцінний документ містить:
a) дані про експлуатанта (назву, місцезнаходження);
b) дата видачі та строк дії;
c) опис польотів, які дозволяється виконувати;
d) тип (типи) повітряних суден, які дозволяється використовувати;
e) дозволені зони польотів та маршрути.

Визначення категорії невідповідності.
За наявності Сертифіката, Специфікацій, страхових полісів, оформлених за формою, яка не відповідає стандарту – 1 категорія.
Примітка: За відсутності Сертифіката, Специфікацій, страхових полісів, інспектор повинен вимагати вимагати копії цих документів з офісу експлуатанта.
Неможливість представити копії та відсутність даних документів – 3 категорія.

A 11 Дозвіл на бортові радіостанції/Radio licenses.

Перевіряється: Наявність (для іноземних повітряних суден допускається завірена повноважним органом держави реєстрації копія), якщо ПС обладнано радіоапаратурою.

Посилання: Конвенція, Стаття 29 - Документація, що є на повітряному судні.

Визначення категорії невідповідності.
Наявність на борту не завіреної встановленим порядком копії – 1 категорія.
Відсутність цього документа – 2 категорія.

A12. Сертифікат льотної придатності ВС/Certificate of airworthiness.

Перевіряється: Наявність Сертифіката (для іноземних повітряних суден допускається завірена повноважним органом держави реєстрації копія).

Посилання: Конвенція, Стаття 29 - Документація, що є на повітряному судні; Стаття 31 - Сертифікат про придатність до польотів; Стаття 33 – Визнання посвідчень та свідоцтв.
Сертифікати про придатність до польотів визнаються дійсними за умови, що вимоги, відповідно

до яких такі сертифікати чи свідоцтва видані або яким надано чинність, відповідають мінімальним стандартам або перевищують їх.
Додаток 8, частина II. Процедури сертифікації та підтримання льотної придатності.
Глава 3. Сертифікат льотної придатності 3.3.2. Якщо сертифікати льотної придатності випускаються не англійською, вони включають переклад англійською.

Визначення категорії невідповідності
- Не завірена встановленим порядком копія – 2 категорія.
- Відсутність цього документа чи він прострочений – 3 категорії.

Польотні документи/Flight data.

A13. Робочий план польоту. Завдання на політ/ Flight preparation.

Перевіряється: Наявність та правильність заповнення робочого плану польоту. Правильність розрахунку заправки паливом, затвердження командиром повітряного судна. Затвердження державою ETOPS (якщо це необхідно). Наявність та термін дії метеорологічної інформації, НОТАМів та передпольотної інформації.
Наявність та правильність оформлення Завдання на політ (для екіпажів), в т.ч. проходження медичного огляду, робочий та польотний час роботи екіпажу.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 4, 4.3.1.
Додаток 6, частина I, розділ 4, п. 4.7.1. Додаткові вимоги до виробництва польотів збільшеної дальності літаками із двома газотурбінними СУ (ETOPS).
ПС із двома газотурбінними силовими установками експлуатуються на маршруті, де час польоту з крейсерською швидкістю при одному працюючому двигуні до відповідного запасного аеродрому на маршруті перевищує пороговий час, встановлений для таких польотів державою експлуатанта, лише в тому випадку, якщо ця держава видала конкретний дозвіл на виробництво таких польотів.
Інструкція щодо порядку ведення льотно-штабної документації, 2.3.1. Бланкова документація. (Для експлуатантів). Завдання на політ є основним документом, що дає право екіпажу виконання польоту і, крім того, звітом про виконаному польоті (рейсі).

Визначення категорії невідповідності.
- Копія робочого плану польоту не здана до аеродромного повноважного органу або він не підписаний командиром повітряного судна. - 1 категорія.
- розрахунок польотних даних виконаний не за встановленою формою: фактичний залишок палива менший за розрахунковий (приліт); - 2 категорія.
- Відсутність Робочого плану, не виконана або не в повному обсязі виконана передпольотна підготовка (не виконано аналіз погоди, аеродромів, не переглянуто НОТАМи тощо), незадовільний розрахунок заправки палива на політ, розрахунок кількості палива виконано без урахування впливу на його витрати технічних умов (використання ВКВ, ПІС, похибка паливоміру тощо) фактична заправка палива менш розрахунковою (виліт) – 3 категорія.
- оформлене з порушенням встановлених правил заповнення Завдання на політ – 1 категорія (для експлуатантів).
- Відсутність у КПС Завдання на політ – 3 категорії (для експлуатантів).

A14. Зведено-завантажувальна відомість. Центрувальний графік./Weight and balance sheet. Loadsheet.

Перевіряється: Наявність та правильність заповнення зведено-завантажувальної відомості та центрувального графіка.
Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 4, 4.3.1.

Командир повітряного судна задоволений результатами перевірки, що підтверджують, що маса літака та розташування центру тяжкості дозволяють безпечно виконати політ.

Визначення категорії невідповідності.
- Розрахунок мас та центрування виконаний неправильно, але в межах обмежень, є невідповідність розрахунків у Робочому плані польоту та в центрувальному графіку – 2 категорія.
- Маси та центрування виходять за межі льотних обмежень, зведено-завантажувальна відомість не відображає фактичне завантаження та розподіл вантажів по відсіках – 3 категорія.

Аварийно-рятувальнее обладнання/Safety Equipment.

A15. Ручні вогнегасники/Hand fire extinguishers.

Перевіряється: наявність, доступ, кількість, справність, дату перевірки.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.2.2. (b1).
Літак оснащується переносними вогнегасниками такого типу, які при користуванні не створюють небезпечної концентрації отруйних газів усередині літака. Принаймні, по одному вогнегаснику встановлюється в кабіні льотного екіпажу та в кожному пасажирському салоні, який відокремлений від кабіни екіпажу та до якого члени екіпажу не мають прямого доступу.

Визначення категорії невідповідності
- Вийшов термін перевірки, що не відповідним чином встановлені та закріплені, заправлені не відповідними вогнегасними засобами – 2 категорія.
- Якщо хоча б один вогнегасник розряджений або не повністю заряджений, а також відсутність прямого доступу до ручних вогнегасників – 3 категорія.

A16. Рятувальні жилети/Life jackets (якщо потрібно).

Перевіряється: Наявність, доступність кожного члена екіпажу, кількість, справність.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.5. Польоти над водою.
(п. 6.5.2. Сухопутні літаки.)
При виконанні польоту над водними просторами на відстані понад 93 км (50 м. миль) від берега або при польоті за маршрутом над водними просторами на відстані від берега, що перевищує граничну дальність польоту в режимі планування і якщо при зльоті та посадці на аеродромі, де, на думку держави експлуатанта, траєкторія зльоту або заходу на посадку проходить над водним простором таким чином, що у випадку будь-якої події є ймовірність вимушеної посадки на воду, сухопутні літаки мають на борту рятувальні жилети або рівноцінні індивідуальні плавзасоби, по одному на кожного, хто перебуває на борту. людини: причому вони розташовуються таким чином, щоб людина могла легко дістати зі свого крісла або спального місця призначений для нього плавзасіб. Кожен рятувальний жилет та рівноцінний індивідуальний плавзасіб оснащується засобами електричного освітлення за винятком тих випадків, коли передбачаються замість рятувальних жилетів інші індивідуальні плавзасоби.

