

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

РАЗДЕЛ 91 - ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ

Настоящий Раздел включает все действующие поправки по №251, введенные 1-ого августа 1996 года. Настоящее издание включает поправку №250, введенную 30-ого сентября 1996 года.

СОДЕРЖАНИЕ

ПОДРАЗДЕЛ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПАРАГРАФ

- 91.1 Применение
- 91.3 Ответственность и полномочия командира экипажа
- 91.5 Командир экипажа воздушного судна, на котором требуется более одного пилота
- 91.7 Летная годность воздушного судна гражданской авиации
- 91.9 Требования, предъявляемые к руководству по летной эксплуатации воздушного судна, маркировке и табличкам с указаниями особенностей эксплуатации
- 91.11 Запрещение вмешательства в работу членов экипажа
- 91.13 Неосторожность и небрежность при эксплуатации
- 91.15 Сбрасывание предметов
- 91.17 Алкогольные напитки и наркотические препараты
- 91.19 Перевозка наркотиков, марихуаны и транквилизирующих или возбуждающих лекарственных препаратов или веществ
- 91.21 Портативные электронные приборы и оборудование
- 91.23 Требование о предоставлении исчерпывающей информации при заключении договоров об аренде и контрактов по продаже в рассрочку

91.25 Программа Отчетности о Безопасности в Авиации: Запрещение использования отчетов в целях правоприменения

91.27-91.99 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ В - ПРАВИЛА ПОЛЕТА

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 91.101 Применение
- 91.103 Предполетные действия
- 91.105 Члены летного экипажа на рабочих местах
- 91.107 Применение поясных привязных ремней безопасности, плечевых ремней безопасности и кресел для перевозки детей
- 91.109 Учебные полеты; Имитация полета по приборам и некоторые виды летных испытаний
- 91.111 Выполнение полета вблизи других воздушных судов
- 91.113 Преимущественное право движения: Правила для всех полетов, кроме полетов на гидросамолетах
- 91.115 Преимущественное право движения: Правила для гидросамолетов
- 91.117 Скорость воздушного судна
- 91.119 Минимальные безопасные высоты; Общие положения
- 91.121 Установка высотомера
- 91.123 Действия в соответствии с диспетчерскими разрешениями и инструкциями
- 91.125 Световые сигналы диспетчерского управления воздушным движением
- 91.126 Выполнение полета на территории аэропорта или в его окрестности в воздушном пространстве Класса G
- 91.127 Выполнение полета на территории аэропорта или в его окрестности в воздушном пространстве Класса E
- 91.129 Выполнение полета в воздушном пространстве Класса D
- 91.130 Выполнение полета в воздушном пространстве Класса C
- 91.131 Выполнение полета в воздушном пространстве Класса B

- 91.133 Зоны ограничения и запрета полетов
- 91.135 Выполнение полета в воздушном пространстве Класа А
- 91.137 Временные ограничения полетов
- 91.138 Временные ограничения полетов в зонах национального бедствия в Штате Гавайи
- 91.139 Правила воздушного движения в аварийных ситуациях
- 91.141 Ограничения полетов вблизи мест пребывания Президента с сопровождающими лицами и других общественных деятелей
- 91.143 Ограничение полетов вблизи зон проведения космических полетов
- 91.144 Временное ограничение полетов в условиях аномально высокого барометрического давления
- 91.145-91.149 [Резерв]

ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНОГО ПОЛЕТА

- 91.151 Запас топлива для полетов по ПВП
- 91.153 План полета по ПВП: Обязательная информация
- 91.155 Основные погодные минимумы для полетов по ПВП
- 91.157 Особые погодные минимумы для полетов по ПВП
- 91.159 Крейсерская высота или эшелон полета для полетов по ПВП
- 91.161-91.165 [Резерв]

ПРАВИЛА ПОЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

- 91.167 Запас топлива для полетов по ППП
- 91.169 План полета по ППП: Обязательная информация
- 91.171 Проверка радионавигационного оборудования (VOR) для полетов по ППП
- 91.173 Обязательность диспетчерского разрешения и плана полета
- 91.175 Взлет и посадка по ППП
- 91.177 Минимальные абсолютные высоты для полетов по ППП

- 91.179 Крейсерская высота или эшелон полета для полетов по ППП
- 91.181 Намеченный курс полета
- 91.183 Радиосвязь при выполнении полетов по ППП
- 91.185 Выполнение полетов по ППП: Отказ оборудования одновременной
двусторонней радиосвязи
- 91.187 Выполнение полетов по ППП в контролируемом воздушном
пространстве: Отчеты о неисправностях
- 91.189 Выполнение полетов по Категориям II и III: Общие правила выполнения
полетов
- 91.191 Руководство по производству полетов по Категории II и по Категории III
- 91.193 Сертификат о разрешении некоторых видов полетов по Категории II
- 91.195-91.199 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ С - ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ, ПРИБОРАМ И СЕРТИФИКАЦИИ

- 91.201 [Резерв]
- 91.203 Воздушные суда гражданской авиации: Требования по сертификации
- 91.205 Воздушные суда гражданской авиации, приводимые в движение
двигателями и имеющие сертификаты летной годности стандартной
категории, выданные США: Требования по приборам и оборудованию
- 91.207 Аварийные радиомаяки
- 91.209 Бортовые аэронавигационные огни воздушного судна
- 91.211 Резервный кислород
- 91.213 Приборы и оборудование в нерабочем состоянии
- 91.215 Автоответчик системы УВД с каналом высоты и его применение
- 91.217 Соответствие между данными автоматического определения высоты по
давлению и данными пилота по высоте
- 91.219 Бортовая система или устройство сигнализации опасного изменения
высоты полета: Самолеты гражданской авиации с турбореактивными
двигателями

91.221 Оборудование системы предупреждения опасного сближения и ее применение

91.223-91.299 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ D - ВЫПОЛНЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

91.301 [Резерв]

91.303 Фигурный полет

91.305 Зоны летных испытаний

91.307 Парашюты и парашютирование

91.309 Буксировка: Планеры

91.311 Буксировка: Без соблюдения требований § 91.309

91.313 Воздушные суда гражданской авиации категории «для специального использования»: Ограничения летной деятельности

91.315 Суда гражданской авиации категории «для ограниченного использования»: Ограничения летной деятельности

91.317 Воздушные суда гражданской авиации, имеющие временные сертификаты: Ограничения летной деятельности

91.319 Воздушные суда, имеющие сертификаты экспериментального воздушного судна: Ограничения летной деятельности

91.321 Перевозка кандидатов на выборах в Федеральные органы

91.323 Увеличение максимальной массы, разрешенной сертификатами для некоторых типов самолетов, выполняющих полеты в штате Аляска

91.325 Воздушные суда категории «простейшие»: Ограничения летной деятельности

91.327-91.399 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ E - ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПЕРЕДЕЛКИ

91.401 Применение

- 91.403 Общие положения
- 91.405 Обязательное техническое обслуживание
- 91.407 Эксплуатация после проведения технического обслуживания,
профилактического технического обслуживания, капитального ремонта
или переделок
- 91.409 Технический осмотр
- 91.411 Испытания и технический осмотр системы высотомера и оборудования
определения высоты
- 91.413 Испытания и технический осмотр ответчика УВД
- 91.415 Изменения в программах технического осмотра воздушных судов
- 91.417 Документирование технического обслуживания
- 91.419 Передача документации по техническому обслуживанию
- 91.421 Документирование технического обслуживания восстановленных
двигателей
- 91.423-91.499 [Резерв]

**ПОДРАЗДЕЛ F - КРУПНЫЕ САМОЛЕТЫ И САМОЛЕТЫ С
НЕСКОЛЬКИМИ
ГАЗОТУРБИННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ**

- 91.501 Применение
- 91.503 Летное оборудование и полетная информация
- 91.505 Осведомленность об эксплуатационных ограничениях и аварийном
оборудовании
- 91.507 Требования по оборудованию: Полеты над верхней границей облаков и
полеты по ППП в ночное время
- 91.509 Аварийно-спасательное оборудование для полетов над водным
пространством
- 91.511 Радиооборудование для выполнения полетов над водным пространством
- 91.513 Аварийное оборудование
- 91.515 Правила выбора высоты полета

- 91.517 Информация для пассажиров
- 91.519 Инструктаж пассажиров
- 91.521 Плечевые ремни безопасности
- 91.523 Ручная кладь
- 91.525 Перевозка грузов
- 91.527 Выполнение полетов в условиях обледенения
- 91.529 Требования, предъявляемые к бортинженеру
- 91.531 Требования, предъявляемые ко второму пилоту
- 91.533 Требования, предъявляемые к бортпроводникам
- 91.535 Размещение пищевых продуктов, напитков и оборудования для обслуживания пассажиров при передвижении воздушного судна на земле, взлете и посадке
- 91.537-91.599 [Резерв]

**ПОДРАЗДЕЛ G - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО
ОБОРУДОВАНИЮ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ДЛЯ КРУПНЫХ И
ТРАНСПОРТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

- 91.601 Применение
- 91.603 Звуковой сигнал «скорость высока»
- 91.605 Ограничения по массе для транспортных самолетов гражданской авиации
- 91.607 Аварийные выходы в самолетах, выполняющих пассажирские перевозки по найму
- 91.609 Бортовые самописцы и речевые самописцы в кабине экипажа
- 91.611 Разрешение на перегоночный полет с одним неработающим двигателем
- 91.613 Материалы внутренней отделки отсеков
- 91.615-91.699 [Резерв]

**ПОДРАЗДЕЛ Н - ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИНОСТРАННЫХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В США ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЗА ПРЕДЕЛАМИ США**

- 91.701 Применение
- 91.703 Выполнение полетов зарегистрированных США воздушных судов
гражданской авиации за пределами США
- 91.705 Выполнение полетов в Воздушном Пространстве Северной Атлантики с
Минимальным Набором Навигационных Средств
- 91.707 Полеты между Мексикой или Канадой и США
- 91.709 Выполнение полетов на Кубу
- 91.711 Особые правила для иностранных воздушных судов гражданской
авиации
- 91.713 Выполнение полетов на воздушных судах гражданской авиации,
зарегистрированных на Кубе
- 91.715 Специальные разрешения на полеты иностранных воздушных судов
гражданской авиации
- 91.717-91.799 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ I - ОГРАНИЧЕНИЯ ПО УРОВНЯМ ШУМА

- 91.801 Применение: Соотнесение с разделом 36
- 91.803 Эксплуатанты, сертифицированные на основании раздела 125:
Определение применимых правил
- 91.805 Соответствие требованиям конечного этапа: Дозвуковые самолеты
- 91.807 Поэтапное соответствие требованиям для эксплуатантов,
сертифицированных на основании разделов 121, 125 и 135: Дозвуковые
самолеты
- 91.809 Замена самолетов
- 91.811 Исключение для самолетов, обслуживающих малые населенные пункты:
Двухмоторные дозвуковые самолеты

- 91.813 Планы достижения соответствия и статус их выполнения: Американские эксплуатанты дозвуковых самолетов
- 91.815 Самолеты, используемые в сельском хозяйстве и для борьбы с пожарами: Ограничения по шуму
- 91.817 Звуковой удар: Самолеты гражданской авиации
- 91.819 Сверхзвуковые самолеты гражданской авиации, не соответствующие требованиям раздела 36
- 91.821 Сверхзвуковые самолеты гражданской авиации: Ограничения по шуму
- 91.823-91.850 [Резерв]
- 91.851 Определения и терминология
- 91.853 Соответствие требованиям конечного этапа: Дозвуковые самолеты гражданской авиации
- 91.855 Не относится
- 91.857 Самолеты, ввозимые на территории за пределами смежных штатов США
- 91.859 Модификация в целях соответствия требованиям третьего этапа по уровням шума
- 91.861 Базовый уровень шума
- 91.863 Передача самолетов второго этапа с базовым уровнем
- 91.865 Поэтапное достижение соответствия требованиям для эксплуатантов с базовым уровнем
- 91.867 Поэтапное достижение соответствия требованиям для вновь зарегистрированных перевозчиков
- 91.869 Зачтение соответствия требованиям
- 91.871 Разрешения на отступление от требований промежуточных этапов
- 91.873 Разрешения на отступление от требований конечного этапа
- 91.875 Ежегодные отчеты о степени соответствия требованиям
- 91.876-91.899 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ J - РАЗРЕШЕНИЯ НА ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ ПРАВИЛ

- 91.901 [Резерв]

- 91.903 Общая стратегия и порядок действий
- 91.905 Перечень правил, на отступление от которых требуются разрешения
- 91.907-91.999 [Резерв]

ПРИЛОЖЕНИЕ А - ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО КАТЕГОРИИ II:
РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ,
ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ В - РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРЕВЫШЕНИЕ ЧИСЛА М 1 (§ 91.817)

ПРИЛОЖЕНИЕ С - ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ
ПРОСТРАНСТВЕ СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКИ С
МИНИМАЛЬНЫМ НАБОРОМ НАВИГАЦИОННЫХ
СРЕДСТВ

ПРИЛОЖЕНИЕ D - АЭРОПОРТЫ/РАЙОНЫ: ОСОБЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО
ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ E - ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БОРТОВОГО
САМОПИСЦА САМОЛЕТА

ПРИЛОЖЕНИЕ F - ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БОРТОВОГО
САМОПИСЦА ВЕРТОЛЕТА

ПОДРАЗДЕЛ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

91.1 ПРИМЕНЕНИЕ

(a) За исключениями, предусмотренными в пункте (b) настоящего параграфа и в § 91.703, настоящий раздел предписывает правила, регулирующие выполнение полетов воздушных судов (кроме привязных аэростатов, змейковых аэростатов, беспилотных ракет и беспилотных автоматических неуправляемых аэростатов, выполнение полетов которых регулируется разделом 101 настоящей главы, а также сверхлегких транспортных средств, выполнение полетов которых производится в соответствии с разделом 103 настоящей главы) в пределах США, включая воды в пределах 3 морских миль (5,6 км) от побережья США.

(b) При выполнении полетов на воздушных судах в воздушном пространстве над водами на расстоянии от 3 до 12 морских миль (5,6 и 22,2 км) от побережья США, необходимо соблюдать требования §§91.1-91.21, §§91.101-91.143, §§91.151-91.159, §§91.167-91.193, §91.203, §91.205, §§91.209-91.217, §91.221, §§91.303-91.319, §91.323, §91.605, §91.609, §§91.703-91.715 и §91.903.

91.3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КОМАНДИРА ЭКИПАЖА

(a) Командир экипажа воздушного судна несет непосредственную ответственность за выполнение полета на данном воздушном судне и обладает решающими полномочиями при выполнении полета на данном воздушном судне.

(b) В случае аварийной ситуации в полете, требующей принятия незамедлительных мер, командиру экипажа разрешается отступление от любого

правила настоящего раздела в пределах необходимости, вызванной такой аварийной ситуацией.

(с) Все командиры экипажей, допускающие отступление от какого-либо правила на основании пункта (b) настоящего параграфа, обязаны, по требованию Администратора, направлять Администратору письменный отчет о таком отступлении.

91.5 КОМАНДИР ЭКИПАЖА ВОЗДУШНОГО СУДНА, НА КОТОРОМ ТРЕБУЕТСЯ БОЛЕЕ ОДНОГО ПИЛОТА

Запрещается выполнение полетов на воздушном судне, сертификация типа которого предусматривает более одного пилота в составе летного экипажа, без удовлетворения командиром экипажа требований §61.58 настоящей главы.

91.7 ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНОГО СУДНА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(a) Запрещается выполнение полетов на воздушном судне гражданской авиации, если оно непригодно к летной эксплуатации.

(b) Командир экипажа воздушного судна гражданской авиации отвечает за принятие решения о том, обеспечивает ли состояние воздушного судна безопасное выполнение полета на нем. При возникновении условий, когда состояние механических, электрических или конструктивных систем воздушного судна делает его непригодным к летной эксплуатации, командир экипажа обязан прекратить полет.

**91.9 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К РУКОВОДСТВУ ПО
ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА,
МАРКИРОВКЕ И ТАБЛИЧКАМ С УКАЗАНИЯМИ
ОСОБЕННОСТЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ**

(a) За исключениями, предусмотренными в пункте (d) настоящего параграфа, запрещается выполнение полетов на воздушном судне гражданской авиации без соблюдения эксплуатационных ограничений, оговоренных в утвержденном Руководстве по Летной Эксплуатации Самолета или Вертолета, а также в информации маркировки и табличек с указаниями особенностей эксплуатации, или иных предписаний со стороны сертифицирующей инстанции страны регистрации.

(b) Запрещается выполнение полетов на воздушном судне гражданской авиации, зарегистрированном в США, -

(1) Для которого положениями §21.5 настоящей главы предписывается наличие Руководства по Летной Эксплуатации Самолета или Вертолета, если на данном воздушном судне не имеется действующего утвержденного Руководства по Летной Эксплуатации Самолета или Вертолета или руководства по эксплуатации, описанного в §121.141(b), а также,

(2) Для которого положениями §21.5 настоящей главы не предписывается наличия Руководства по Летной Эксплуатации Самолета или Вертолета, если на воздушном судне не имеется действующего утвержденного Руководства по Летной Эксплуатации Самолета или Вертолета, утвержденного справочного материала по эксплуатации, маркировки и табличек с указаниями особенностей эксплуатации, или любой комбинации вышеперечисленного.

(с) Запрещается выполнение полетов на воздушном судне гражданской авиации, зарегистрированном в США, если данное воздушное судно не имеет опознавательного индекса, в соответствии с требованиями раздела 45 настоящей главы.

(d) При взлете с наводного вертодрома или посадке на наводный вертодром вертолета, сертифицированного на основании раздела 29 настоящей главы, разрешается осуществление кратковременного полета в запрещенном диапазоне ограничивающего высотно-скоростного режима полета, установленного для данного вертолета, при необходимости такого полета для взлета или посадки, если такой полет в запрещенном диапазоне производится над водным пространством, позволяющим осуществить безопасную вынужденную посадку на воду, и если данный вертолет является гидровертолетом или оснащен поплавками или другими аварийными плавсредствами, позволяющими произвести безопасную вынужденную аварийную посадку на открытую воду.

91.11 ЗАПРЕЩЕНИЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА В РАБОТУ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

Запрещается нападение на членов экипажа, угрозы и запугивание их и вмешательство в их работу при исполнении членами экипажа своих служебных обязанностей на борту воздушного судна, выполняющего полет.

91.13 НЕОСТОРОЖНОСТЬ И НЕБРЕЖНОСТЬ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(a) *Эксплуатация воздушных судов в целях воздушной навигации.* Запрещается эксплуатация воздушного судна в неосторожной или небрежной манере, могущей представить угрозу для чьей-либо жизни или чьего-либо материального имущества.

(b) *Эксплуатация воздушных судов в остальных целях, кроме воздушной навигации.* Запрещается эксплуатация воздушного судна в остальных целях, кроме

воздушной навигации, на каком бы то ни было участке территории аэропорта, используемом воздушными судами в ходе авиакоммерции (включая участки территории, используемые такими воздушными судами для посадки или высадки пассажиров и загрузки или выгрузки грузов), в неосторожной или небрежной манере, могущей представить угрозу для чьей-либо жизни или чьего-либо материального имущества.

91.15 СБРАСЫВАНИЕ ПРЕДМЕТОВ

Командиру экипажа воздушного судна запрещается допускать сбрасывание каких бы то ни было предметов с данного воздушного судна, представляющее опасность для людей или материального имущества. Однако, настоящий параграф не запрещает сбрасывания каких бы то ни было предметов, если предпринимаются благоразумные предосторожности для предотвращения нанесения повреждений людям или материальному имуществу.

91.17 АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ И НАРКОТИЧЕСКИЕ ПРЕПАРАТЫ

(а) Запрещается действовать или предпринимать попытки действовать в качестве члена экипажа воздушного судна гражданской авиации в следующих случаях:

- (1) В течение 8 часов после употребления любых алкогольных напитков;
- (2) В состоянии алкогольного опьянения;
- (3) При применении любых наркотических препаратов, оказывающих влияние на физические или умственные способности данного лица, что может так или иначе представить угрозу безопасности;
- (4) При процентно-весовом содержании алкоголя в крови от 0,04 процента и более.

(b) За исключением чрезвычайных случаев, пилоту воздушного судна гражданской авиации запрещается допускать перевозку на данном воздушном судне лица, проявляющего признаки алкогольного опьянения или поведенческие или физические признаки действия наркотических препаратов (кроме больных, находящихся под соответствующим наблюдением).

(c) Член экипажа обязан действовать следующим образом:

(1) По требованию сотрудника правоприменяющего органа (полицейского), предстать для прохождения анализа по определению процентно-весового содержания алкоголя в крови, в случаях, когда

(i) Сотрудник правоприменяющего органа (полицейский) уполномочен законодательством штата или местным законодательством к проведению анализа или к назначению его проведения, и

(ii) Полицейский требует проведения анализа в целях расследования заподозренного нарушения норм законодательства штата или местного законодательства, касающихся поведения, запрещенного положениями пунктов (a)(1), (a)(2) или (a)(4) настоящего параграфа, или сходного с ним по существу поведения.

(2) Во всех случаях, когда у Администратора имеются справедливые основания полагать, что данное лицо совершило нарушение положений пункта (a)(1), (a)(2) или (a)(4) настоящего параграфа, такое лицо обязано, по требованию Администратора, предоставить Администратору, или разрешить любому клиническому медицинскому учреждению, больнице, врачу или другому лицу предоставить Администратору, - результаты всех анализов процентно-весового содержания алкоголя в крови,

проведенных в течение 4 часов после действия или попытки действия в качестве члена экипажа.

(d) Во всех случаях, когда у Администратора имеются справедливые основания полагать, что данное лицо совершило нарушение положений пункта (a)(1), (a)(2) или (a)(4) настоящего параграфа, такое лицо обязано, по требованию Администратора, предоставить Администратору, или разрешить любому клиническому медицинскому учреждению, больнице, врачу или другому лицу предоставить Администратору, - результаты всех анализов, проведенных в течение 4 часов после действия или попытки действия в качестве члена экипажа, которые показывают присутствие в организме каких-либо наркотических средств.

(e) Любые данные анализов, полученные Администратором на основании пунктов (c) и (d) настоящего параграфа, могут быть использованы в целях установления квалификационного соответствия лица нормам сертификации летчиков или подтверждения возможности нарушений положений настоящего параграфа и могут применяться в качестве доказательств при любом судопроизводстве на основании параграфов 602, 609 и 901 Федерального Закона об Авиации от 1958 года.

91.19 ПЕРЕВОЗКА НАРКОТИКОВ, МАРИХУАНЫ И ТРАНКВИЛИЗИРУЮЩИХ ИЛИ ВОЗБУЖДАЮЩИХ ЛЕКАРСТВЕННЫХ ПРЕПАРАТОВ ИЛИ ВЕЩЕСТВ

(a) За исключениями, предусмотренными в пункте (b) настоящего параграфа, запрещается выполнение полета на воздушном судне гражданской авиации в пределах США, если известно, что на воздушном судне перевозятся наркотики, марихуана или транквилизирующие или возбуждающие лекарственные препараты или вещества, согласно определениям федеральных статутах или статутах штата.

(b) Пункт (a) настоящего параграфа не относится к перевозке наркотиков, марихуаны и транквилизирующих или возбуждающих лекарственных препаратов с разрешения или на основании какого-либо федерального статута или статута штата, или с разрешения какого-либо федерального органа или органа штата.

91.21 ПОРТАТИВНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПРИБОРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

(a) За исключениями, предусмотренными в пункте (b) настоящего параграфа, запрещается пользование, а эксплуатантам и командирам экипажей воздушных судов также запрещается допускать пользование, - какими бы то ни было портативными электронными приборами или оборудованием на любых из перечисленных ниже судов гражданской авиации, зарегистрированных в США:

(1) Воздушное судно, полет на котором выполняется обладателем сертификата авиаперевозчика или сертификата эксплуатанта, или

(2) Любое другое воздушное судно, при выполнении на нем полета по ППП.

(b) Пункт (a) настоящего параграфа не распространяется на следующее:

(1) Портативные диктофоны;

(2) Слуховые аппараты;

(3) Искусственные водители ритма сердца;

(4) Электрические бритвы; а также,

(5) Любое другой портативный электронный прибор или оборудование, которые, по решению эксплуатанта воздушного судна, не создают помех в навигационной системе или системе связи воздушного судна, на котором они используются.

(с) В случаях, когда полет воздушного судна выполняется обладателем сертификата авиаперевозчика или сертификата эксплуатанта, решение, оговоренное в пункте (b)(5) настоящего параграфа, принимается эксплуатантом относительно того воздушного судна, на котором данный конкретный прибор или оборудование используется. В случаях, когда полет выполняется на других воздушных судах, такое решение может приниматься командиром экипажа или эксплуатантом воздушного судна.

91.23 ТРЕБОВАНИЕ ОБ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЙ ИНФОРМАЦИИ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ ДОГОВОРОВ ОБ АРЕНДЕ И КОНТРАКТОВ ПО ПРОДАЖЕ В РАССРОЧКУ

(а) За исключениями, предусмотренными в пункте (b) настоящего параграфа, договаривающиеся стороны при заключении договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, касающегося крупного воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США, и заключенного после 2 января 1973 года, обязаны заключить письменный договор об аренде или контракт по продаже в рассрочку и включить в него письменное требование о предоставлении исчерпывающей информации в качестве заключительного пункта основного текста, непосредственно предшествующего месту подписей договаривающихся сторон; вышеописанный договор или контракт должен включать в себя следующую информацию по любому такому воздушному судну:

- (1) Указание на Федеральные Авиационные Правила, на основании которых данное воздушное судно подвергалось техническому обслуживанию и техническому осмотру в течение 12 месяцев, предшествующих заключению договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, а также удостоверение обеими договаривающимися сторонами статуса соответствия данного воздушного судна требованиям настоящего раздела относительно технического обслуживания и технического

осмотра для эксплуатации его на основании данного договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку.

- (2) Ф.и.о. и адрес (печатными буквами или в отпечатанном виде) и подпись лица, ответственного за управление полетами данного воздушного судна, на основании данного договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, и удостоверение того, что каждое лицо осознает свои обязательства по соблюдению соответствующих Федеральных Авиационных Правил.
 - (3) Указание на то, что разъяснение факторов, имеющих отношение к управлению полетами, и соответствующие Федеральные Авиационные Правила могут быть получены в ближайшем районном офисе Службы Летных Стандартов Федеральной Авиационной Администрации.
- (b) Требования пункта (a) настоящего параграфа не распространяются на следующее:
- (1) Договор об аренде или контракт по продаже в рассрочку, в случаях, когда -
 - (i) Сторона, которой предоставляется воздушное судно, является иностранным авиаперевозчиком или обладателем сертификата на основании Разделов 121, 125, 127, 135 или 141 настоящей главы, или
 - (ii) Сторона, предоставляющая воздушное судно, является иностранным авиаперевозчиком, обладателем сертификата на основании Разделов 121, 125, 127 или 141 настоящей главы или обладателем сертификата на основании раздела 135 настоящей главы, имеющим надлежащие полномочия по выполнению

полетов в качестве воздушного такси с использованием крупных воздушных судов.

(2) Контракт по продаже в рассрочку, в случаях, когда воздушное судно, о котором идет речь, до заключения контракта не имеет иной регистрации, кроме регистрационного сертификата продавца для новых воздушных судов, выданного в соответствии с §47.61 настоящей главы.

(с) Запрещается выполнять полеты на крупном воздушном судне регистрации США, являющемся предметом договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, к которому относится пункт (а) настоящего параграфа, без выполнения следующих условий:

(1) Арендатор или покупатель в рассрочку, или зарегистрированный владелец, если арендатор не является гражданином США, направил копию договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, удовлетворяющего требованиям пункта (а) настоящего параграфа, не позднее 24 часов после его заключения, в Отделение Регистрации Воздушных Судов, Технический Отдел, Почт. ящ. 25724, Оклахома Сити, Оклахома 73125;

(2) На воздушном судне хранится копия договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, удовлетворяющего требованиям пункта (а) настоящего параграфа. Такая копия договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку должна быть, по требованию Администратора, предоставлена ему для ознакомления; а также,

(3) Арендатор или покупатель в рассрочку, или зарегистрированный владелец, если арендатор не является гражданином США, по телефону или лично уведомил районный офис Службы Летных Стандартов Федеральной Авиационной Администрации, ближайший к аэропорту

отправления полета. Если не имеется иных разрешений со стороны данного офиса, уведомление должно подаваться по меньшей мере за 48 часов до взлета, в случае первого полета данного воздушного судна на основании данного договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, и должно содержать информацию для Федеральной Авиационной Администрации о по следующим пунктам:

- (i) Местоположение аэропорта вылета,
- (ii) Время вылета, а также,
- (iii) Регистрационный номер воздушного судна, о котором идет речь.

(d) Копия договора об аренде или контракта по продаже в рассрочку, предоставленная Федеральной Авиационной Администрации на основании пункта (с) настоящего параграфа, является коммерческой или финансовой информацией, полученной от физического или юридического лица. Следовательно, она является не подлежащей разглашению и конфиденциальной и не может быть предоставлена Федеральной Авиационной Администрацией для публичного ознакомления или воспроизведения, в силу положений пункта 552 (b)(4) 5 Свода Законов США, без регистрации ее в Федеральной Авиационной Администрации в соответствии с разделом 49 настоящей главы.

(e) В контексте настоящего параграфа, «договор об аренде» означает согласие лица на предоставление воздушного судна другому лицу, за материальную компенсацию или по найму, с членами летного экипажа или без них, в отличие от согласия на продажу воздушного судна и контракта по продаже в рассрочку на основании параграфа 101 Федерального Закона о Гражданской Авиации от 1958 года. Лицо, предоставляющее воздушное судно, именуется «арендодателем», а лицо, которому оно предоставляется, именуется «арендатором».