Визначення категорії невідповідності.
- Відсутність прямого доступу для кожного члена екіпажу, рятувальні жилети знаходяться у спільній упаковці (не розкладені) – 2 категорії.
- Кількість жилетів менша за кількість пасажирів та членів екіпажу – 3 категорія.

A17. Прив'язні системи. Аварійні радіомаяки/Harness. Emergency locator transmitter (ELT)

Перевіряється: Наявність та справність прив'язної системи (поясні та плечові ремені) для кожного члена екіпажу. Наявність на ПС автоматичних радіомаяків та переносних радіостанцій.

Посилання:
Додаток 6, частина I, розділ 6.
- Прив'язна система на кожному кріслі пілота (члена екіпажу) включає пристрій, який автоматично обмежує рух корпусу пілота у разі різкого гальмування.
- При виконанні польотів над районами суші, які були позначені відповідною державою як райони, де особливо важко здійснювати пошук та рятування, літаки оснащуються такими сигнальними пристроями та аварійно-рятувальним обладнанням, які можуть відповідати умовам району, що пролітає.
- З 1 січня 2005 року всі літаки, що виконують польоти великої протяжності над водним простором, оснащуються як мінімум двома ELT(S), один з яких є автоматичним.
- З 1 січня 2005 року літаки, що виконують польоти над спеціально позначеними районами суші, де особливо утруднений пошук, оснащуються як мінімум одним автоматичним ELT.

Визначення категорії невідповідності.
- Відсутність плечових ременів у прив'язних системах членів екіпажу – 2 категорії.
- Несправність прив'язної системи, що не відповідає встановленим нормам – 3 категорія.
- Відсутність аварійного маяка (маяків) – 3 категорії.

A18. Кисневе обладнання. Димозахисні маски/Oxygen equipment/Smoke protection masks.

Перевіряється: Наявність, доступ, стан, тиск заряджання переносних кисневих балонів.

Посилання:
Додаток 6, частина I, розділ 4, п. 4.3.8 Запас кисню. п. 4.3.8.1.
Політ, який має виконуватися на таких абсолютних висотах, на яких атмосферний тиск у кабінах пасажирів та льотного екіпажу буде менше 700 гПа, починається тільки в тому випадку, якщо на борту є запас кисню для дихання достатній:
a) для всіх членів екіпажу та 10% пасажирів протягом будь-якого періоду понад 30 хвилин, коли тиск у займаних ними кабінах становитиме від 700 до 620 гПа; і
b) для екіпажу та пасажирів протягом будь-якого періоду, коли атмосферний тиск у кабінах, які вони займають, становитиме менше 620 гПа.

Визначення категорії невідповідності.
- Відсутність зручного прямого доступу, відсутність у членів екіпажу достатніх навичок користування цим обладнанням – 2 категорія.
- Наявність несправностей у системі, зовнішні пошкодження масок, трубок, недостатній для майбутнього польоту запас кисню, відсутність димозахисних масок (окулярів) – 3 категорія.

A19. Ручні ліхтарі екіпажу / Hand Lights of crew.

Перевіряється: Під час виконання нічного польоту. Наявність, кількість.
Кількість відповідає кількості членів екіпажу. Стан, справність та доступ.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.10.
Усі ПС, що виконують нічні польоти, оснащуються електричним світильником на робочому місці кожного члена екіпажу.

Визначення категорії невідповідності:
- Наявність ліхтарів у пілотів та відсутність їх у інших членів екіпажу – 1 категорія.
- Наявність ліхтарів тільки в одного члена екіпажу, недостатня ємність акумуляторів або батарейок – 2 категорія.

- Ручні ліхтарі членів екіпажу несправні, ліхтарі у всіх членів екіпажу відсутні – 3 категорії.

ЕКІПАЖ / Flight Crew.

A20. Свідоцтва членів екіпажу/Flight crew licenses.

Перевіряється: Наявність, дійсність свідчень членів екіпажу та відповідність класності. Форма та зміст свідоцтв членів екіпажу та їх відповідність вимогам Додатка 1 до Конвенції.
Наявність та термін дії дозволу (validation) на виконання польотів на ЗС іноземної реєстрації.
Посилання:
Конвенція, стаття 29 - Документація, що є на повітряному судні.
Додаток 1, розділ 1, п.1.2.1 Допуск до роботи як член льотного екіпажу.
До виконання функцій члена льотного екіпажу повітряного судна не допускається особа, яка не має дійсного свідоцтва, що відповідає вимогам цього Додатка та відповідає обов'язкам, які ця особа повинна виконувати. Свідоцтво видається державою реєстрації повітряного судна або будь-якою іншою Договірною Державою, при цьому в останньому випадку свідоцтву надається сила державою реєстрації повітряного судна.
Примітка: згідно зі статтею 29 Конвенції, члени льотного екіпажу повинні мати відповідні свідоцтва на борту кожного повітряного судна, зайнятого в міжнародній повітряній навігації.
Конвенція, стаття 30 – Радіообладнання повітряних суден.
Радіопередавальна апаратура може використовуватися тільки членами льотного екіпажу, які мають на те спеціальний дозвіл, виданий компетентною владою держави, в якій зареєстровано ПС.
Додаток 6, частина I, розділ 9, п. 9.1.2.
До складу льотного екіпажу входить принаймні одна особа, яка має діюче свідоцтво, яка видана або узаконена державою експлуатанта і яка дає право на експлуатацію радіопередавального обладнання, що підлягає використанню.
Додаток 1, глава 5. Вимоги до свідоцтв, що видаються авіаційному персоналу. 5.1.
У свідоцтві містяться такі відомості:
I. назва держави (напівжирним шрифтом);
II. назва свідоцтва (жирним шрифтом);
III. серійний номер свідоцтва, наданий повноважним органом, що видає свідоцтво (арабськими цифрами);
IV. прізвище, ім'я, по батькові власника (літерами латинського алфавіту, якщо у національній мові використовується інший алфавіт);
IV a) дата народження;
V. адреса власника;
VI. національність власника;
VII. підпис власника;
VIII. підстави та, де це необхідно, умови, на яких видано свідоцтво;
IX. відмітка щодо строку дії свідоцтва та дозволу власнику користуватися правами, передбаченими свідоцтвом;
X. підпис посадової особи, яка видала свідоцтво та дата видачі;
XI. печатку або штамп повноважного органу, що видав свідоцтво;
XII. кваліфікаційні позначки;
XIII. примітки, тобто. спеціальні позначки, що стосуються обмежень, та позначки про права;
XIV. будь-які інші відомості на розсуд держави, що видає свідоцтво.
Якщо свідоцтво випускається не англійською мовою, воно має містити переклад англійською мовою підпунктів I), II), VI). IX), XII), XIII) та XIV). Якщо держава надає чинності Свідоцтву, виданому іншою державою, і видані дозволи надаються не англійською мовою, вони містять переклад англійською мовою назви держави, яка видала дозвіл, термін дії дозволу та будь-яких обмежень або лімітів, які можуть бути встановлені.
Додаток 6, частина I, розділ 9, п. 9.1.1. Склад льотного екіпажу.