**91.25 ПРОГРАММА ОТЧЕТНОСТИ О БЕЗОПАСНОСТИ В АВИАЦИИ:
ЗАПРЕЩЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТЧЕТОВ В ЦЕЛЯХ
ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ**

Администратору от Федеральной Авиационной Администрации запрещается использовать отчеты, предоставленные Национальному Комитету по Аэронавтике и Исследованию Космического Пространства в рамках Программы Отчетности о Безопасности в Авиации, или информацию, извлеченную из них, в каких бы то ни было правоприменительных акциях, за исключением информации, касающейся происшествий или уголовных преступлений, на которые абсолютно не распространяется действие данной программы.

91.27 - 91.99 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ В - ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

91.101 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел предписывает правила полета, регулирующие выполнение полетов воздушных судов в пределах США и в пределах 12 морских миль (22,2 км) от побережья США.

91.103 ПРЕДПОЛЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

Перед началом полета командир экипажа обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета. Такая информация должна включать в себя следующее:

(a) Для полета по ППП или полета вне окрестности аэропорта, - сводки и прогнозы погоды, расход топлива, имеющиеся запасные аэропорты на случай, если полет не сможет быть завершен в соответствии с планом, и все известные задержки движения, о которых командир экипажа был уведомлен диспетчерским управлением воздушным движением;

(b) Для любого полета, - длины ВПП в намеченных к использованию аэропортах и следующую информацию по взлетной и посадочной дистанциям:

(1) Для воздушных судов гражданской авиации, на которых требуется наличие утвержденного Руководства по Летной Эксплуатации Самолета или Вертолета, содержащего в себе данные по взлетной и посадочной дистанции, - данные по взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в вышеуказанном руководстве, и

- (2) Для воздушных судов гражданской авиации, кроме оговоренных в пункте (b)(1) настоящего параграфа, - иная соответствующая надежная информация для данного воздушного судна, касающаяся его летно-технических характеристик при ожидаемых величинах высотной отметки аэропорта и уклона ВПП, брутто-массы воздушного судна, а также ветровых и температурных показателей.

91.105 ЧЛЕНЫ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА НА РАБОЧИХ МЕСТАХ

- (a) Во время взлета и посадки, а также при нахождении воздушного судна на трассе, каждый из обязательных членов экипажа обязан -

- (1) Находиться на рабочем месте члена экипажа, кроме случаев, когда отсутствие необходимо для исполнения обязанностей, связанных с выполнением полета воздушного судна, или в связи с естественной потребностью, а также,

- (2) При нахождении на рабочем месте, быть пристегнутым привязными ремнями безопасности.

- (b) Во время взлета и посадки, каждый из обязательных членов летного экипажа воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США, обязан быть пристегнутым плечевыми ремнями безопасности при нахождении на своем рабочем месте. Настоящий пункт не относится к случаям, если:

- (1) Кресло на рабочем месте члена экипажа не оборудовано плечевыми ремнями безопасности, или

- (2) Член экипажа не сможет выполнять своих служебных обязанностей, будучи пристегнутым плечевыми ремнями безопасности.

91.107 ПРИМЕНЕНИЕ ПОЯСНЫХ ПРИВЯЗНЫХ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ПЛЕЧЕВЫХ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ И КРЕСЕЛ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ

- (a) Если не имеется иных разрешений Администратора, -
- (1) Пилотам запрещается производить взлет воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США (не относится к неуправляемым аэростатам с прикрепленной гондолой и дирижаблям, которым сертификация типа была присвоена до 2 ноября 1987 года), если командир данного воздушного судна не обеспечил извещения всех лиц на борту воздушного судна о необходимости пристегнуть поясные привязные ремни безопасности или плечевые ремни безопасности, при наличии последних.
- (2) Пилотам запрещается отдавать распоряжение о передвижении на земле, взлете или посадке воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США (не относится к неуправляемым аэростатам с прикрепленной гондолой, а также дирижаблям, которым сертификация типа была присвоена до 2 ноября 1987 года), если командир данного воздушного судна не обеспечил извещения всех лиц на борту воздушного судна о необходимости пристегнуть поясные привязные ремни безопасности или плечевые ремни безопасности, при наличии последних.
- (3) За исключениями, предусмотренными в настоящем пункте, при передвижении на земле, взлете и посадке, каждое лицо на борту воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США

(за исключением неуправляемых аэростатов с прикрепленной гондолой, а также дирижаблей, которым сертификация типа была присвоена до 2 ноября 1987 года), должно занимать утвержденное кресло или спальное место, причем поясные привязные ремни безопасности, а также плечевые ремни безопасности, при наличии последних, должны быть надежно пригнаны и пристегнуты. При выполнении полетов на гидросамолетах и вертолетах, оборудованных поплавками, во время передвижения на воде, лицо, отталкивающее гидросамолет или вертолет от причала, и лицо, осуществляющее швартовку гидросамолета или вертолета к причалу, освобождаются от подчинения вышеизложенным требованиям о рассаживании на места и пристегивании ремней безопасности. Невзирая на вышеизложенные требования настоящего пункта:

- (i) Ребенку, не достигшему 2-хлетнего возраста, разрешается находиться на руках у взрослого, занимающего утвержденное кресло или спальное место, при условии того, что данный ребенок не использует никаких привязных приспособлений;
- (ii) Лицу, находящемуся на борту с целью участия в спортивных прыжках с парашютом, разрешается сидеть на полу воздушного судна; а также
- (iii) Невзирая ни на какие прочие требования настоящей главы, ребенку разрешается занимать утвержденное кресло для перевозки детей, предоставленное эксплуатантом или одним из лиц, описанных в пункте (a)(3)(iii)(A) настоящего параграфа, при условии того, что:

(А) Данный ребенок сопровождается родителем, опекуном или лицом, назначенным родителем или опекуном ребенка для обеспечения его безопасности во время полета;

(В) За исключениями, предусмотренными в пункте (а)(3)(iii)(В)(4) настоящего параграфа, утвержденное кресло для перевозки детей имеет на себе одну или более одной из указанных ниже этикеток:

(1) Сиденья, изготовленные в соответствии со стандартами США в период между 1 января 1981 года и 25 февраля 1985 года, должны иметь на себе следующую этикетку: «Настоящее кресло для перевозки детей соответствует всем применимым федеральным стандартам безопасности на автотранспортных средствах.»;

(2) Сиденья, изготовленные в соответствии со стандартами США в период с 26 февраля 1985 года до настоящего времени, должны иметь на себе две этикетки:

(i) «Настоящее кресло для перевозки детей соответствует всем применимым федеральным стандартам безопасности на автотранспортных средствах.», а также,

(ii) «НАСТОЯЩЕЕ КРЕСЛО СЕРТИФИЦИРОВАНО ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ И ВОЗДУШНЫХ СУДАХ» шрифтом красного цвета;

(3) Сиденья, не соответствующие требованиям пунктов (а)(3)(iii)(В)(1) и (а)(3)(iii)(В)(2) настоящего параграфа, должны иметь на себе либо этикетку, свидетельствующую об

утверждении иностранной государственной инстанцией, либо этикетку, свидетельствующую о том, что данное сиденье изготовлено в соответствии со стандартами Объединенных Наций;

- (4) Невзирая ни на какие прочие положения настоящего параграфа, кресла для перевозки детей типа «бустер» (в соответствии с определениями Федерального Стандарта Безопасности на Автотранспортных Средствах № 213 (49 том Свода Федеральных Правил США, №571.213)), детские системы привязных приспособлений типа «жилет» и типа «упряжь», а также, детские системы привязных приспособлений, предусматривающие нахождение ребенка на коленях у взрослого, не являются утвержденными к использованию на борту воздушного судна; а также,

(С) Эксплуатантом выполняются следующие требования:

- (1) Кресло для перевозки детей должно быть соответствующим образом надежно прикреплено к креслу воздушного судна или спальному месту, расположенным по ходу его движения;
- (2) Ребенок должен быть соответствующим образом пристегнут к креслу для перевозки детей системой привязных приспособлений, и его масса не должна превышать ограничений по массе, на которые рассчитано данное кресло; а также,
- (3) Кресло для перевозки детей должно иметь на себе соответствующую(-ие) этикетку (-ки).

(b) Если не имеется иных указаний, настоящий параграф не относится к полетам, производимым на основании Разделов 121, 125 и 135 настоящей главы. Пункт (а)(3) настоящего параграфа не относится к лицам, на которых распространяются положения §91.105.

91.109 УЧЕБНЫЕ ПОЛЕТЫ; ИМИТАЦИЯ ПОЛЕТА ПО ПРИБОРАМ И НЕКОТОРЫЕ ВИДЫ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ

(a) Запрещается выполнять полеты на воздушном судне гражданской авиации (за исключением пилотируемых неуправляемых аэростатов), которое используется для учебных полетов, если данное воздушное судно не оборудовано нормально функционирующей системой спаренного двойного управления. Однако, разрешается производить обучение полетам по приборам на самолетах с одним двигателем, оснащенных одиночным, нормально функционирующим переключающимся штурвалом системы управления вместо жестко-спаренной системы управления рулем высоты и элеронами в следующих случаях:

(1) Инструктор принял решение о возможности безопасного проведения полета, а также,

(2) Лицо, осуществляющее управление, обладает по меньшей мере удостоверением пилота-любителя с соответствующими квалификационными отметками категории и класса.

(b) Запрещается производить имитацию полета по приборам воздушного судна гражданской авиации без соблюдения следующих условий:

(1) Второе кресло управления занято подстраховывающим пилотом, обладающим по меньшей мере удостоверением пилота-любителя с

квалификационными отметками категории и класса, соответствующими для воздушного судна, на котором выполняется полет.

- (2) Подстраховывающий пилот имеет достаточный обзор впереди и по обе стороны воздушного судна, либо на воздушном судне находится компетентный наблюдатель, осуществляющий достаточный дополнительный обзор, помимо подстраховывающего пилота; а также,
- (3) Данное судно оборудовано нормально функционирующей системой спаренного двойного управления, за исключением полетов на ЛА легче воздуха. Однако, разрешается проводить имитацию полета по приборам на самолетах с одним двигателем, оснащенных одиночным, нормально функционирующим переключающимся штурвалом системы управления вместо жестко-спаренной системы управления рулем высоты и элеронами в следующих случаях:
 - (i) Подстраховывающий пилот принял решение о возможности безопасного проведения полета, а также,
 - (ii) Лицо, осуществляющее управление, обладает по меньшей мере удостоверением пилота-любителя с соответствующими квалификационными отметками категории и класса.
- (с) Запрещается выполнять полеты на воздушном судне гражданской авиации, которое используется для проведения летных испытаний с целью выдачи удостоверения пилота авиакомпания или проставления квалификационной отметки Класса или типа в данном удостоверении, либо летных испытаний с целью проверки квалификационного соответствия, оговоренных в разделе 121, если пилот, занимающий кресло управления, исключая пилота, проходящего проверку, не обладает квалификацией командира экипажа воздушного судна.

91.111 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ВБЛИЗИ ДРУГИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- (a) Запрещается выполнять полет воздушного судна так близко к другому воздушному судну, что это создает опасность столкновения.
- (b) Запрещается выполнять полет воздушного судна в строю без договоренности с командирами экипажей каждого из воздушных судов, выполняющих данный полет в строю.
- (c) Запрещается выполнять полет воздушного судна в строю при осуществлении на данном воздушном судне пассажирских перевозок по найму.

91.113 ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО ДВИЖЕНИЯ: ПРАВИЛА ДЛЯ ВСЕХ ПОЛЕТОВ, КРОМЕ ПОЛЕТОВ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ

- (a) *Исключения.* Настоящий параграф не относится к гидросамолетам.
- (b) *Общие положения.* При выполнении полета воздушного судна в благоприятных погодных условиях, невзирая на то, выполняется ли полет по ППП или по ПВП, необходимо поддерживать бдительность в целях своевременного обнаружения других воздушных судов и избежания столкновения с ними. В случаях, когда какое-либо правило настоящего параграфа дает другому воздушному судну преимущественное право движения, пилот обязан уступить дорогу такому воздушному судну, а также, пилоту запрещается проходить над таким воздушным судном, под ним или обгонять его, если для этого не имеется достаточного свободного пространства. (См. рис. А-5).

(с) *Воздушное судно, терпящее бедствие.* Воздушное судно, терпящее бедствие, обладает преимущественным правом движения по отношению ко всем остальным участникам воздушного движения.

(d) *Сближение.* В случаях, когда воздушные суда одинаковой категории сближаются на приблизительно одинаковой абсолютной высоте (кроме сближения судов, идущих встречными или почти встречными курсами), воздушное судно, находящееся справа от другого, обладает преимущественным правом движения. При сближении воздушных судов разной категории, -

(1) Аэростат обладает преимущественным правом движения по отношению к воздушным судам всех остальных категорий;

(2) Планер обладает преимущественным правом движения по отношению к дирижаблям, самолетам и вертолетам, а также,

(3) Дирижабль обладает преимущественным правом движения по отношению к самолетам и вертолетам.

Однако, воздушное судно, осуществляющее буксировку или заправку топливом другого воздушного судна, обладает преимущественным правом движения по отношению ко всем остальным воздушным судам, приводимым в движение двигателями.

(е) *Сближение воздушных судов, идущих встречными курсами.* При сближении воздушных судов, идущих встречными или почти встречными курсами, пилоты каждого из данных воздушных судов обязаны изменить курс вправо.

(f) *Обгон.* Обгоняемое воздушное судно обладает преимущественным правом движения, а пилот обгоняющего воздушного судна обязан изменить курс вправо, чтобы обеспечить достаточное свободное пространство для обгона.

(g) *Посадка.* Воздушное судно, осуществляющее прохождение конечного этапа захода на посадку или осуществляющее посадку, обладает преимущественным правом движения по отношению к другим воздушным судам, находящимся в полете или движущимся на земле, однако, такому воздушному судну запрещается злоупотреблять таким правом и вынуждать к покиданию ВПП другое воздушное судно, уже совершившее посадку и стремящееся уступить дорогу воздушному судну на конечном этапе захода на посадку. В случае приближения двух или нескольких воздушных судов к аэропорту с целью посадки, воздушное судно на более низкой абсолютной высоте обладает преимущественным правом движения, однако такому воздушному судну запрещается злоупотреблять таким правом и встраиваться перед другим воздушным судном, находящимся на конечном этапе захода на посадку, или обгонять его.

91.115 ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО ДВИЖЕНИЯ: ПРАВИЛА ДЛЯ ГИДРОСАМОЛЕТОВ

(a) *Общие положения.* При передвижении воздушного судна на воде, необходимо, в пределах возможности, избегать сближения с водными судами и не допускать создания помех их навигации, а также, такое воздушное судно обязано уступать дорогу всем водным судам и всем другим воздушным судам, обладающим преимущественным правом движения в силу любого из правил настоящего параграфа.