- Льотний екіпаж за чисельністю та складом відповідає вимогам, які не нижчі від вимог, зазначених у КЕ. Чисельність льотного екіпажу збільшується порівняно з мінімальною, коли це вимагає тип літака, вид польоту і тривалість польоту між двома пунктами, в яких відбувається зміна льотного екіпажу.
- Визначення категорії невідповідності.
- - Відсутній запис у свідченнях членів екіпажу про дозвіл на використання радіопередаючої апаратури. - 1 категорія.Форма и содержание свидетельств не соответствуют стандарту ИКАО – 2 категория.
- Свідоцтва не дійсні для даного типу повітряного судна, член екіпажу не має свідоцтва або його підтверджено не належним чином повноважним органом, немає позначки про медичний огляд – 3 категорія.

A21. Бортовий журнал літака (технічний)/Technical Log Book.

Перевіряється: Наявність, відповідність до змісту вимогам. Довідка про напрацювання ПС та двигунів. Достатність ресурсу виконання майбутнього польоту, виконання необхідного ТО ПС.

Посилання: Конвенція, стаття 34 – Бортові журнали.
На кожному повітряному судні, зайнятому міжнародною навігації, ведеться бортовий журнал.
Примітка: форма та утримання бортового технічного журналу іноземних експлуатантів має суттєву відмінність від бортжурналу літака, що використовується в цивільній авіації.

Визначення категорії невідповідності.
- Довідка про напрацювання ПС та двигунів заповнена з порушенням встановленої форми. - 1 категорія.
- Бортовий журнал на борту, але заповнений із відступами від вимог – 2 категорія.
- Бортовий журнал відсутній і немає жодного іншого документа, еквівалентного бортовому журналу. Відсутня довідка про напрацювання двигунів. Недостатньо ресурсу для виконання майбутнього польоту. - 3 категорія.

A22. Карта-наряд виконання ТО/Maintenance release.

Перевіряється: Передполітне технічне обслуговування ПС виконано, та відповідні розділи документа підписані виконавцями. Дійсність (чи не закінчився термін дії документа). Усі необхідні операції з технічного обслуговування відповідно до картки виконані. Під час виконання повітряним судном польотів за правилами ETOPS здійснюються додаткові операції з підготовки ЗС.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 8, 8.8.1. Свідоцтво про технічне обслуговування.
Свідоцтво про технічне обслуговування оформляється та підписується для підтвердження того, що проведені роботи з технічного обслуговування задовільно виконані відповідно до затверджених даних та процедур, викладених у посібнику з процедур організації з технічного обслуговування.
Свідоцтво про технічне обслуговування містить підтверджені дані, що включають:
a) основні відомості про виконане технічне обслуговування;
b) дату завершення такого технічного обслуговування;
c) коли це застосовується, дані про затверджену організацію з технічного обслуговування;
d) дані про особу чи осіб, які підписали свідоцтво.

Визначення категорії невідповідності.
Карта-вбрання на виконання ТО або її еквівалент відсутня, прострочена або недійсна – 3 категорія.

A23. Перелік відстрочених дефектів/Deferred defect rectification.

Перевіряється: Кількість відстрочених дефектів (при необхідності вказати у звіті про перевірку). Усі дефекти (незначні, суттєві, вм'ятини, вибоїни тощо) були записані. Відстрочені дефекти не перевищували ліміт часу на їхнє усунення.
Примітка: відомості про відстрочені усунення дефектів на повітряних суднах експлуатантів містяться в бортовому журналі.
Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.1.2.
Записи щодо відстрочених дефектів відповідають MEL.

Визначення категорії невідповідності.

- Відстрочені дефекти записані в бортовий журнал без посилань на MEL або інші документи, що вирішують, – 1 категорія.
- Наявні вм'ятини, пошкодження конструкції, інші дефекти не внесені до переліку відстрочених дефектів або до бортового журналу – 2 категорії.
- Наявні грубі дефекти не внесені до переліку відстрочених дефектів або в бортовий журнал, минув термін чергового ТО, є відстрочені дефекти, що впливають на безпеку польотів – 3 категорія.

A24. Передполітовий огляд/Preflight inspection.

Перевіряється: Наявність карти передпольотного огляду, завіреного підписом. Якщо проводити передпольотну підготовку не обов'язково, перевіряється наявність інструктивного матеріалу щодо передпольотного огляду.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 4, п. 4,3.1.
До початку польоту заповнені форми передпольотної підготовки, що засвідчують той факт, що командир повітряного судна задоволений результатами перевірки, що підтверджують, що літак придатний до польотів.

Визначення категорії невідповідності:
- Карта на борту, але не повна – 1 категорія.
- Результати передпольотної підготовки не оформлені або вона не проводилася – 3 категорії.

4.3. Інспекція пасажирського салону

B. Безпека. Пасажирський салон (вантажна кабіна)/Safety/Cabin.

B 1. Загальний внутрішній стан/General Internal Condition

Перевіряється: Відповідність компонування пасажирських салонів вимогам КЛЕ. Порядок, чистота та загальний стан. Натяг килимових покриттів, справність сидінь, панелей підлоги. Відсутність можливих перешкод для влучення в кабіну екіпажу. Контейнери для сміття (мають бути порожніми). Туалети. У разі несправності клапана закриття контейнера для сміття в туалеті під час польоту необхідно встановити вогнегасник. Наявність маркування про заборону куріння на борту ПС

Визначення категорії невідповідності
- Брудно, неохайно, відсутні датчики димоповідомлення у туалетах, відсутнє маркування про заборону куріння – 1 категорія.
- Килимові доріжки в салоні не натягнуті і не закріплені, пошкоджені панелі підлоги в салоні. Клапан контейнера для сміття закривається не повністю (ризик виникнення пожежі), але є відповідний вогнегасник для гасіння можливої пожежі всередині контейнера , як вжиті наступні дії, записом до технічного журналу). - 2 категорія.

- стан салону не дозволяє кабінному екіпажу належним чином виконувати свої функції в польоті та в позаштатній ситуації; сидіння та багажні полиці несправні та погано марковані; клапан контейнера для сміття закривається не повністю (ризик виникнення пожежі) і немає вогнегасника для гасіння можливої пожежі всередині контейнера (рекомендація: туалет закрити на весь політ) – 3 категорія

В 2. Робочі місця бортпровідників та місце відпочинку екіпажу/Cabin Attendant's station and crew rest area.

Перевіряється: Відповідність кількості сидінь кількості членів кабінного екіпажу. Стан сидінь, прив'язних ременів, кисневого та димозахисного обладнання членів кабінного екіпажу. Наявність інструкцій та обладнання для дій у аварійній ситуації. Стан протипожежного обладнання та засоби зв'язку у місці відпочинку екіпажу.
Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.16. Місця членів кабінного екіпажу на літаках, що переводять пасажирів.
Усі літаки обладнуються зверненими вперед або назад кріслом (під кутом до 15о до поздовжньої осі ПС), оснащеним прив'язною системою, для використання кожним членом кабінного екіпажу.
Примітка. Прив'язна система включає плечові ремені та прив'язний ремінь, якими можна користуватися окремо.