(b) *Пересечение курсов.* При движении воздушных судов или воздушного судна и водного судна пересекающимися курсами, преимущественным правом движения обладает то воздушное судно или то водное судно, которое находится справа от другого.

(c) *Сближение судов, идущих встречными курсами.* При движении воздушных судов или воздушного судна и водного судна встречными или почти встречными

курсами, каждое из них обязано изменить курс вправо для обеспечения достаточного свободного пространства.

(d) *Обгон.* Обгоняемое воздушное или водное судно обладает преимущественным правом движения, а обгоняющее судно обязано изменить курс вправо, чтобы обеспечить достаточное свободное пространство для обгона.

(e) *Особые обстоятельства.* При сближении воздушных судов или воздушного судна и водного судна с риском столкновения, каждое из них должно продолжать движение с тщательным учетом существующих обстоятельств, включая имеющиеся ограничения для соответствующего воздушного судна или водного судна.

91.117 СКОРОСТЬ ВОЗДУШНОГО СУДНА

(a) При отсутствии иных разрешений со стороны Администратора, запрещается выполнять полет воздушного судна ниже 10000 футов (3000 м) над средним уровнем моря, если приборная воздушная скорость превышает 250 узлов (288 миль в час (460 км/ч)).

(b) При отсутствии иных разрешений или требований со стороны диспетчерского управления воздушным движением, запрещается выполнять полет воздушного судна на высоте от 2500 футов (750 м) и ниже над поверхностью земли в пределах 4 морских миль (7,4 км) от основного аэропорта зоны воздушного пространства Класа С или Класа D, если приборная воздушная скорость превышает 200 узлов (230 миль в час (368 км/ч)). Настоящий пункт (b) не относится к выполнению полетов в пределах зоны воздушного пространства Класа В. Выполнение таких полетов должно осуществляться в соответствии с требованиями пункта (a) настоящего параграфа.

(с) Запрещается выполнять полет воздушного судна в воздушном пространстве ниже зоны воздушного пространства Класса В, приписанной к аэропорту, или в воздушном коридоре полета по ПВП, проходящем через такую зону воздушного пространства Класса В, если приборная воздушная скорость превышает 200 узлов (230 миль в час (368 км/ч)).

(d) Если минимальная безопасная воздушная скорость для выполнения какого-либо конкретного полета превышает максимальную скорость, предписанную в настоящем параграфе, то полет на данном воздушном судне может выполняться на такой минимальной скорости.

91.119 МИНИМАЛЬНЫЕ БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОТЫ; ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета или посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна ниже следующих абсолютных высот:

(a) *Где бы то ни было.* Абсолютной высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания чрезмерной опасности для людей и материального имущества на земле.

(b) *Над густонаселенными территориями.* Над густонаселенными территориями городов или поселков и над местами скопления людей на открытом воздухе, - абсолютной высоты, составляющей 1 000 футов (300 м) над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 2 000 футов (600 м) вокруг данного воздушного судна.

(с) *Над прочими территориями, кроме густонаселенных.* Абсолютной высоты в 500 футов (150 м) над поверхностью земли, за исключением полетов над

открытым водным пространством и малонаселенными территориями. В последних случаях запрещается выполнять полет воздушного судна ближе чем в 500 футах (150 м) к людям, судам, транспортным средствам или сооружениям.

(d) *Вертолеты.* Разрешается выполнение полетов на вертолетах на высотах ниже минимумов, предписанных в пунктах (b) и (c) настоящего параграфа, если такое выполнение полета не создает опасности для людей или материального имущества на земле. Кроме того, при выполнении полета на вертолете, необходимо соблюдать все специальные предписания Администратора для вертолетов по маршрутам и абсолютным высотам полета.

91.121 УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА

(a) При выполнении полета на воздушном судне, крейсерская высота или эшелон полета данного воздушного судна, в зависимости от ситуации, должна выдерживаться в соответствии с показаниями высотомера, установленного следующим образом:

(1) При выполнении полета ниже 18 000 футов (5 400 м) над средним уровнем моря, -

(i) По текущему установочному параметру для высотомера, полученному из сообщения с находящейся в пределах 100 морских миль (185 км) от воздушного судна наземной станции, над которой проходит трасса;

(ii) Если станции в пределах территории, оговоренной в пункте (a)(1)(i) настоящего параграфа, не имеется, то по текущему установочному параметру для высотомера, полученному из сообщения с другой соответствующей наземной станции; или,

- (iii) В случае, если воздушное судно не оборудовано системой радиосвязи, - по высотной отметке аэропорта вылета или по соответствующему установочному параметру, имеющемуся до вылета; или

(2) При выполнении полета на высотах от 18 000 футов (5 400 м) и выше над средним уровнем моря, - на 29,92 дюйма ртутного столба (759,97 мм рт. ст.).

(b) Самый низкий используемый эшелон полета определяется по атмосферному давлению в районе выполнения полета, как представлено в следующей таблице:

Текущий установочный параметр для высотомера, дюйм. рт. ст. (мм рт. ст.)	Самый низкий используемый эшелон полета
29,92 (759,97) и выше	180
29,91 - 29,42 (759,71 - 747,27)	185
29,41 - 28,92 (747,01 - 734,57)	190
28,91 - 28,42 (734,31 - 721,87)	195
28,41 - 27,92 (721,61 - 709,17)	200
27,91 - 27,42 (708,91 - 696,47)	205
27,41 - 26,92 (696,21 - 683,77)	210

(c) Для перевода минимальной абсолютной высоты, предписанной в §§91.119 и 91.177, в минимальный эшелон полета, пилот обязан прибавить к значению эшелона полета, эквивалентному минимальной абсолютной высоте в футах,

соответствующее количество футов, указанное ниже, согласно определенному текущему установочному параметру для высотомера:

Текущий установочный параметр для высотомера, дюйм рт. ст. (мм рт. ст.)	Устанавливаемый показатель
29,92 (759,97) и выше	отсутствует
29,91 - 29,42 (759,71 - 747,27)	500
29,41 - 28,92 (747,01 - 734,57)	1 000
28,91 - 28,42 (734,31 - 721,87)	1 500
28,41 - 27,92 (721,61 - 709,17)	2 000
27,91 - 27,42 (708,91 - 696,47)	2 500
27,41 - 26,92 (696,21 - 683,77)	3 000

91.123 ДЕЙСТВИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ДИСПЕТЧЕРСКИМИ РАЗРЕШЕНИЯМИ И ИНСТРУКЦИЯМИ

(а) После того, как получено диспетчерское разрешение, командиру экипажа запрещается отступление от условий данного разрешения, за исключением случаев, когда получено новое разрешение, когда существует аварийная ситуация или когда такое отступление допускается в качестве ответной меры при срабатывании бортовой системы предупреждения опасного сближения. Однако, если воздушное судно не находится в воздушном пространстве Класа А, пилоту разрешается отменить план полета по ППП, если полет выполняется при погодных условиях, допускающих выполнение полета по ПВП. В случае, если у пилота отсутствует уверенность относительно диспетчерского разрешения, он обязан

немедленно запросить разъяснение у диспетчерского управления воздушным движением.

(b) За исключением случаев наличия аварийной ситуации, запрещается выполнять полеты воздушных судов в нарушение диспетчерских инструкций в районах, где осуществляется диспетчерское управление воздушным движением.

(c) Командир экипажа воздушного судна, допускающий отступление от условий диспетчерского разрешения или инструкции в аварийной ситуации или в качестве ответной меры при срабатывании системы предупреждения опасного сближения, обязан незамедлительно уведомить диспетчерское управление воздушным движением о таком отступлении.

(d) Командир экипажа воздушного судна, получивший в аварийной ситуации приоритет обслуживания средствами УВД (однако же не допускающий отступления от правил настоящего подраздела), обязан, по требованию диспетчерского управления воздушным движением, в течение 48 часов направить подробный отчет о данной аварийной ситуации начальнику данной службы диспетчерского управления воздушным движением.

(e) При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, запрещается выполнять полет воздушного судна на основании разрешения или инструкции, выданных пилоту другого воздушного судна при осуществлении радиолокационного управления воздушным движением.

91.125 СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ ДИСПЕТЧЕРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Световые сигналы диспетчерского управления воздушным движением представлены в следующей таблице.

Цвет и тип сигнала	Означает по отношению к воздушному судну на земле	Означает по отношению к воздушному судну в воздухе
Постоянный зеленый.....	Взлет разрешен	Посадка разрешена.
Мигающий зеленый...	Руление разрешено.....	Вернуться на посадку (постоянный зеленый последует).
Постоянный красный.....	Стоп.....	Уступить дорогу другому воздушному судну и продолжать летать по кругу.
Мигающий красный.....	Выруливать прочь от занятой ВПП....	Опасные условия в аэропорту - посадка запрещена
Мигающий белый.....	Вернуться на стартовую точку аэропорта	Не касается
Чередующиеся красный и зеленый	Соблюдать чрезвычайную осторожность	Соблюдать чрезвычайную осторожность

91.126 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТА ИЛИ В ЕГО ОКРЕСТНОСТИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА G

(a) *Общие положения.* При отсутствии иных разрешений и требований, при выполнении полета воздушного судна на территории аэропорта или в его окрестности в воздушном пространстве Класса G, необходимо соблюдать требования настоящего параграфа.

(b) *Направление разворотов.* При заходе на посадку в аэропорту, не имеющем действующей диспетчерской вышки, в воздушном пространстве Класса G, -

(1) Пилот самолета обязан осуществлять все развороты управляемого им самолета только в левую сторону, за исключением случаев, когда утвержденные световые сигналы или визуальная маркировка аэропорта показывают, что развороты должны осуществляться в правую сторону; в таких случаях пилот обязан выполнять все развороты только в правую сторону; а также,

(2) Пилот вертолета обязан избегать потока воздушных судов с неподвижным крылом.

(c) *Положение закрылков.* За исключением случаев, когда при подготовке или сертификации пилотов выдвигаются иные требования, при установке закрылков в конечное положение, командир экипажа воздушного судна гражданской авиации с турбореактивными двигателями обязан осуществлять установку закрылков на минимальный утвержденный посадочный угол, в соответствии с изложенной в Руководстве по Летной Эксплуатации Самолета утвержденной информацией по

летно-техническим характеристикам для соответствующих условий. Однако, командир экипажа обладает решающими полномочиями и несет прямую ответственность при обеспечении безопасного выполнения полета управляемого им самолета, и ему разрешается устанавливать закрылки данного самолета на другой угол, если данный командир экипажа примет решение о необходимости последнего в интересах безопасности.

(d) *Связь с диспетчерской вышкой.* При отсутствии иных разрешений и требований со стороны диспетчерского управления воздушным движением, запрещается выполнять полет на воздушном судне в аэропорт, имеющий действующую диспетчерскую вышку, из такого аэропорта или через него без поддержания одновременной двусторонней радиосвязи между данным воздушным судном и данной диспетчерской вышкой. Связь должна быть установлена на расстоянии не менее 4 морских миль (7,4 км) от данного аэропорта и на высоте не менее 2 500 футов (750 м) над землей. Однако, при отказе бортовой системы радиосвязи воздушного судна во время полета, командиру экипажа разрешается продолжать полет и произвести посадку, если показатели погодных условий не ниже основных погодных минимумов ПВП, поддерживается визуальный контакт с диспетчерской вышкой, а также получено диспетчерское разрешение на посадку. Если бортовая система радиосвязи воздушного судна демонстрирует отказ во время полета по ППП, командир экипажа обязан действовать согласно §91.185.

91.127 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТА ИЛИ В ЕГО ОКРЕСТНОСТИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА E

(a) При отсутствии иных требований в Разделе 93 настоящей главы и при отсутствии иных разрешений и требований со стороны диспетчерской службы управления воздушным движением, в ведении которой находится данное воздушное пространство Класса E, при выполнении полета воздушного судна на

территории аэропорта или в его окрестности в воздушном пространстве Класса E, необходимо соблюдать требования §91.126.

(b) *Вылет.* Все пилоты воздушных судов обязаны действовать в соответствии со схемой движения, разработанной для данного аэропорта в Разделе 93 настоящей главы.

(c) *Связь с диспетчерской вышкой.* При отсутствии иных разрешений и требований со стороны диспетчерского управления воздушным движением, запрещается выполнять полет на воздушном судне в аэропорт, имеющий действующую диспетчерскую вышку, полет из такого аэропорта и сквозной полет через него без поддержания одновременной двусторонней радиосвязи между данным воздушным судном и данной диспетчерской вышкой. Связь должна быть установлена далее чем за 4 морских мили (7,4 км) от данного аэропорта и на высоте не менее 2 500 футов (750 м) над землей. Однако, при отказе бортовой системы радиосвязи воздушного судна во время полета, командиру экипажа разрешается продолжать полет и произвести посадку, если показатели погодных условий не ниже основных погодных минимумов ПВП, поддерживается визуальный контакт с диспетчерской вышкой, а также получено диспетчерское разрешение на посадку. При отказе бортовой системы радиосвязи воздушного судна во время полета по ППП, командир экипажа обязан действовать согласно §91.185.

91.129 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА D

(a) *Общие положения.* При отсутствии иных разрешений и требований со стороны диспетчерской службы управления воздушным движением, в ведении которой находится данное воздушное пространство Класса D, при выполнении полета воздушного судна в воздушном пространстве Класса D, необходимо

соблюдать соответствующие требования настоящего параграфа. Кроме того, необходимо соблюдать требования §§91.126 и 91.127. В контексте настоящего параграфа, под «основным аэропортом» имеется в виду аэропорт, к которому приписана данная зона воздушного пространства Класса D. Под «вспомогательным аэропортом» имеется в виду любой иной аэропорт в пределах данной зоны воздушного пространства Класса D.

(b) *Отступление от правил.* Эксплуатанту разрешается допускать отступление от любого из положений настоящего параграфа на основании положений разрешения со стороны диспетчерского управления воздушным движением, выданного диспетчерской службой УВД, в ведении которой находится соответствующее воздушное пространство. Диспетчерское управление воздушным движением может разрешить отступление от тех или иных правил на продолжительной основе или для конкретного полета, в зависимости от ситуации.

(c) *Радиосвязь.* При выполнении полета воздушного судна в воздушном пространстве Класса D, должны соблюдаться следующие требования по одновременной двусторонней радиосвязи:

(1) *Прилет или сквозной полет.* Перед вхождением в данное воздушное пространство, необходимо установить одновременную двустороннюю радиосвязь с диспетчерской службой УВД (включая иностранное управление воздушным движением, в случае полета в иностранном воздушном пространстве), обслуживающей воздушное движение, а затем поддерживать такую радиосвязь в течение нахождения в пределах данного воздушного пространства.