Визначення категорії невідповідності.
- Прив'язні ремені не відповідають встановленим вимогам, ремені та їх замки мають зношування – 2 категорія.
- Сидіння членів кабінного екіпажу не відповідають найменшим вимогам. Зв'язкове обладнання, прив'язні ремені несправні – 3 категорії.

В 3. Медичні аптечки. Комплект невідкладної медичної допомоги/First Aid Kit/Emergency medical kit

Перевіряється: наявність, покажчики знаходження, термін придатності.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.2.2.
Літак оснащується запасом необхідних медичних засобів, що розміщуються у легкодоступних місцях та в кількості, що відповідає кількості пасажирів, дозволеному до перевезення на даному літаку.
Рекомендація. Запаси медичних засобів повинні включати:
1) один або кілька комплектів першої допомоги та
2) На літаках, на яких дозволено перевозити понад 250 пасажирів, один комплект медичних засобів для використання лікарями або іншими кваліфікованими спеціалістами для надання невідкладної медичної допомоги в польоті (ця вимога не передбачена нормативними документами, що регулюють діяльність цивільної авіації та не є обов'язковою при виконанні внутрішніх польотів)
Примітка:
1. Інструктивний матеріал, що стосується типів, кількості місць розміщення та вмісту запасів медичних засобів, надається у додатку У Додатку 6 – Перша медична допомога.

Додавання: Кількість комплектів першої допомоги залежно від кількості пасажирів, дозволеної до перевезення цим літаком
Пасажири Комплекти першої допомоги
0 – 50 1
51 – 150 2
151-250 3
більше 250 4

Додавання В. п.4.1.1. Набір першої допомоги.
- довідник з надання першої допомоги;
- «код візуальних сигналів «земля – повітря» для використання тими, що залишилися живими» з Додатка 12;
- засоби надання допомоги при тілесних ушкодженнях;
- Очна мазь;
- носовий інгалятор;
- засоби для відлякування комах;
- м'які очні краплі;
- крем від сонячних опіків;
- антисептик для очищення та дезінфекції шкіри, що легко змішується з водою;
- засоби для лікування екстенсивних опіків;
- лікарські засоби: болезаспокійливі, протиспазматичні, стимулюючі центральну нервову систему, стимулюючі кровообіг, судинорозширювальні для коронарних судин, засоби проти проносу та заколисування;
- пластмасовий повітропровід та шини.

Додаток 6, частина I, розділ 4, п. 4.2.11.2.
Передбачено інформацію пасажирів про місця розміщення та порядок використання бортового аварійно-рятувального обладнання колективного користування.

Визначення категорії невідповідності
- Немає у зазначеному місці – 1 категорія.
- Лікарські препарати прострочені, некомплектні, відсутні важливі позиції – 2 категорії. Немає можливості інформувати пасажирів про місця розміщення та порядок використання бортового аварійно-рятувального обладнання колективного користування – 2 категорії.
- Немає у наявності – 3 категорія.

В 4. Ручні вогнегасники/Hand fire extinguishers.

Перевіряється: наявність, кількість, доступ, стан, термін дії.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.2.2.
Літак оснащується переносними вогнегасниками такого типу, які при користуванні не створюють небезпечної концентрації отруйних газів усередині літака. Як мінімум, по одному вогнегаснику встановлюють у кожному пасажирському салоні, який відділений від кабіни льотного екіпажу і до якого члени екіпажу не мають прямого доступу.

Визначення категорії невідповідності.
- Немає вільного доступу – 1 категорія.
- Прострочена перевірка, неправильно встановлені та закріплені – 2 категорія.
- Розряджений або не повністю заряджений хоча б один вогнегасник, немає відповідного маркування, вогнегасники несправні та непрацездатні – 3.

В 5. Рятувальні жилети та плавзасоби / Life jackets, Flotation devices.

Перевіряється: наявність, кількість, доступність, стан, термін дії, наявність демонстраційних жилетів.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.5. Польоти над водою.
(п. 6.5.2. Сухопутні літаки.)
При виконанні польоту над водними просторами на відстані понад 93 км (50 м. миль) від берега або при польоті за маршрутом над водними просторами на відстані від берега, що перевищує граничну дальність польоту в режимі планування і якщо при зльоті та посадці на аеродромі, де,

на думку держави експлуатанта, траєкторія зльоту або заходу на посадку проходить над водним простором таким чином, що у випадку будь-якої події є ймовірність вимушеної посадки на воду, сухопутні літаки мають на борту рятувальні жилети або рівноцінні індивідуальні плавзасоби, по одному на кожного, хто перебуває на борту. людини: причому вони розташовуються таким чином, щоб людина могла легко дістати зі свого крісла або спального місця призначений для нього плавзасіб. Кожен рятувальний жилет та рівноцінний індивідуальний плавзасіб оснащується засобами електричного освітлення за винятком тих випадків, коли передбачаються замість рятувальних жилетів інші індивідуальні плавзасоби.

Додаток 6, частина I, розділ 4, п. 4.2.11.1.
Є можливість ознайомлення пасажирів з місцями розміщення та правилами використання рятувальних жилетів (заборів), якщо вони передбачаються на борту.

Визначення категорії невідповідності
- Відсутність демонстраційних жилетів – 1 категорія
- Немає прямого доступу для кожного, хто сидить у пасажирському кріслі. Минув термін придатності, є видимі пошкодження жилета, або пластикової (одноразової) упаковки – 2 категорія.
- Кількість менша ніж необхідно – 3.

В 6. Прив'язні ремені/ Seat belts

Перевіряється: Наявність, кількість та стан, справність механізму регулювання.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.2.2.
Літак оснащується поясним прив'язним ременем на кожному кріслі та обмежувальними ременями на кожному спальному місці; засобами, що забезпечують повідомлення пасажирам відомостей та вказівок, коли необхідно пристебнути прив'язні ремені.

Визначення категорії невідповідності.
- Ремені та їх замки мають зношування – 1 категорія.
- Ремені несправні, але ці сидіння не використовуються - 2 категорія.
- Ремені не справні або не вистачає для всіх, хто знаходиться на борту - 3 категорія.

В 7. Аварійні виходи, освітлення та маркування, світлові табло/Emergency exits, lighting and marking. torches.

Перевіряється: Наявність та стан аварійних виходів, їх освітлення та маркування, світлові табло. Стан маркування підлоги напрямків руху до аварійних виходів.
Повітряні судна, збудовані в СРСР, не мають маркування підлоги.
ПС забезпечуються засобами з урахуванням пасажиромісткості літака та кількості членів екіпажу для швидкого залишення літака в умовах, виникнення яких можливе після аварійної посадки.
Внутрішнє компонування салону, розташування та кількість аварійних виходів, включаючи засоби вказівки та освітлення аварійних виходів та підходів до них забезпечують евакуацію з літака в умовах, виникнення яких можливе після аварійної посадки.
Додаток 6, частина I, розділ 6, п. 6.2.2.
Літак оснащується засобами, що забезпечують повідомлення пасажирам відомостей, де розташовані та як відкриваються аварійні виходи, порядок використання іншого аварійно-рятувального обладнання індивідуального та колективного користування, включаючи схеми дій пасажирів в аварійній обстановці

Визначення категорії невідповідності.
- яскравість світлових табло не відповідає технічним вимогам; недостатня кількість світильників, неправильне розміщення освітлювальних приладів – 1 категорія.

- Батареї світильників, що мають автономне живлення, розряджені або мають занадто слабкий заряд, салон не обладнаний системою аварійного покидання «вогні, що біжать» – 2 категорія.
- Є несправне аварійно-рятувальне обладнання, яке не включене до бортового журналу, перелік відстрочених дефектів (MEL) – 3.

В 8. Надувні трапи, плоти (якщо потрібно)/Slides, Life-Rafts (if required).

Перевіряється: Наявність надувних трапів, відповідність фактичної кількості необхідному, правильність встановлення та розміщення на борту повітряного судна. Наявність балонів та їх відповідність технічним характеристикам, термін дії.

Посилання: Додаток 8, частина III, Важкі літаки.
Частина IIIA. ЗС з 5700 кг і вище, заявка на сертифікацію яких була подана 13 червня 1960 або після цієї дати.
Розділ 4, п. 4.1.7. - Заходи на випадок аварійної посадки.
Додаток 6, частина I, розділ 6, п. 6.5.3. Усі літаки: польоти великої протяжності над водним простором. п. 6.5.3.1.
На ПС, що виконують польоти над акваторією на віддаленні від поверхні землі, придатної для вимушеної посадки, на відстані більше 120 хв польоту на крейсерській швидкості або 740 км/400nm (береться менше), а також 30 хв або 185 км/100nm (береться менше) додатково використовуються плоти.

Визначення категорії невідповідності.
- Розміщено не в належному місці – 1 категорія.
- Встановлено неправильно, не чітко представлено інформацію про технічні дані та правила користування – 2 категорія.
- Кількість менша ніж необхідно – 3 категорія.

В 9. Кисневе обладнання кабінного екіпажу та пасажирів/Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers).

Перевіряється: Відповідність запасу кисню та кількості кисневих масок необхідному. Панель управління кисневою системою закрита та законтрена. Наявність та стан автоматичної стаціонарної кисневої системи для пасажирів та бортпровідників.
Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 4, п. 4.3.8 Запас кисню.
Додаток 6, частина I, розділ 6, п. 6.7. Усі літаки: висотні польоти. (п. 6.7.5)
Літак, призначений для польотів на абсолютних висотах, де атмосферний тиск становить менше 376 гПа, або який, якщо виконує польоти на абсолютних висотах, де атмосферний тиск становить понад 376 гПа, не може безпечно знизитися протягом чотирьох хвилин до абсолютної висоти, де атмосферний тиск становить 620 гПа, і якому індивідуальне посвідчення про придатність до польотів було видано 9 листопада 1998 або пізніше, оснащується кисневим обладнанням, що автоматично розгортається.
Додаток 6, частина I, розділ 6, п. 6.2.2.
Літак оснащується засобами, що забезпечують повідомлення пасажирам відомостей і вказівок, коли і як слід користуватися кисневим обладнанням, якщо на борту літака передбачений кисень.
Додаток 6, частина I, глава 4, п. 4.2.11.1: 4.2.11.2.
Експлуатант інформує пасажирів про місце розташування та загальний порядок використання основного бортового аварійно-рятувального обладнання, призначеного для колективного користування.
Примітка: на ПС виробництва СРСР системи автоматичного випадання кисневих масок може бути.

Визначення категорії невідповідності.

- Неповна заправка переносних кисневих приладів, їхня кількість не відповідає розрахунковому, відсутня автоматична аварійна стаціонарна киснева система для пасажирів та кабінного екіпажу – 2 категорія.
- Недостатній запас кисню або недостатня кількість кисневих масок при планованому польоті на ешелоні вище FL 100 є несправності в системі без посилань на MEL – 3.

В 10. Інструкції з безпеки для пасажирів/Safety passenger's Instructions.

Перевіряється: Наявність на борту, кількість, відповідність вимогам та типу повітряного судна, його компонування, відповідність фактичної комплектації аварійно-рятувального обладнання.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 4, 4.2.11.1.
Пасажири мають бути ознайомлені з місцями розміщення та правилами використання прив'язних ременів; аварійних виходів; рятувальних жилетів (якщо передбачаються), кисневого обладнання (якщо передбачається) та іншого аварійно-рятувального обладнання індивідуального користування, включаючи схеми дій пасажирів в аварійній обстановці.
Додаток 6, частина I, глава 4, п. 4.2.11.2., розділ 6, п. 6.2.2.
Літак оснащується засобами, що забезпечують повідомлення пасажирам відомостей та вказівок щодо використання бортового аварійно-рятувального обладнання.

Визначення категорії невідповідності.
- кількість інструкцій менша ніж пасажирів на борту, обсяг інформації для пасажирів недостатній або вона не точна; інструкції з безпеки включені лише до бортових рекламних буклетів – 2 категорія.
- Відсутність інструкцій. Інструкції є, але для даного типу повітряного судна – 3.

В 11. Кількість членів кабінного екіпажу/Cabin crew members.

Число членів кабінного екіпажу відповідає встановленим нормам - як мінімум один бортпровідник на 50 пасажирів. Якщо немає впевненості, що кількість бортпровідників відповідає нормі, перевірте завдання на політ. Робочі місця членів кабінного екіпажу дозволяють зробити швидку та безпечну евакуацію з літака. (Примітка: контроль свідчень членів кабінного екіпажу стандартами ІКАО не вимагається).

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 12, п. 12.1. Розподіл обов'язків у аварійній обстановці.
Експлуатант встановлює достатню, з погляду держави експлуатанта, мінімальну кількість членів кабінного екіпажу для кожного типу літака, виходячи з пасажиромісткості або кількості пасажирів, що перевозяться, для того щоб забезпечити безпечну і швидку евакуацію людей, а також виконання необхідних функцій в аварійній обстановці або в ситуації, вимагає аварійної евакуації. Експлуатант визначає ці функції кожного типу літака.

Визначення категорії невідповідності.
- Неправильне розміщення робочих місць членів кабінного екіпажу – 2 категорії.
- кількість членів кабінного екіпажу не відповідає вимогам РЛЕ; до складу включені не підготовлені спеціалісти – 3 категорії.

В 12. Доступ до аварійних виходів/ Access to emergency exits.

Перевіряється:
Забезпечено доступ до аварійних виходів і на шляху до виходів немає перешкод у будь-якому положенні крісел.
Посилання: Додаток 8, Частина III, Важкі НД.
Розділ 4, п. 4.1.7. 3. - Заходи на випадок аварійної посадки.

Внутрішнє компонування салону, розташування та кількість аварійних виходів, включаючи засоби вказівки та освітлення аварійних виходів та підходів до них, забезпечують евакуацію з літака в умовах після аварійної посадки.
Додаток 6, частина I, розділ 4, п. 4.2.11.1.
Є можливість ознайомити пасажирів із місцями розміщення та правилами використання аварійних виходів.

Визначення категорії невідповідності
- Підходи до аварійного виходу блоковані пасажирськими сидіннями – 2 категорія.
- Підходи до аварійних виходів блоковані багажем та/або вантажем; - 3.

B13. Безпечне розміщення багажу пасажирів/Safety of passenger baggage placement.