(2) *Вылет.* Должны соблюдаться следующие требования:

(i) При вылете из основного или вспомогательного аэропорта, имеющего действующую диспетчерскую вышку, необходимо

установить и поддерживать одновременную двустороннюю радиосвязь с данной диспетчерской вышкой, а затем, при выполнении полета в зоне воздушного пространства Класса D, действовать в соответствии с инструкциями диспетчерского управления воздушным движением; или,

- (ii) При вылете из основного или вспомогательного аэропорта, не имеющего действующей диспетчерской вышки, необходимо как можно скорее после вылета установить и поддерживать одновременную двустороннюю радиосвязь с диспетчерской службой управления воздушным движением, в ведении которой находится данная зона воздушного пространства Класса D.

(d) *Отказ оборудования радиосвязи.* При выполнении полета воздушного судна в зоне воздушного пространства Класса D, необходимо поддерживать одновременную двустороннюю радиосвязь с диспетчерской службой управления воздушным движением, в ведении которой находится данная зона воздушного пространства.

- (1) В случае отказа бортовой системы радиосвязи воздушного судна при выполнении полета по ППП, пилот обязан соблюдать требования §91.185 настоящего раздела.

- (2) В случае отказа бортовой системы радиосвязи воздушного судна при выполнении полета по ПВП, командиру экипажа воздушного судна разрешается продолжать полет и произвести посадку, если -

- (i) Показатели погодных условий не ниже основных погодных минимумов для полетов по ПВП;
- (ii) Поддерживается визуальный контакт с диспетчерской вышкой, а также,

(iii) Получено разрешение на посадку.

(е) *Минимальные абсолютные высоты.* При выполнении полета в воздушном пространстве Класса D, пилоты обязаны:

- (1) При отсутствии иных требований, касающихся соответствующих критериев расстояния до облачности, пилот крупного самолета или самолета с газотурбинными двигателями обязан осуществить вхождение в схему движения на абсолютной высоте не менее 1 500 футов (450 м) над высотной отметкой аэропорта и выдерживать высоту не менее 1 500 футов (450 м) до тех пор, пока не потребуются дальнейшее снижение для обеспечения безопасной посадки.
- (2) При заходе на посадку на ВПП, обслуживаемую системой посадки по приборам, пилот крупного самолета или самолета с газотурбинными двигателями, если такой самолет оборудован системой посадки по приборам, обязан выполнять полет такого самолета на высоте не ниже глиссады между дальним маркерным радиомаяком (или точкой захвата глиссадного луча, если для соответствия критериям расстояния от облачности необходим захват ближе к аэропорту) и средним маркерным радиомаяком, а также,
- (3) При заходе самолета на посадку на ВПП, обслуживаемую визуальным указателем наклона глиссады, пилот обязан выдерживать абсолютную высоту полета не ниже глиссады, пока снижение высоты не потребуются для обеспечения безопасной посадки.

Пункты (е)(2) и (е)(3) настоящего параграфа не запрещают стандартных маневров по выходу в равносигнальную зону выше и ниже глиссады, производящихся в целях выдерживания глиссады.

(f) *Заход на посадку.* За исключением случаев, когда производится заход на посадку по кругу на основании положений Раздела 97 настоящей главы, и при отсутствии иных требований со стороны диспетчерского управления воздушным движением, пилот обязан:

(1) Производить облет аэропорта по кругу с левой стороны, если полет выполняется на самолете;

(2) Избегать потока воздушных судов с неподвижным крылом, если полет выполняется на вертолете.

(g) *Вылет.* Запрещается производить вылет воздушного судна из аэропорта без соблюдения следующих правил:

(1) Пилот обязан соблюдать порядок действий при вылете, выработанный Федеральной Авиационной Администрацией для данного аэропорта.

(2) При отсутствии иных требований по вылету, предписанных для данного аэропорта и иных требований, касающихся соответствующих критериев расстояния до облачности, пилоты самолетов с газотурбинными двигателями и пилоты крупных самолетов обязаны как можно скорее набрать высоту до достижения 1 500 футов (450 м) над землей.

(h) *Ослабление шума.* Там, где имеется разработанная Федеральной Авиационной Администрацией официальная программа использования ВПП, пилот крупного самолета или самолета с газотурбинными двигателями обязан использовать ВПП, назначенную ему к использованию диспетчерским управлением воздушным движением в целях ослабления шума. Однако, в соответствии с положением §91.3(a) о решающих полномочиях командира экипажа в отношении безопасного выполнения полета воздушного судна, диспетчерское

управление воздушным движением может назначить к использованию другую ВПП по требованию данного командира экипажа в интересах безопасности.

(i) *Взлет, посадка, разрешение на руление.* Во всех аэропортах с действующей диспетчерской вышкой запрещается осуществлять передвижение воздушного судна по ВПП или рулежной дорожке, а также производить взлет или посадку воздушного судна без наличия соответствующего разрешения со стороны диспетчерского управления воздушным движением. Разрешение на «*руление к*» взлетной полосе, назначенной для данного воздушного судна, не является разрешением на пересечение данной взлетной полосы или на руление по какому-либо отрезку данной ВПП, а является разрешением на пересечение других ВПП, пересекающих данный маршрут руления к назначенной взлетной полосе. Разрешение на «*руление к*» любой другой точке, кроме назначенной взлетной полосы, является разрешением на пересечение всех ВПП, пересекающих данный маршрут руления к данной точке.

91.130 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА С

(a) *Общие положения.* При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерской службы управления воздушным движением, все полеты воздушных судов в воздушном пространстве Класса С должны выполняться в соответствии с требованиями настоящего параграфа и §91.129. В контексте настоящего параграфа, под «основным аэропортом» имеется в виду аэропорт, к которому приписана данная зона воздушного пространства Класса С. Под «вспомогательным аэропортом» имеется в виду любой иной аэропорт в пределах данной зоны воздушного пространства Класса С.

(b) *Схемы движения.* Запрещается производить взлет и посадку воздушного судна во вспомогательном аэропорту в пределах зоны воздушного пространства Класса С без иначе как в соответствии с утвержденными Федеральной Авиационной Администрацией схемами движения для прилета и вылета.

(с) *Радиосвязь.* При выполнении полета воздушного судна в воздушном пространстве Класса С, должны соблюдаться следующие требования по одновременной двусторонней радиосвязи:

(1) *Прилет или сквозной полет.* Перед вхождением в данное воздушное пространство, необходимо установить одновременную двустороннюю радиосвязь с диспетчерской службой УВД (включая иностранное управление воздушным движением, в случае полета в иностранном воздушном пространстве), обслуживающей воздушное движение, а затем поддерживать такую радиосвязь в течение нахождения в пределах данного воздушного пространства.

(2) *Вылет.* Должны соблюдаться следующие требования:

(i) При вылете из основного или вспомогательного аэропорта, имеющего действующую диспетчерскую вышку, необходимо установить и поддерживать одновременную двустороннюю радиосвязь с данной диспетчерской вышкой, а затем, при выполнении полета в зоне воздушного пространства Класса С, действовать в соответствии с инструкциями диспетчерского управления воздушным движением; или,

(ii) При вылете из вспомогательного аэропорта, не имеющего действующей диспетчерской вышки, необходимо как можно скорее после вылета установить и поддерживать одновременную двустороннюю радиосвязь с диспетчерской службой управления воздушным движением, в ведении которой находится данная зона воздушного пространства Класса С.

(d) *Требования по оборудованию.* При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерской службы УВД, в ведении которой находится данная зона воздушного пространства Класса С, запрещается выполнение полета воздушного судна в пределах зоны воздушного пространства Класса С, приписанной к аэропорту, если данное воздушное судно не оснащено соответствующим оборудованием, оговоренным в §91.215.

(e) *Отступление от правил.* Эксплуатанту разрешается допускать отступление от любого из положений настоящего параграфа на основании разрешения со стороны диспетчерского управления воздушным движением, выданного диспетчерской службой УВД, в ведении которой находится соответствующее воздушное пространство. Диспетчерское управление воздушным движением может разрешить отступление от тех или иных правил на продолжительной основе или для конкретного полета, в зависимости от ситуации.

91.131 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА В

(a) *Правила выполнения полетов.* Запрещается выполнение полета воздушного судна в пределах зоны воздушного пространства Класса В иначе как в соответствии с требованиями §91.129 и со следующими правилами:

(1) Прежде чем выполнять полет в данной зоне воздушного пространства, эксплуатант обязан получить диспетчерское разрешение со стороны диспетчерской службы УВД, в ведении которой находится данная зона воздушного пространства.

(2) При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, при выполнении полета крупного самолета с газотурбинными двигателями в основной аэропорт, к

которому приписана зона воздушного пространства Класа В, или из такого аэропорта, необходимо выполнять такой полет не ниже нижних границ данной зоны воздушного пространства Класа В во время нахождения в горизонтальных пределах данной зоны.

- (3) При выполнении учебных полетов в аэропорту в пределах зоны воздушного пространства Класа В, необходимо соблюдать порядок действий, установленный диспетчерским управлением воздушным движением для выполнения таких полетов в данной зоне.

(b) *Требования, предъявляемые к пилотам.*

- (1) Запрещается производить взлет и посадку воздушного судна гражданской авиации в аэропорту в пределах зоны воздушного пространства Класа В, и выполнять полет воздушного судна гражданской авиации в пределах зоны воздушного пространства Класа В без соблюдения следующих условий:

(i) Командир экипажа является обладателем по меньшей мере удостоверения пилота-любителя; или,

(ii) Полет на воздушном судне выполняется пилотом-курсантом или непрофессиональным пилотом, готовящимся к получению удостоверения пилота-любителя и выполнившим требования §61.95 настоящего параграфа.

- (2) Невзирая на положения пункта (b)(1)(ii) настоящего параграфа, запрещается производить взлет и посадку воздушного судов гражданской авиации в аэропортах, перечисленных в параграфе 4 приложения D к настоящему разделу, если командир экипажа не является обладателем по меньшей мере удостоверения пилота-любителя.

(с) *Требования по радиосвязи и навигационному оборудованию.* При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, запрещается выполнять полет воздушного судна в пределах зоны воздушного пространства Класса В, если данное воздушное судно не оснащено следующим оборудованием:

(1) *При выполнении полетов по ППП.* Приемником всенаправленного курсового радиомаяка УКВ-диапазона или приемником ТАКАН, находящимися в рабочем состоянии, а также

(2) *При выполнении любых полетов.* Находящимся в рабочем состоянии оборудованием одновременной двусторонней радиосвязи, способным обеспечивать радиосвязь с диспетчерским управлением воздушным движением на волнах частот, соответствующих данной зоне воздушного пространства Класса В.

(d) *Требования, предъявляемые к автоответчику.* Запрещается выполнять полет воздушного судна в зоне воздушного пространства Класса В, если данное воздушное судно не оснащено действующим автоответчиком с каналом высоты, соответствующим предписаниям пункта (а) §91.215, за исключениями, предусмотренными в пункте (d) указанного параграфа.

91.133 ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЯ И ЗАПРЕТА ПОЛЕТОВ

(а) Запрещается выполнение полетов воздушных судов в зоне ограничения полетов (согласно определениям в Раздела 73) без соблюдения наложенных ограничений, а также в зоне запрета полетов, без наличия соответствующего разрешения со стороны инстанции, осуществляющей использование данных зон или контроль над ними.

(b) Если при выполнении полета воздушного судна в зоне ограничения полетов (с разрешения инстанции, осуществляющей использование данной зоны,) создаются те же опасности, что и при полетах, для выполнения которых выделена данная зона ограничения полетов, разрешается допускать отступление от правил настоящего подраздела, соблюдение которых невозможно при выполнении данного полета.

91.135 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ КЛАССА А

За исключениями, предусмотренными в пункте (d) настоящего параграфа, полеты воздушных судов в воздушном пространстве Класса А должны производиться по правилам полета по приборам (ППП) и в соответствии со следующими положениями:

(a) *Диспетчерское разрешение.* Выполнение полетов разрешается только с разрешения диспетчерского управления воздушным движением, полученного до вхождения в данное воздушное пространство.

(b) *Радиосвязь.* При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, воздушное судно, на котором выполняется полет в воздушном пространстве Класса А, должно быть оснащено оборудованием одновременной двусторонней радиосвязи, способным обеспечивать радиосвязь с диспетчером УВД на волнах частот, назначенных диспетчером УВД. При выполнении полетов в воздушном пространстве Класса А, пилот обязан поддерживать одновременную двустороннюю радиосвязь с диспетчером УВД.

(c) *Требования, предъявляемые к автоответчику.* При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением,

запрещается выполнять полет воздушного судна в зоне воздушного пространства Класса А, если данное воздушное судно не оснащено соответствующим оборудованием, согласно предписаниям §91.215.

(d) *Разрешения диспетчера УВД.* Разрешается отступление от любого из положений настоящего параграфа на основании разрешения диспетчера УВД, выданного диспетчерской службой УВД, в ведении которой находится воздушное пространство, о котором идет речь. В случае, если автоответчик на воздушном судне находится в нерабочем состоянии, диспетчер УВД может выдать немедленное разрешение на выполнение полета в зоне воздушного пространства Класса А, означающее разрешение, по выбору командира экипажа, либо продолжать полет в аэропорт назначения, включая любые промежуточные посадки, либо двигаться к месту починки данной неисправности, либо и то, и другое. Запрос об отступлении от какого-либо из положений настоящего параграфа должен подаваться в письменной форме не позднее чем за 4 дня до планируемого полета. Диспетчер УВД может разрешить отступление от правил на постоянной основе или для конкретного полета.

91.137 ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ

(a) Во всех случаях, когда он считает необходимым, Администратор рассылает аэронавигационную информацию (НОТАМы), где им объявляется зона, в пределах которой вводятся временные ограничения полетов, и указывается опасный фактор или условие, требующее их введения, в следующих целях:

- (1) Защита людей и материального имущества на земле или в воздухе от опасного фактора, связанного с инцидентом на земле;

- (2) Обеспечение безопасных условий для выполнения полета воздушного судна, участвующего в проведении аварийных и поисково-спасательных мер в результате катастрофы или бедствия;
- (3) Предупреждение создания опасного скопления прогулочных и других воздушных судов над местом инцидента или события, могущего вызвать большой общественный интерес.

В НОТАМе указываются опасный фактор или условие, требующие введения временных ограничений полетов.

(b) Если имеется аэронавигационная информация (НОТАМ), разосланная на основании пункта (a)(1) настоящего параграфа, запрещается выполнение полетов воздушных судов в объявленной НОТАМом зоне, за исключением случаев, когда данное воздушное судно участвует в проведении аварийных и поисково-спасательных мер, связанных с опасным фактором, и его полет выполняется под руководством должностного лица, ответственного за проведение таких мер на месте.

(c) Если имеется аэронавигационная информация (НОТАМ), разосланная на основании пункта (a)(2) настоящего параграфа, запрещается выполнение полетов воздушных судов в объявленной НОТАМом зоне, за исключением случаев, когда выполняются следующие условия:

- (1) Данное воздушное судно участвует в проведении аварийных мер и поисково-спасательных мер, связанных с опасным фактором, и его полет выполняется под руководством должностного лица, ответственного за проведение таких мер на месте.
- (2) На данном воздушном судне перевозятся сотрудники правоприменяющих органов.

- (3) Полет на данном воздушном судне выполняется в соответствии с планом полета по ППП, утвержденным диспетчером УВД.
- (4) Данный полет выполняется непосредственно в аэропорт или из аэропорта в пределах данной зоны, или его выполнение вызвано невозможностью полета по ПВП над данной зоной или вокруг нее в связи с условиями погоды или характером местности; на Станцию Обслуживания Полетов или в диспетчерскую службу УВД, указанную в НОТАМе, направляется уведомление в целях получения консультации по вопросам полетов воздушных судов, участвующих в проведении поисково-спасательных мер в результате катастрофы или бедствия; а также, выполнение данного полета не создает помех или опасностей для проведения таких мер и не ставит целью наблюдение данной катастрофы или бедствия.
- (5) На данном воздушном судне перевозятся надлежащим образом уполномоченные представители прессы, а также, имеется план полета, направленный до вхождения в данную зону в соответствующую службу Федеральной Авиационной Администрации или диспетчерскую службу УВД, указанные в НОТАМе, а также, полет выполняется выше абсолютной высоты полетов воздушных судов, участвующих в проведении аварийных и поисково-спасательных мер в результате катастрофы или бедствия, если не имеется иных разрешений со стороны должностного лица, ответственного за проведение таких мер на месте.
- (d) Если имеется аэронавигационная информация (НОТАМ), разосланная на основании пункта (а)(3) настоящего параграфа, запрещается выполнение полетов воздушных судов в объявленной НОТАМом зоне, за исключением случаев, когда выполняется хотя бы одно из следующих условий:

- (1) Данный полет выполняется непосредственно в аэропорт или из аэропорта в пределах данной зоны, или его выполнение вызвано невозможностью полета по ПВП над данной зоной или вокруг нее в связи с условиями погоды или характером местности; а также, выполнение данного полета не ставит целью наблюдение данного инцидента или события.
 - (2) Полет на данном воздушном судне выполняется в соответствии с планом полета по ППП, утвержденным диспетчером УВД.
 - (3) На данном воздушном судне перевозятся представители персонала, имеющего отношение к данному инциденту или событию, или сотрудники правоприменяющих органов.
 - (4) На данном воздушном судне перевозятся надлежащим образом уполномоченные представители прессы, а также, имеется план полета, направленный, до вхождения в данную зону, в соответствующую службу Федеральной Авиационной Администрации или диспетчерскую службу УВД, указанные в НОТАМе.
- (е) Планы полета и уведомления, направленные на Станцию Обслуживания Полетов или в диспетчерскую службу УВД в соответствии с предписаниями настоящего параграфа, должны включать следующую информацию:
- (1) Оповестительный индекс, тип и цвет воздушного судна.
 - (2) Частоты радиоволн, на которых планируется осуществление радиосвязи.
 - (3) Предполагаемое время вхождения в объявленную зону и выхода из нее.
 - (4) Название органа прессы или организации и цель полета.

(5) Любую другую информацию, по просьбе со стороны УВД.

91.138 ВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ЗОНАХ НАЦИОНАЛЬНОГО БЕДСТВИЯ В ШТАТЕ ГАВАЙИ

(a) В случае, если, на основании запроса и подтверждения со стороны Губернатора штата Гавайи или назначенного Губернатором должностного лица, Администратор принимает решение о необходимости защиты населения в зоне, объявленной зоной национального бедствия в штате Гавайи, в связи с угрозой безопасности населения, он рассылает аэронавигационную информацию (НОТАМ), где им объявляется зона, в которой вводятся временные ограничения полетов. Администратор назначает степень и продолжительность действия временных ограничений полетов, необходимых для обеспечения защиты людей и материального имущества на земле.

(b) Если имеется аэронавигационная информация (НОТАМ), разосланная на основании положений настоящего параграфа, запрещается выполнение полетов воздушных судов в объявленной НОТАМом зоне воздушного пространства, за исключением следующих случаев:

- (1) Имеется разрешение от должностного лица, ответственного за проведение аварийных или поисково-спасательных мер, и полет выполняется в соответствии с условиями такого разрешения;
- (2) На данном воздушном судне перевозятся сотрудники правоприменяющих органов;
- (3) На данном воздушном судне перевозятся лица, участвующие в проведении аварийных мер или научно-исследовательской деятельности;

(4) На данном воздушном судне перевозятся надлежащим образом уполномоченные представители прессы, а также, имеется план полета, направленный, до вхождения в данную зону, в соответствующую службу Федеральной Авиационной Администрации или диспетчерскую службу УВД, указанную в НОТАМе, и полет осуществляется в соответствии с условиями и ограничениями, выработанными должностным лицом, ответственным за проведение аварийных мер на месте; или,

(5) Полет на данном воздушном судне выполняется в соответствии с диспетчерским разрешением или инструкцией.

(с) НОТАМ, разосланный в соответствии с положениями настоящего параграфа, действует в течение 90 дней или до окончания действия положения об объявлении зоны национального бедствия, в зависимости от того, что произойдет ранее, если не имеется уведомления о его отмене или продления его действия Администратором по просьбе Губернатора Штата Гавайи или назначенного Губернатором должностного лица.

91.139 ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

(a) Настоящим параграфом предписывается процесс использования аэронавигационной информации (НОТАМов) для введения и применения при выполнении полетов правил и норм воздушного движения в аварийных ситуациях и определяется должностное лицо, уполномоченное рассылать НОТАМы от имени Администратора в определенных случаях, указанных настоящим параграфом.

(b) Во всех случаях, если Администратор принимает решение о наличии или возможности возникновения в будущем аварийной ситуации, могущей затруднить работу системы управления воздушным движением Федеральной Авиационной

Администрации и препятствующей нормальному выполнению полетов в соответствии с требованиями к уровню безопасности и эффективности полетов, согласно положениям настоящей главы, -

- (1) Администратор вводит правило или норму воздушного движения, имеющие немедленную силу, в качестве мер реагирования на аварийную ситуацию, а также,
- (2) Администратор или Помощник Администратора по Воздушному Движению может использовать систему НОТАМов для обеспечения уведомления о введении правил или норм. В таких НОТАМах сообщается информация, касающаяся правил и норм, регулирующих выполнение полетов, использование навигационных служб и объявление воздушного пространства, в котором применяются данные правила и нормы.
- (с) Если имеется аэронавигационная информация (НОТАМ), разосланная на основании положений настоящего параграфа, в объявленной НОТАМом зоне воздушного пространства запрещается выполнение полетов воздушных судов или других аппаратов, к которым относится содержащаяся в данном НОТАМе норма, иначе как в соответствии с разрешениями и условиями, предписанными данной нормой.

91.141 ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ВБЛИЗИ МЕСТ ПРЕБЫВАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА С СОПРОВОЖДАЮЩИМИ ЛИЦАМИ И ДРУГИХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ДЕЯТЕЛЕЙ

Запрещается выполнение полетов воздушных судов над территорией или в окрестности территории, по отношению к которой планируется посещение или поездка Президента, Вице-Президента или других общественных деятелей, иначе

как в соответствии с ограничениями, выработанными Администратором и опубликованными в НОТАМе.

91.143 ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ВБЛИЗИ ЗОН ПРОВЕДЕНИЯ КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ

Запрещается выполнять полет воздушного судна регистрации США и производить полет воздушного судна на основании удостоверения летчика, выданного Федеральной Авиационной Администрацией, в пределах зон, объявленных в НОТАМе в качестве зон проведения космических полетов, за исключением случаев, когда имеется разрешение со стороны диспетчерского управления воздушным движением или когда полет выполняется под управлением Начальника Службы Помощи в Нештатных Ситуациях Транспортной Космической Системы Министерства Обороны.

91.144 ВРЕМЕННОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ В УСЛОВИЯХ АНОМАЛЬНО ВЫСОКОГО БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ

(a) *Особые ограничения полетов.* При наличии информации о том, что барометрическое давление на маршруте полета в настоящее время превышает или впоследствии превысит 31 дюйм ртутного столба (787,4 мм рт. ст.), запрещается выполнять полеты воздушных судов и начинать полеты иначе как в соответствии с требованиями, выработанными Администратором и опубликованными в НОТАМе, разосланном на основании положений настоящего параграфа.

(b) *Освобождение от выполнения требований,* Администратор уполномочен предоставить освобождение от соблюдения какого бы то ни было ограничения, введенного согласно положениям пункта (a) настоящего параграфа, в целях обеспечения в чрезвычайных ситуациях доставки продовольствия, транспорта или

медицинской помощи в отдаленные населенные пункты, при наличии возможности достаточно безопасного выполнения полета.

91.145 - 91.149 [Резерв]

ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНОГО ПОЛЕТА

91.151 ЗАПАС ТОПЛИВА ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ПВП

(a) Запрещается начинать полет самолета по ПВП при отсутствии достаточного количества топлива (с учетом ветровых условий и погодных условий по прогнозу), чтобы долететь до пункта первой намеченной посадки и, при стандартной крейсерской скорости, -

- (1) В дневное время, пролететь после этого еще не менее 30 минут; или,
- (2) В ночное время, пролететь после этого еще не менее 45 минут.

(b) Запрещается начинать полет вертолета по ПВП при отсутствии достаточного количества топлива (с учетом ветровых условий и погодных условий по прогнозу), чтобы долететь до пункта первой намеченной посадки и, при стандартной крейсерской скорости, пролететь после этого еще не менее 20 минут.

91.153 ПЛАН ПОЛЕТА ПО ПВП: ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

(a) *Обязательная Информация.* Если не имеется иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, в план полета по ПВП должна быть включена следующая информация:

- (1) Оповестительный индекс воздушного судна, и, при необходимости, его радиопозывной код.
- (2) Тип воздушного судна или, в случае полета в строю, - тип каждого из воздушных судов и количество воздушных судов в строю.

- (3) Полное имя, фамилия и адрес командира экипажа воздушного судна или, в случае полета в строю, - командира строя.
 - (4) Пункт и предполагаемое время вылета.
 - (5) Предполагаемый маршрут, крейсерская высота (или эшелон полета) и истинная воздушная скорость на данной высоте.
 - (6) Пункт первой намеченной посадки и расчетное астрономическое время до пролета над данным пунктом.
 - (7) Количество топлива на борту (в часах).
 - (8) Количество людей на борту воздушного судна, за исключением случаев, когда такая информация легко доступна для Федеральной Авиационной Администрации из других источников.
 - (9) Любая другая информация, которую командир экипажа воздушного судна или диспетчерское управление воздушным движением считают необходимой для работы УВД.
- (b) *Отмена.* После того, как план полета вступил в действие, командир экипажа воздушного судна обязан, непосредственно после отмены или завершения полета по плану полета, уведомить о них Станцию Обслуживания Полетов Федеральной Авиационной Администрации или диспетчерскую службу управления воздушным движением.

91.155 ОСНОВНЫЕ ПОГОДНЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ПВП

- (a) За исключениями, предусмотренными в пункте (b) настоящего параграфа и §91.157, запрещается выполнять полет воздушного судна по ПВП, если дальность

видимости при полете или расстояние до облачности меньше предписанных для соответствующей абсолютной высоты и класса воздушного пространства в следующей таблице:

Абсолютная высота	Дальность видимости при полете	Расстояние до облачности
Класс А	Не касается	Не касается.
Класс В.	3 статутных мили (4,8 км)	Вне облачности.
Класс С.	3 статутных мили (4,8 км)	ниже на 500 футов (150м). выше на 1000 футов (300м). 2 000 футов (600 м) по горизонтали.
Класс D.	3 статутных мили (4,8 км)	ниже на 500 футов (150м). выше на 1000 футов (300м). 2 000 футов (600 м) по горизонтали.
Класс E: Ниже 10000 футов (3000 м) над средним уровнем моря	3 статутных мили (4,8 км)	ниже на 500 футов (150м). выше на 1000 футов (300м). 2000 футов (600 м) по горизонтали.
От 10000 футов (3000 м) над средним уровнем моря и выше	5 статутных миль (8 км)	ниже на 1000 футов (300м). выше на 1000 футов (300м). 1 статутная миля (1,6 км) по горизонтали.
Абсолютная высота	Дальность видимости при полете	Расстояние до облачности
Класс G: Не выше 1200 футов (360 м) над землей (вне зависимости от высоты над средним уровнем моря).		

В дневное время, за исключениями, предусмотренными в §91.155 (b)	1 статутная миля (1,6 км)	Вне облачности.
В ночное время, за исключениями, предусмотренными в §91.155 (b)	3 статутных мили (4,8 км)	ниже на 500 футов (150м). выше на 1000 футов (300м). 2 000 футов (600 м) по горизонтالي.
Выше 1 200 футов (360 м) над землей, но ниже 10000 футов (3 000 м) над средним уровнем моря		
В дневное время	1 статутная миля (1,6 км)	ниже на 500 футов (150м). выше на 1000 футов (300м). 2 000 футов (600 м) по горизонтали.
В ночное время	3 статутных мили (4,8 км)	ниже на 500 футов (150м). выше на 1000 футов (300м). 2000 футов (600 м) по горизонтали.
Выше 1200 футов (360 м) над землей и не ниже 10000 футов (3000 м) над средним уровнем моря	5 статутных миль (8 км)	ниже на 1000 футов (300м). выше на 1000 футов (300м). 1 статутная миля (1,6 км) по горизонтали.

(b) *Воздушное пространство Класа G.* Невзирая на положения пункта (a) настоящего параграфа, разрешается выполнять следующие полеты ниже 1200 футов (360 м) над землей в воздушном пространстве Класа G:

- (1) *Вертолеты.* Разрешается выполнять полет на вертолете вне облачности, если скорость полета дает пилоту достаточную возможность вовремя заметить других участников воздушного движения или препятствия и избежать столкновения.

(2) *Самолет.* При дальности видимости менее 3 статутных миль (4,8 км), но не менее 1 статутной мили (1,6 км) в ночные часы, разрешается выполнять полет на самолете вне облачности, если полет выполняется по схеме воздушного движения в зоне аэропорта в пределах полумили (0,8 км) от ВПП.

(с) За исключениями, предусмотренными в §91.157, запрещается выполнять полет воздушного судна по ПВП ниже нижней границы облачности в пределах горизонтальных границ контролируемого воздушного пространства, приписанного к территории аэропорта, если нижняя граница облачности находится на высоте ниже 1000 футов (300 м).

(d) За исключениями, предусмотренными в §91.157, запрещается производить взлет или посадку воздушного судна, а также входить в схему воздушного движения аэропорта по ПВП в пределах горизонтальных границ территорий, соответствующих зонам воздушного пространства Класа В, Класа С, Класа D и Класа Е, приписанного к аэропорту -

(1) При дальности видимости у земли в зоне аэропорта, составляющей менее 3 статутных миль (4,8 км), а также,

(2) Если данные о дальности видимости у земли в зоне аэропорта отсутствуют, то при дальности видимости в полете во время посадки или взлета или в полете в схеме воздушного движения, составляющей менее 3 статутных миль (4,8 км).