Перевіряється:
У салоні не надто багато ручної поклажі пасажирів (контроль при посадці пасажирів на входах у ПС). Розміщення на полицях ручної поклажі унеможливлює травмування пасажирів.

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 4, 4.8.
Експлуатант забезпечує належне та надійне розміщення всього багажу, що перевозиться на літаку та в пасажирському салоні.

Визначення категорії невідповідності
- розміри, кількість місць та маса багажу становить загрозу безпеці польоту; багаж розміщено небезпечно; важкі, масивні упаковки багажу у відкритих відсіках, проходах, що утруднюють пересування, наявність вантажу, пошти в салоні не відповідає компонуванням ПС – 3 категорія.

B14. Кількість крісел/Seat capacity.
Перевіряється: Відповідність кількості пасажирів на борту допустимому (визначає державу експлуатанта).

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 6, 6.2.2.
Літак оснащується кріслом або спальним місцем для кожної особи, яка досягла віку, що визначається державою експлуатанта.

Визначення категорії невідповідності.

Крісел більше ніж передбачено компонуванням ПС; кількість крісел менша, ніж пасажирів – 3 категорія.

4.4. Інспекція загального стану повітряного судна

C. Стан повітряного судна/Aircraft condition.

C 1. Загальний зовнішній стан/General external condition.

Перевіряється: Загальний стан планера, відсутність видимих слідів корозії. Чистота. Відсутність на поверхні планера льоду, снігу, інею перед виконанням польоту, пошкоджень та вм'ятин. Чіткість нанесення національних та реєстраційних знаків. Цілісність (відсутність розшарування) лобового скла, цілісність посадкових фар, БАНО, габаритних вогнів, проблискових маяків тощо.

Визначення категорії невідповідності.
- Є дефекти, які незначно впливають на безпеку польотів (такі як: порушення лакофарбового покриття; повітряне судно дуже брудне) – 1 категорія.

- незадовільний стан елементів ПС; є дефекти, що суттєво впливають на безпеку польотів; видимі сліди корозії; нерозбірливо нанесені національні та реєстраційні знаки – 2 категорія.
- Є дефекти, що не відображені в переліку відстрочених дефектів (MEL), літаковому бортжурналі, що не відповідним чином виконана або не проведена протиобмерзаюча обробка ПС в умовах можливого зледеніння – 3.

С2. Двері та люки/Doors and hatches.

Перевіряється: Зовнішнє маркування дверей, вказівки щодо користування, стан та змащування петель дверей та люків.

Визначення категорії невідповідності
- Двері та люки справні, але є незначні дефекти, що не впливають на безпеку польотів – 1 категорія.
- інструктивні написи відсутні або нанесені не зрозуміло; поблякле або неправильне маркування місць зламування люків при аварійній ситуації; недолік мастила деталей, що труться - 2 категорія.
- Двері та люки несправні – 3 категорія.

С3. Органи управління ПС/Flight controls.
Перевіряється: Зовнішній стан органів управління на крилі та хвостовому оперенні. Стан, зношування, відсутність пошкоджень, вибоїни, видимі сліди корозії, сліди розряду блискавки, відсутність люфтів у проводках управління, наявність статичних розрядників тощо.

Визначення категорії невідповідності.
- Незначні дефекти – 1 категорія.
- Незадовільний стан (пошкодження, відсутність металізації, відсутність мастила, люфти у шарнірних з'єднаннях) – 2 категорія.
- Пошкодження, сліди корозії, зношування деталей, що не мають відображення в MEL, в бортовому технічному журналі і т.д. - 3 категорія.

С4. Колеса, пневматики, гальма / Wheels, tyres and brakes.

Перевіряється: Відсутність механічних пошкоджень, зношування пневматиків, відсутність здуття (гриж) на пневматиках. Тиск у пневматиках.

Посилання: Відповідне Посібник із технічної експлуатації повітряного судна.

Визначення категорії невідповідності.
- Незначні дефекти – 1 категорія.
- Тиск у пневматиках нижче або вище допустимого, зношування та/або пориви на пневматиках коліс, відсутність індикатора зношування гальмівних дисків – 2 категорія.
- знос пневматиків більше допустимого; сильне зношування гальмівних дисків, течі гідравліки більш допустимого РТО ПС або пошкодження, що виходять за межі допустимих – 3 категорія

С5. Шасі/Undercarriage

Перевіряється: Наявність мастила поверхонь, що труться, відсутність підтікань робочої рідини гідравлічної системи і відсутність корозії, а також відсутність зносу вузлів навішування стулок шасі і шарнірних з'єднань, відсутність дрібних дефектів, відсутність незаконтрених різьбових з'єднань.

Визначення категорії невідповідності.
- Незначні дефекти – 1 категорія.

- пошкодження, корозія, низький тиск в амортостійках, течі гідравліки, витікання мастила з гнізд підшипників або пошкодження, що виходять за межі допустимих – 3 категорії.

С6. Ніші шасі/Wheel well.

Перевіряється: Відсутність сторонніх предметів, відсутність патьоків робочої рідини гідравлічної системи та відсутність корозії. Чистота та відсутність пошкоджень агрегатів, розташованих у нішах шасі.

Визначення категорії невідповідності.
- незначні дефекти, такі як: відсутність антикорозійної обробки; сторонні предмети; пошкодження та гофри на обшивці стулок – 1 категорія.
- сліди течі гідросистеми; сліди корозії; відсутність мастила поверхонь, що труться; - 2 категорія.
- Значні пошкодження та корозія, текти гідросистеми – 3 категорія.

С7. Силові установки та пілони / Power plant and pylons.

Перевіряється: Відсутність пошкоджень, працездатність замків капотів, цілісність лопаток ВНА або першого ступеня вентилятора, або компресора низького тиску, видимі пошкодження датчиків. Відсутність карбування на елементах конструкції, невластивих наскрізних отворів, течій палива, олії, гідросуміші.

Визначення категорії невідповідності.
- незначні дефекти: відсутність частини замків капота та заклепок; стулки капота не підігнані та ін. – 1 категорія.
- ушкодження елементів обшивки або облицювання; вм'ятини та тріщини в зоні соплового апарату в межах допуску, але не зазначені в технічному журналі або його еквіваленті Незначні патьоки палива та олії; суттєве зношування елементів конструкції, наявність тріщин у зоні повітрозабірника та сопла – 2 категорія.
- ушкодження, вм'ятини, тріщини, що не включені до переліку відстрочених дефектів або в бортовий журнал; течі з-під капота і з дренажних отворів; стулки реверсу не повністю закриті. У повітрозабірнику сторонні предмети, лід, сніг, іній – 3 категорії.

С8. Лопатки першого контуру компресора (вентилятора)/Fan blades.

Перевіряється: Відсутність пошкоджень, тріщин, сколів, корозії, сторонніх предметів, снігу, льоду тощо.
Визначення категорії невідповідності:
- Незначні дефекти – 1 категорія.
- Пошкодження лопаток компресора (вентилятора), що не виходять за межі допуску, але не записані в технічний журнал або його еквівалент – 2 категорія.
- Пошкодження (вибоїни, вм'ятини, тріщини і т.д.), що виходять за межі допуску, а також не відображені в переліку відстрочених дефектів (MEL) або в бортжурналі – 3 категорія.