(е) В контексте настоящего параграфа, считается, что воздушное судно, выполняющее полет на уровне нижней границы высот, определяемой в инструкции по производству полетов в зоны воздушного пространства Класа Е, находится в воздушном пространстве, низлежащем непосредственно под данной зоной.

91.157 ОСОБЫЕ ПОГОДНЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ПВП

(a) За исключениями, предусмотренными в параграфе 3 приложения D к настоящему разделу, разрешается выполнять полеты по особым ПВП в соответствии с погодными минимумами и требованиями настоящего параграфа, в отличие от содержащихся в §91.155, ниже 10 000 футов (3 000 м) над средним уровнем моря в пределах воздушного пространства, заключенного в пространственных границах, полученных в результате вертикального развития горизонтальных границ контролируемого пространства, приписанного к территории аэропорта.

(b) Полеты по особым ПВП разрешается проводить только с соблюдением следующих условий:

- (1) При наличии диспетчерского разрешения;
- (2) Вне облачности;
- (3) За исключением вертолетов, при дальности видимости в полете не менее 1 статутной мили (1,6 км); а также,
- (4) За исключением вертолетов, в период времени между восходом и заходом солнца (или, для Аляски, положением солнца не выше 6 ° под линией горизонта), кроме случаев, когда -

- (i) Лицом, получившим данное диспетчерское разрешение, соблюдаются соответствующие требования раздела 61 настоящей главы для полетов по приборам, и
- (ii) Воздушное судно оснащено оборудованием, согласно предписаниям §91.205(d).

(c) Запрещается производить взлет и посадку воздушного судна (за исключением вертолетов) по особым ПВП в следующих случаях:

- (1) Если дальность видимости у земли составляет менее 1 статутной мили (1,6 км), а также,
- (2) При отсутствии данных о дальности видимости у земли, если дальность видимости в полете составляет менее 1 статутной мили (1,6 км).

91.159 КРЕЙСЕРСКАЯ ВЫСОТА ИЛИ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ПВП

За исключением случаев, когда воздушное судно находится в зоне ожидания не более 2 минут, а также, когда воздушное судно производит разворот, при выполнении горизонтального полета воздушного судна по ПВП в крейсерском режиме на высоте более 3 000 футов (900 м) над землей, необходимо выдерживать соответствующую абсолютную высоту или эшелон полета, как предписано ниже, если не имеется иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением:

(а) При выполнении полета на высоте ниже 18 000 футов (5 400 м) над средним уровнем моря и -

- (1) При магнитном курсе полета от нуля до 179 градусов, - высоту, составляющую любое нечетное количество тысяч футов над средним уровнем моря + 500 футов (150 м) (например, 3 500 футов (1 050 м), 5 500 футов (1 650 м) или 7 500 футов (2 250 м), или,
- (2) При магнитном курсе полета от 180 до 359 градусов, - высоту, составляющую любое четное количество тысяч футов над средним уровнем моря + 500 футов (150 м) (например, 4 500 футов (1 350 м), 6 500 футов (1 950 м) или 8 500 футов (2 550 м).

(b) При выполнении полета на высоте от 18 000 футов (5 400 м) над средним уровнем моря до эшелона 290 включительно, и -

(1) При магнитном курсе полета от нуля до 179 градусов, - эшелон полета, значение которого рассчитывается путем прибавления к любому нечетному значению эшелона полета пятисот футов (150-ти метров) (например, 195, 215 или 235), или,

(2) При магнитном курсе полета от 180 до 359 градусов, - эшелон полета, значение которого рассчитывается путем прибавления к любому четному значению эшелона полета пятисот футов (150-ти метров) (например, 185, 205 или 225).

(с) При выполнении полета выше эшелона 290 и -

(1) При магнитном курсе полета от нуля до 179 градусов, - эшелон полета, с интервалом 4000 футов (1200 м), начиная с эшелона 300 включительно, значение которого рассчитывается путем прибавления к любому значению эшелона полета пятисот футов (150-ти метров) (например, эшелон полета 300, 340 или 380), или,

(2) При магнитном курсе полета от 180 до 359 градусов, - эшелон полета, с интервалом 4000 футов (1200 м), начиная с эшелона 320 включительно, значение которого рассчитывается путем прибавления к любому значению эшелона полета пятисот футов (150-ти метров) (например, эшелон полета 320, 360 или 400).

91.161 - 91.165 [Резерв]

ПРАВИЛА ПОЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

91.167 ЗАПАС ТОПЛИВА ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ППП

(a) За исключениями, предусмотренными в пункте (b) настоящего параграфа, запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации по ППП без наличия на нем достаточного количества топлива, чтобы, с учетом сводок и прогнозов погоды и погодных условий, -

- (1) Завершить полет в аэропорт первой намеченной посадки;
- (2) Долететь от такого аэропорта до запасного аэропорта, и
- (3) После этого, пролететь 45 минут на стандартной крейсерской скорости, или, для вертолетов, после этого, пролететь 30 минут на стандартной крейсерской скорости.

(b) Пункт (a)(2) настоящего параграфа не относится к случаям, когда -

- (1) Разделом 97 настоящей главы предписывается стандартная схема захода на посадку по приборам для аэропорта первой намеченной посадки, и
- (2) На период в течение по меньшей мере одного часа до и одного часа после расчетного времени прилета в аэропорт, сводки или прогнозы погоды, или любое их сочетание, показывают, что:
 - (i) Нижняя граница облачности будет находиться на высоте не менее 2 000 футов (600 м) над высотной отметкой аэропорта; а также,
 - (ii) Дальность видимости будет не менее 3 статутных миль (4,8 км).

91.169 ПЛАН ПОЛЕТА ПО ППП: ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

(а) *Обязательная информация.* Если не имеется иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, в план полета о ППП должна быть включена следующая информация:

(1) Информация в соответствии с требованиями §91.153(а).

(2) Указание запасного аэропорта, за исключениями, предусмотренными в пункте (b) настоящего параграфа.

(b) *Исключения из условий применения пункта (а)(2) настоящего параграфа.* Параграф (а)(2) настоящего параграфа не относится к случаям, когда разделом 97 настоящей главы предписывается стандартная схема захода на посадку по приборам для аэропорта первой намеченной посадки и, на период в течение по меньшей мере одного часа до и одного часа после расчетного времени прилета, сводки или прогнозы погоды, или любое их сочетание, показывают, что:

(1) Нижняя граница облачности будет находиться на высоте не менее 2 000 футов (600 м) над высотной отметкой аэропорта; а также,

(2) Дальность видимости будет не менее 3 статутных миль (4,8 км).

(с) *Погодные минимумы для запасного аэропорта по ППП.* При отсутствии иных разрешений со стороны Администратора, запрещается указывать аэропорт в качестве запасного аэропорта в плане полета по ППП, если последние прогнозы погоды показывают, что в расчетное время прилета в данный запасной аэропорт показатели высоты нижней границы облачности и дальности видимости для данного аэропорта будут ниже следующих погодных минимумов для запасного аэропорта:

(1) При наличии в разделе 97 настоящей главы схемы захода на посадку по приборам для данного аэропорта, - минимумов для запасного аэропорта, указанных в данной схеме, или, при отсутствии таковых, - следующих минимумов:

(i) Схема захода на посадку с использованием средств точного захода: Нижняя граница облачности 600 футов (180 м) и дальность видимости 2 статутных мили (3,2 км).

(ii) Схема захода на посадку без использования средств точного захода: Нижняя граница облачности 800 футов (240 м) и дальность видимости 2 статутных мили (3,2 км).

(2) При отсутствии в разделе 97 настоящей главы схемы захода на посадку по приборам для данного аэропорта, минимумы высоты нижней границы облачности и дальности видимости аналогичны соответствующим минимумам, позволяющим осуществить снижение с Минимальной Абсолютной Высоты по Маршруту, заход на посадку и посадку по основным ПВП.

(d) *Отмена.* После того, как план полета вступил в действие, командир экипажа воздушного судна обязан, непосредственно после отмены или завершения полета по плану полета, уведомить о них Станцию Обслуживания Полетов Федеральной Авиационной Администрации или диспетчерскую службу управления воздушным движением.

91.171 ПРОВЕРКА РАДИОНАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ (VOR) ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ППП

(a) Запрещается выполнять полет воздушного судна по ППП с использованием радионавигационной системы всенаправленного курсового радиомаяка УКВ-

диапазона (VOR) без соблюдения следующих условий состояния установленного на данном воздушном судне такого радионавигационного оборудования:

- (1) Данное оборудование подвергалось техническому обслуживанию, проверке и техническому осмотру в установленном порядке, или
 - (2) В течение предшествовавших 30 дней была проведена проверка работы данного оборудования, и погрешность показаний при пеленговании была признана соответствующей допустимым пределам, указанным в пункте (b) или (c) настоящего параграфа.
- (b) За исключениями, предусмотренными в пункте (c) настоящего параграфа, при поведении проверки работы радионавигационного оборудования (VOR) согласно положениям пункта (a)(2) настоящего параграфа, необходимо:

- (1) Использовать в аэропорту намеченного вылета испытательный сигнал, передаваемый или утвержденный Федеральной Авиационной Администрацией, или испытательный сигнал, излучаемый сертифицированной станцией ремонта радиооборудования, имеющей соответствующие квалификационные отметки, или, за пределами США, испытательный сигнал, передаваемый или утвержденный соответствующей инстанцией для проверки радионавигационного оборудования (максимальная допустимая погрешность при пеленговании составляет плюс-минус 4 градуса); или,
- (2) Использовать на территории аэропорта намеченного вылета точку, назначенную Администратором в качестве контрольной точки проверки работы системы всенаправленного курсового радиомаяка УКВ-диапазона (VOR), или, за пределами США, точку, назначенную для этой цели соответствующей инстанцией (максимальная погрешность показаний при пеленговании составляет плюс-минус 4 градуса);

- (3) Если не имеется ни испытательного сигнала, ни назначенной наземной контрольной точки, использовать контрольную точку в воздухе, назначенную Администратором, или, за пределами США, назначенную соответствующей инстанцией (максимальная погрешность показаний при пеленговании составляет плюс-минус 6 градусов); или,
- (4) Если во время полета не имеется ни контрольного сигнала, ни контрольной точки, -
- (i) Выбрать радиальную линию радионавигационной системы (VOR), расположенную вдоль осевой линии воздушной трассы, установленной данной системой;
 - (ii) Выбрать заметную наземную точку вдоль выбранной радиальной линии, предпочтительно находящуюся более чем в 20 морских милях (37 км) от наземной радионавигационной станции, и осуществить необходимые маневры воздушного судна для прохождения непосредственно над данной точкой на достаточно низкой высоте; и
 - (iii) Записать значение пеленга радионавигационной системы, показанное приемоиндикатором при прохождении над данной наземной точкой (максимальное допустимое расхождение между опубликованным значением пеленга и показаниями при пеленговании составляет 6 градусов).
- (с) Если на воздушном судне установлена двойная радионавигационная система VOR (независимые друг от друга узлы, имеющие общую антенну), при проверке оборудования, разрешается проверить работу одной системы относительно другой, вместо порядка проверки, предписываемого в пункте (b) настоящего параграфа. Обе системы должны быть настроены на одну и ту же

наземную радионавигационную станцию и записывать показания при пеленговании на данную станцию. Максимальное допустимое расхождение между двумя показаниями при пеленговании составляет 4 градуса.

(d) При проверке работы оборудования радионавигационной системы (VOR) в соответствии с положениями пунктов (b) или (c) настоящего параграфа, необходимо указать дату, место и погрешность при пеленговании, а также подписать данную запись, произведенную в бортовом журнале воздушного судна или в другом месте. Кроме того, если, в соответствии с положениями пункта (b)(1) настоящего параграфа, используется испытательный сигнал, излучаемый станцией ремонта радиооборудования, обладатель сертификата или представитель обладателя сертификата станции ремонта обязан произвести запись в бортовом журнале или в другом месте, удостоверяющую значение пеленга, переданное данной станцией ремонта в целях проверки, и дату передачи.

91.173 ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ДИСПЕТЧЕРСКОГО РАЗРЕШЕНИЯ И ПЛАНА ПОЛЕТА

Запрещается выполнять полет воздушного судна в контролируемом воздушном пространстве по ППП без -

- (a) Составления и подачи плана полета по ППП и
- (b) Получения соответствующего диспетчерского разрешения.

91.175 ВЗЛЕТ И ПОСАДКА ПО ППП

(a) *Заход на посадку по приборам в аэропортах гражданской авиации.* Если не имеется иных разрешений со стороны Администратора, при необходимости снижения по приборам при заходе воздушного судна, за исключением воздушных судов вооруженных сил США, на посадку в аэропорт гражданской авиации,

необходимо применять стандартную схему захода на посадку, предписанную для данного аэропорта в разделе 97 настоящей главы.

(b) *Разрешенная Относительная Высота Принятия Решения или Минимальная Допустимая Высота Снижения.* В контексте настоящего параграфа, при осуществлении схемы захода на посадку, предусматривающей обязательность учета Относительной Высоты Принятия Решения или Минимальной Допустимой Высоты Снижения, разрешенной Относительной Высотой Принятия Решения или Минимальной Допустимой Высотой Снижения считается наибольшее значение высоты из указанных ниже:

(1) Относительная Высота Принятия Решения или Минимальная Допустимая Высота Снижения, предписанная схемой захода на посадку.

(2) Относительная Высота Принятия Решения или Минимальная Допустимая Высота Снижения, предписанная данному командиру экипажа.

(3) Относительная Высота Принятия Решения или Минимальная Допустимая Высота Снижения, на которую рассчитано оборудование данного воздушного судна.

(c) *Выполнение полета ниже Относительной Высоты Принятия Решения или Минимальной Допустимой Высоты Снижения.* В случаях, когда применяются требования по Относительной Высоте Принятия Решения или Минимальной Допустимой Высоте Снижения, запрещается выполнять полет воздушного судна, за исключением воздушных судов вооруженных сил США, в каком бы то ни было аэропорту ниже разрешенной Минимальной Допустимой Высоты Снижения, а также продолжать заход на посадку ниже разрешенной Относительной Высоты Принятия Решения без соблюдения следующих условий:

- (1) Воздушное судно постоянно находится в положении, из которого снижение на посадку на намеченную ВПП может быть произведено на стандартной скорости снижения при применении стандартных маневров, и, для полетов, выполнение которых регулируется разделом 121 или разделом 135, - данная скорость снижения позволит осуществить касание ВПП в пределах зоны касания намеченной ВПП;
- (2) Дальность видимости при полете не меньше дальности видимости, предписываемой при применяемой стандартной схеме захода на посадку по приборам; а также,
- (3) За исключением захода на посадку по Категории II или по Категории III, где требования по необходимым визуальным ориентирам устанавливаются Администратором, по крайней мере один из нижеперечисленных визуальных ориентиров для намеченной ВПП четко виден пилоту и опознаваем им:
 - (i) Система огней подхода, однако пилоту запрещается снижаться на высоту ниже 100 футов (30 м) над высотной отметкой зоны касания ВПП, используя в качестве визуального ориентира огни подхода, кроме случаев, когда красные ограничительные огни конца ВПП или красные предупредительные огни конца ВПП также четко видны и опознаваемы.
 - (ii) Торец ВПП.
 - (iii) Маркировка торца ВПП.
 - (iv) Ограничительные огни торца ВПП.
 - (v) Оповещательные ограничительные огни ВПП (на входных кромках).
 - (vi) Визуальный указатель наклона глиссады.
 - (vii) Зона касания ВПП или маркировка зоны касания ВПП.