С9. Повітряні гвинти/Propellers.

Перевіряється: Відсутність корозії, люфту лопат у утулці гвинта, сколів від сторонніх предметів тощо.

Визначення категорії невідповідності.
- Незначні дефекти – 1 категорія.
- Пошкодження повітряних гвинтів, що не виходять за межі допуску, але не записані в бортовий технічний журнал або його еквівалент – 2 категорія.

- Пошкодження (вибоїни, вм'ятини, тріщини тощо), що виходять за межі допуску, а також не включені до бортового журналу або переліку відстрочених дефектів (MEL) – 3 категорія.

C10. Видими сліди ремонту / Obvious repairs.

Перевіряється: Фрагменти конструкції нестандартного вигляду зі слідами неякісно виконаного ремонту. Фіксувати.
Посилання:
Додаток 6, частина I. Визначення.
Ремонт. Відновлення льотної придатності авіаційного виробу після його пошкодження або зношування для забезпечення подальшої відповідності повітряного судна вимогам до конструювання, передбаченим відповідними нормами льотної придатності, які використовувалися для видачі сертифіката типу відповідного типу повітряного судна.

Визначення категорії невідповідності.
- незначні дефекти – 1 категорія.
- Немає даних про ремонт, викликає сумнів інформація про попередній ремонт та прийнятність його для продовження польоту – 2 категорія.
- Неякісно виконаний ремонт, ясно видимі сліди старої конструкції, немає документально підтверджених даних чи схем ремонту – 3 категорія.

C11. Видимо не відремонтовані пошкодження/Obvious unrepaired damage.

Перевіряється: Ні виявлені та не записані пошкодження та дефекти, включаючи корозію, сліди пошкодження елементів конструкції ударом блискавки, зіткнення з птахами тощо. Відсутність елементів конструкції ПС (замки, лючки, обтічники та ін.). Усі пошкодження та дефекти оглянуті та записані до журналу підготовки ПС (бортовий журнал).

Посилання: Додаток 6, частина I. Визначення.
Ремонт. Відновлення льотної придатності авіаційного виробу після його пошкодження або зношування для забезпечення подальшої відповідності повітряного судна вимогам до конструювання, передбаченим відповідними нормами льотної придатності, які використовувалися для видачі сертифіката типу відповідного типу повітряного судна.

Визначення категорії невідповідності.
- у межах допуску, але не відображені у відповідних документах (карта вм'ятин); оголені елементи конструкції через ерозію (корозію) – 2 категорія.
- Дефекти та пошкодження, що впливають на льотну придатність літака (пошкодження силових елементів конструкції) та не внесені до відповідних документів – 3 категорія.

C12. Течі (палива, олії, рідин)/Leakages.

Перевіряється: Течі палива, олії, гідросуміші, патьоки в зоні зливу та заправки туалетів спецрідкістю.

Визначення категорії невідповідності
- У межах допуску – 1 категорія.
- Підтікання води та спецрідини у зонах заправки туалетів – 2 категорія.
- Течі (масло, паливо, гідросуміш, вода), що виходять за межі допуску – 3 категорії.

4.5. Інспекція вантажної кабіни та комерційного завантаження повітряного судна.

D. Вантаж / Cargo

D1. Загальний стан вантажної кабіни та багажних відсіків/General condition of cargo, baggage compartments.

Перевіряється: Загальний стан вантажної кабіни, світлотехнічні пристрої внутрішнього освітлення, протипожежне обладнання, справність системи сигналізації диму в кабіні та/або пожежі (якщо передбачено). Бічні та верхні панелі, вентиляція, швартувальні сітки, система підлогової механізації, вантажні лебідки та тельфери. Стан багажних відсіків. Кількість та стан швартувального обладнання, відповідність типу ПС.

Визначення категорії невідповідності.
- Частково не працюють світильники внутрішнього освітлення – 1 категорія.
- є незначні пошкодження обробки вантажної кабіни; незначні пошкодження контейнерів, часткові пошкодження вантажної підлоги, обмежений доступ до вантажу, пошкодження сіток швартування та захисних перегородок – 2 категорія.
- ушкоджене облицювання; значні ушкодження контейнерів; пошкодження елементів конструкції, що виходять за допуск. З дефектами чи відсутня система пожежогасіння (якщо передбачено). Вантажна зона використовується не відповідно до схеми розподілу вантажу; немає доступу до вантажу; немає загороджувальних сіток (комбінований або вантажний тип ПС). Немає протидимного бар'єру/штори (де передбачено) – 3 категорії.

D2. Небезпечні вантажі/Dangerous Goods.

Перевіряється: За наявності на борту небезпечних вантажів. Наявність екіпажу відповідного інструктивного матеріалу (заповненого документа перевезення небезпечних вантажів). Наявність у членів екіпажу (пілоти, бортові оператори, бортпровідники) Сертифікатів із небезпечних вантажів. КЕ містить необхідний інструктивний матеріал за правилами перевезення небезпечних вантажів. Небезпечний вантаж належним чином розміщений, упакований та маркований.
Наявність виданого уповноваженим органом області ЦА дозволу на перевезення небезпечних вантажів цієї категорії (якщо потрібно).
Посилання:
Додаток 6, частина I. Визначення. Небезпечні вантажі. Вироби або речовини, які здатні створити загрозу здоров'ю, безпеці, майну або навколишньому середовищу та які вказані у Переліку небезпечних вантажів, наведеному в технічних інструкціях, або які класифікуються відповідно до цих інструкцій.
Додаток 18, глава 4. Обмеження під час перевезення небезпечних вантажів повітрям п. 4.1.
Перевезення небезпечних вантажів повітрям забороняється, за винятком випадків, що обумовлюються в Додатку та розгорнутих технічних вимогах та процедурах, викладених у Технічних інструкціях.
Додаток 18, глава 8. Обов'язки експлуатанта; Глава 11. Дотримання правил; Розділ 9, п.9.2. Інформація та вказівки членам льотного екіпажу; Додаток 6, частина I, розділ 9, п. 9.3.
Технічні інструкції щодо безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям. Doc. 9284 AN/905 видання 2005-2006рр. Розділ 1 п. 1.1.2. У разі надзвичайних обставин, або коли використання інших видів транспорту є практично неможливим, або коли повне дотримання вимог суперечить громадським інтересам, держава (уповноважений орган у галузі ЦА) може надавати звільнення від дій положень Інструкцій за умови, що буде зроблено все можливе для досягнення загального рівня безпеки при перевезенні, що дорівнює рівню, що забезпечується при дотриманні Інструкцій.
Визначення категорії невідповідності.
- Відсутній інструктивний матеріал за правилами перевезення небезпечних вантажів – 2 категорії.
- Відсутня або не повною мірою виконана NOTOC (не представлено повідомлення КПС), є течі, порушення упаковки, відсутність маркування; небезпечні вантажі загрожують безпеці польотів, вантаж не підготовлений відповідно до вимог Додатка 18; вантаж, призначений лише транспортування на вантажному повітряному судні, перевозиться на борту пасажирського повітряного судна. Сертифікати екіпажу відсутні. - 3 категорія.

D3. Безпека вантажу на борту / Safety of cargo on board.

Перевіряється: Вантаж розміщено належним чином відповідно до схеми завантаження (наявність проходів, зазорів). Безпека розміщення комплекту бортового інструменту та запасних коліс. Правильність швартування вантажу. Наявність та стан замків у засобів швартування вантажу. Стан вантажних палет, контейнерів, сіток, швартувальних ременів. Безпека розміщення важких вантажів у контейнерах, вантажних відсіках. Маркування вантажу. Облік у супровідній документації маси пакетування (контейнерів, палет).

Посилання: Додаток 6, частина I, розділ 4. Підготовка до польотів. 4.3.1.

Перед польотом заповнені форми передпольотної підготовки, що засвідчують факт, що КВС задоволений результатами перевірки, що підтверджують, що вантаж правильно розміщено та надійно зашвартовано.

Визначення категорії невідповідності:

- Незначні пошкодження швартувальних ременів, швартувальних вузлів, вантажних палет та контейнерів, маркування вантажу не відповідає встановленому стандарту – 1 категорія.
- Не комплект швартувального обладнання, вантажних палет/контейнерів – 2 категорії.
- Вантаж неправильно зашвартований та/або небезпечно розміщений; вантажні місця не мають встановленого маркування; вантаж має течі (висипається); є значні пошкодження швартувального обладнання, палет/контейнерів; питоме навантаження на вантажну підлогу перевищує допустиме - 3 категорія.

4.6. Інспекція по розділу "Загальне".

E. Примітки / Comments

E1. Загальне

Визначення категорії невідповідності

- Загальні зауваження, які значно впливають на безпеку польоту – 1 категорія.
- Загальні зауваження, що суттєво впливають на безпеку польоту – 2 категорії.
- Загальні зауваження, що сильно впливають на безпеку польоту – 3 категорії.

Примітка: для зручності роботи система категорування зведена до таблиці.

4.7. Наступні події.

На основі категорій невідповідностей визначаються наступні дії, які необхідно вжити.

Дії після встановлення невідповідностей 1 категорії.

Враховуючи, що ці невідповідності не мають істотного впливу на безпеку експлуатації повітряного судна, обмежуються усною інформацією командиру повітряного судна або поданням йому копії звіту про інспекторську перевірку ПС на пероні.

Дії після встановлення невідповідностей 2-ої категорії складаються з низки елементів:

1 клас дій - інформація командиру повітряного судна;

2 клас дій – направлення звіту про інспекторську перевірку ЗС на пероні на адресу повноважного органу держави експлуатанта.

Дії після встановлення невідповідностей третьої категорії також неоднозначні і в залежності від ступеня впливу їх на безпеку польоту можуть бути такими:

• 1 клас дій – інформація командиру повітряного судна або подання йому копії звіту про інспекторську перевірку ПС на пероні.

• 2 клас дій – Звіт про інспекторську перевірку ПС на пероні на адресу повноважного органу держави експлуатанта

Примітка: у разі виявлення пошкоджень, що впливають на льотну придатність літака, слід встановити безпосередній контакт з повноважним органом експлуатанта. Він ухвалює рішення щодо умов повернення льотної придатності літака.

• 3 клас дій у свою чергу поділяється на:

- 3a. Накладаються обмеження експлуатацію повітряного судна. Наприклад, за відсутності на деяких кріслах запобіжних або прив'язних ременів, повітряне судно може продовжити політ за умови, що необладнані ременями крісла не будуть зайняті пасажирами.

- 3b. Застосовуються коригувальні дії (усунення виявлених дефектів). Якщо усунення можна провести лише на базі технічного обслуговування, то передбачається переліт на базу без комерційного завантаження.

- 3c. Зупинка повітряного судна в аеропорту перевірки.

Повітряному судну забороняється виліт у ситуації, коли командир не погоджується з віднесенням тих чи інших невідповідностей до категорії 3 і не вживає заходів щодо їх усунення.

- 3d. Призупинення або відкликання дозволу на польоти до цієї країни.

У разі виявлення невідповідностей 3 категорії, що вказують на втрату повітряним судном стану льотної придатності, необхідно терміново інформувати повноважний орган держави експлуатанта (див. Додаток 8, частина II, глава 6 «Тимчасова втрата льотної придатності»). Державний повноважний орган приймає рішення про коригувальні дії, після яких повітряне судно може відновити політ.

Клас дій з кожної категорії невідповідностей представлений у таблиці 1.

КЛАС ДІЙ *Таблиця 1*

НАСТУПНІ ДІЇ	**КЛАС ДІЙ**		
	КЛАС 1 ІНФОРМАЦІЯ КПС	**КЛАС 2 ІНФОРМАЦІЯ ПОВНОВАЖНОМУ ОРГАНУ ДЕРЖАВИ І ЕКСПЛУАТАНТУ**	**КЛАС 3 КОРЕГУЮЧІ ДІЇ**
КАТЕГОРІЯ 1	**ТАК**	**НІ**	**НІ**
КАТЕГОРІЯ 2	**ТАК**	**ДА** **Примітка: лист на адресу повноважного органу та експлуатанта (результати кількох перевірок можуть бути узагальнені та надіслані в одному листі).**	**НІ**
КАТЕГОРІЯ 3	**ТАК**	**ТАК** **Примітка: лист на адресу повноважного органу та експлуатанта. У разі виявлення пошкоджень, що впливають на льотну придатність літака, необхідно встановити безпосередній контакт з повноважним органом експлуатанта.** **Він ухвалює рішення щодо умов повернення льотної придатності літака.**	**ТАК** **Примітка:** **-накладаються обмеження виліт;** **-коригуючі дії до вильоту;** **-Зупинка ПС;** **-запровадження експлуатаційних обмежень, аж до заборони польотів у країну**

ПОЗИЦІЯ ІКАО ЩОДО ДОКУМЕНТІВ, ЩО ПОВИННІ ЗНАХОДИТИСЯ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА (ЦИРКУЛЯР ІКАО ДЛЯ JAA ВІД 30.09.97)

1. Відповідно до статті 29 Чиказької конвенції на борту кожного повітряного судна Договірних Держав повинні бути: свідоцтво про реєстрацію, посвідчення про придатність до польотів, дозвіл на бортову радіостанцію. Вважається, що ці документи мають бути оригінальними. Внаслідок того, що деякі авіаційні адміністрації та експлуатанти бажають мати оригінали цих документів у себе, ІКАО вважає прийнятною практику, коли замість оригіналів

перерахованих документів, на борту повітряного судна знаходяться офіційно завірені та засвідчені печаткою повноважного органу копії цих документів.

2. Сертифікат з шуму не входить до переліку обов'язкових документів, передбачених статтею 29 Конвенції. Відповідно до вимог Додатка 16 «Захист навколишнього середовища», документ, що підтверджує сертифікацію шуму, може мати форму окремого Сертифіката шуму або бути включеним в інший документ, встановлений повноважним органом цивільної авіації, і повинен знаходитися на борту повітряного судна.

3. Вимоги до Сертифіката з шуму менш суворі, ніж для документів, зазначених у статті 29 Конвенції. Завірені встановленим порядком копії є прийнятними.