- (viii) Огни зоны касания ВПП.
- (ix) ВПП или маркировка ВПП.
- (x) Огни ВПП.

(d) *Посадка.* При выполнении полета воздушного судна, за исключением воздушных судов вооруженных сил США, запрещается производить посадку данного воздушного судна, если показатель дальности видимости в полете ниже дальности видимости, которая предписывается применяемой схемой захода на посадку по приборам.

(e) *Схема ухода на второй круг.* При выполнении полета воздушного судна, за исключением воздушных судов вооруженных сил США, необходимо немедленно приступить к осуществлению соответствующей схемы ухода на второй круг, если наличествует какое-либо из указанных ниже условий:

(1) Не соблюдаются требования пункта (с) настоящего параграфа в следующих ситуациях:

(i) При выполнении полета воздушного судна ниже Минимальной Допустимой Высоты Снижения, или,

(ii) По прибытии на точку ухода на второй круг, включая Относительную Высоту Принятия Решения, когда последняя указана и требуется ее учет, и в любой момент времени после этого вплоть до касания ВПП.

(2) Во время выполнения кругового маневра на Минимальной Допустимой Высоте Снижения или выше ее не имеется четко видимого пилоту опознаваемого элемента аэропорта, за исключением случаев, когда такая невозможность наблюдения опознаваемого элемента аэропорта вызвана исключительно нормальным креном воздушного судна при заходе на посадку по кругу.

(f) *Взлетные минимумы для аэропортов гражданской авиации.* Если не имеется иных разрешений со стороны Администратора, при выполнении полета воздушного судна в соответствии с требованиями разделов 121, 125, 127, 129 или 135 настоящей главы, запрещается производить взлет из аэропорта гражданской авиации по ППП, если показатели погодных условий ниже погодных минимумов для взлета по ППП, предписанных для данного аэропорта положениями раздела 97 настоящей главы. Если для конкретного аэропорта не имеется предписанных в разделе 97 настоящей главы взлетных минимумов, то при выполнении полетов воздушных судов в соответствии с вышеуказанными разделами применяются следующие взлетные минимумы:

(1) Для воздушных судов, имеющих не более двух двигателей, за исключением вертолетов, - дальность видимости, составляющая 1 статутную милю (1,6 км).

(2) Для воздушных судов с несколькими двигателями, - дальность видимости, составляющая 0,5 статутной мили (0,8 км).

(3) Для вертолетов, - дальность видимости, составляющая 0,5 статутной мили (0,8 км).

(g) *Военные аэропорты.* Если не имеется иных разрешений со стороны Администратора, при выполнении полета по ППП воздушного судна в военный аэропорт или из военного аэропорта, необходимо следовать схеме захода на посадку по приборам, а также учитывать взлетные и посадочные минимумы, предписанные органом вооруженных сил, в ведении которого находится данный аэропорт.

(h) *Сопоставимые показатели дальности видимости на ВПП и дальности видимости у земли.*

(1) За исключением минимумов по Категории II и по Категории III, если схемой захода на посадку по приборам предписываются взлетные или посадочные минимумы дальности видимости на ВПП, однако не имеется сведений по дальности видимости на намеченной для посадки ВПП, минимум дальности видимости на ВПП переводится в показатель видимости у земли, в соответствии с таблицей, содержащейся в пункте (h)(2) настоящего параграфа, и становится взлетным или посадочным минимум дальности видимости на данной ВПП.

(2) Таблица показателей дальности видимости на ВПП:

Дальность видимости на ВПП (в футах (м))	Дальность видимости (в статутных милях (км))
1 600 (480)	0,25 (0,4)
2 400 (720)	0,5 (0,8)
3 200 (960)	0,625 (1,0)
4 000 (1 200)	0,75 (1,2)
4 500 (1 350)	0,875 (1,4)
5 000 (1 500)	1,0 (1,6)
6 000 (1 800)	1,25 (2,0)

(i) *Выполнение полетов по неопубликованным трассам и применение РЛС при осуществлении схемы захода на посадку по приборам.* Если в данном месте разрешается применение РЛС в целях диспетчерского управления воздушным движением, она может применяться не только при осуществлении радиолокационного обзора и при точном заходе на посадку по радиолокатору, где

это возможно, но также и в сочетании со схемой захода на посадку по приборам, утвержденной для других радионавигационных средств. Разрешается применение радиолокационного векторения для обеспечения наведения курса при осуществлении этапов захода на посадку, вплоть до выхода на конечный этап или контрольную точку конечного этапа захода на посадку. При выполнении полета по неопубликованной трассе или в процессе радиолокационного векторения, пилот, по получении диспетчерского разрешения на заход на посадку, обязан, помимо соблюдения требований §91.177, выдерживать последнюю абсолютную высоту, назначенную данному пилоту, до тех пор, пока воздушное судно не выведено на участок опубликованной трассы или схемы захода на посадку по приборам, если диспетчерским управлением воздушным движением не назначена другая абсолютная высота. По выведении воздушного судна на такой участок, при снижении в пределах каждого последующего участка трассы или этапа захода на посадку, применяются опубликованные предписания по абсолютным высотам, если диспетчерским управлением воздушным движением не назначена другая абсолютная высота. По выходе на конечный этап или контрольную точку конечного этапа захода на посадку, пилоту разрешается либо завершить заход на посадку по приборам, в соответствии со схемой, утвержденной для данной станции, или продолжать заход на посадку по обзорному радиолокатору или точный заход на посадку по радиолокатору.

(j) *Ограничения по стандартным разворотам.* В случае применения радиолокационного векторения при выходе на курс или контрольную точку конечного этапа захода на посадку, заходе на посадку с контрольного ориентира схемы ожидания, нормированном по времени, или заходе на посадку, для которого в схеме имеется указание «Стандартный разворот запрещен», запрещается производить стандартный разворот, если не имеется разрешения на то со стороны диспетчерского управления воздушным движением.

(k) *Элементы системы посадки по приборам.* Основными наземными элементами системы посадки по приборам являются: курсовой посадочный

радиомаяк, наклон глиссады, дальний маркерный радиомаяк, средний маркерный радиомаяк и ближний маркерный радиомаяк, установленный для использования в схемах захода на посадку по приборам по Категории II и по Категории III. Разрешается использование РЛС или посадочных РЛС вместо дальнего или среднего маркерных радиомаяков. Разрешается использование дальномерного оборудования, всенаправленного курсового радиомаяка УКВ-диапазона (VOR) и ненаправленных постоянных радиомаяков, разрешенных стандартной схемой захода на посадку по приборам, а также обзорных РЛС, вместо дальнего маркерного радиомаяка. Вопрос о применении ближнего маркерного радиомаяка или возможности применения вместо него другого оборудования при выполнении захода на посадку по Категории II и по Категории III решается на основании соответствующей схемы захода на посадку в разделе 97, письма-разрешения или положения в спецификации летной деятельности, касающегося конкретного вида летной деятельности.

91.177 МИНИМАЛЬНЫЕ АБСОЛЮТНЫЕ ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ППП

(а) *Выполнение полета воздушного судна на минимальной абсолютной высоте.*
За исключением случаев необходимости, связанной с осуществлением взлета или посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна по ППП ниже следующих высот:

- (1) Ниже соответствующих минимальных абсолютных высот, предписанных в разделах 95 и 97 настоящей главы; или,
- (2) Если в указанных разделах не имеется предписаний по минимальным абсолютным высотам, то -

- (i) При выполнении полетов на территории, определенной как горная территория в разделе 95, - ниже абсолютной высоты в 2 000 футов (600 м) над самым высоким препятствием в пределах горизонтальной дистанции в 4 морских мили (7,4 км) от намеченного курса; или,
- (ii) Во всех остальных случаях, - ниже абсолютной высоты в 1000 футов (300 м) над самым высоким препятствием в пределах горизонтальной дистанции в 4 морских мили (7,4 км) от намеченного курса.

Однако, если для конкретного маршрута или участка маршрута предписана как Минимальная Абсолютная Высота по Маршруту, так и Минимальная Абсолютная Высота Пролета Препятствий, в пределах 22 морских миль (41 км) от соответствующей наземной радионавигационной станции VOR (на основании приблизительного расчета такого расстояния пилотом), разрешается выполнять полет воздушного судна ниже такой Минимальной Абсолютной Высоты по Маршруту, но не ниже Минимальной Абсолютной Высоты Пролета Препятствий.

(b) *Набор высоты.* Набор высоты до большей минимальной абсолютной высоты по ППП необходимо начинать непосредственно после прохождения точки, с которой начинает применяться данный минимум абсолютной высоты, за исключением случаев наличия мешающих наземных препятствий, когда точка, с которой начинает применяться данный больший минимум абсолютной высоты, должна быть пройдена на соответствующей Минимальной Высоте Прохода над Контрольной Точкой или выше такой высоты.

91.179 КРЕЙСЕРСКАЯ ВЫСОТА ИЛИ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО ППП

(a) *В контролируемом воздушном пространстве.* При выполнении горизонтального полета воздушного судна по ППП в крейсерском режиме в контролируемом воздушном пространстве, необходимо выдерживать абсолютную высоту или эшелон полета, назначенные диспетчерским управлением воздушным движением для данного воздушного судна. Однако, если в диспетчерском разрешении указывается: «Выполнять полет над верхней границей облачности по ПВП», необходимо выдерживать абсолютную высоту или эшелон полета в соответствии с предписаниями §91.159.

(b) *В неконтролируемом воздушном пространстве.* За исключением случаев, когда воздушное судно находится в зоне ожидания не более 2 минут, а также, когда воздушное судно производит разворот, при выполнении горизонтального полета воздушного судна по ППП в крейсерском режиме в неконтролируемом воздушном пространстве, необходимо выдерживать соответствующую абсолютную высоту, как предписано ниже:

(1) При выполнении полета на высоте ниже 18 000 футов (5 400 м) над средним уровнем моря и -

(i) При магнитном курсе полета от нуля до 179 градусов, - высоту, составляющую любое нечетное количество тысяч футов абсолютной высоты над средним уровнем моря (например, 3 000 футов (900 м), 5000 футов (1 500 м) или 7000 футов (2100 м), или,

(ii) При магнитном курсе полета от 180 до 359 градусов, - высоту, составляющую любое четное количество тысяч футов абсолютной высоты над средним уровнем моря (например, 2 000 футов (600 м), 4000 футов (1 200 м) или 6 000 футов (1 800 м).

(2) При выполнении полета на высоте от 18 000 футов (5 400 м) и выше над средним уровнем моря, но ниже эшелона 290, и -

(i) При магнитном курсе полета от нуля до 179 градусов, - эшелон полета любого нечетного значения (например, 190, 210 или 230), или,

(ii) При магнитном курсе полета от 180 до 359 градусов, - эшелон полета любого четного значения (например, 180, 200 или 220).

(3) При выполнении полета в эшелоне 290 и выше, и -

(i) При магнитном курсе полета от нуля до 179 градусов, - эшелон полета любого значения, с интервалом 4 000 футов (1 200 м), начиная с эшелона 290 включительно, (например, эшелон полета 290, 330 или 370), или,

(ii) При магнитном курсе полета от 180 до 359 градусов, - эшелон полета любого значения, с интервалом 4 000 футов (1 200 м), начиная с эшелона 310 включительно, (например, эшелон полета 310, 350 или 390).

91.181 НАМЕЧЕННЫЙ КУРС ПОЛЕТА

При отсутствии иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, запрещается выполнять полет воздушного судна в пределах контролируемого воздушного пространства по ППП иначе как в соответствии со следующими предписаниями:

(а) По Федеральной воздушной трассе - вдоль осевой линии данной воздушной трассы.

(b) По любой другой воздушной трассе - вдоль линии прямого курса между наземными радионавигационными станциями и радиориентирами, определяющими данную трассу.

Однако, настоящий параграф не запрещает маневрирования воздушного судна в целях прохождения его на достаточно далеком расстоянии от других участников воздушного движения, а также маневрирования воздушного судна при полете по ПВП в целях обхода другого воздушного судна как до, так и во время набора высоты или снижения.

91.183 РАДИОСВЯЗЬ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ПО ППП

При выполнении полета воздушного судна по ППП в контролируемом пространстве, командир экипажа воздушного судна обязан вести постоянное радионаблюдение на соответствующей частоте и незамедлительно передавать по радио донесения по следующим пунктам:

(a) Время и абсолютная высота прохождения каждого из назначенных пунктов обязательных донесений или пунктов обязательных донесений, указанных диспетчерским управлением воздушным движением; однако, если при полете данного воздушного судна применяется радиолокационное управление, необходимо производить донесения при прохождении только тех пунктов, для которых имеется конкретное указание диспетчерского управления воздушным движением об обязательности донесения с них;

(b) Любые погодные условия в пути, не содержащиеся в прогнозе погоды; и

(c) Любая другая информация, касающаяся безопасности полета.

**91.185 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО ППП: ОТКАЗ ОБОРУДОВАНИЯ
ОДНОВРЕМЕННОЙ ДВУСТОРОННЕЙ РАДИОСВЯЗИ**

(a) *Общие положения.* Если не имеется иных разрешений со стороны диспетчерского управления воздушным движением, в случае отказа оборудования одновременной двусторонней радиосвязи при выполнении полета по ППП, необходимо действовать в соответствии с правилами настоящего параграфа.

(b) *Условия полета по ПВП.* Если отказ случается в условиях полета по ПВП или условия полета по ПВП наличествуют в пути после того, как случился отказ, пилот обязан продолжать полет по ПВП и как можно скорее произвести посадку.

(c) *Условия полета по ППП.* Если отказ случается в условиях полета по ППП, или если не могут быть выполнены требования пункта (b) настоящего параграфа, пилот обязан продолжать полет следующим образом:

(1) *Маршрут.*

- (i) По маршруту, назначенному в последнем диспетчерском разрешении, полученном для данного воздушного судна;
- (ii) При радиолокационном векторении воздушного судна, - по прямому маршруту от пункта отказа радиооборудования до радиоориентира, маршрута или воздушного пути по заданному курсу векторения;
- (iii) При отсутствии назначенного маршрута, - по маршруту, намеченному диспетчерским управлением воздушным движением при последней радиосвязи, или,

- (iv) При отсутствии назначенного маршрута и маршрута, намеченного диспетчерским управлением воздушным движением при последней радиосвязи, - по маршруту в плане полета.

(2) *Абсолютная высота.*

На наибольшей из абсолютных высот или в наивысшем из эшелонов полета, указанных ниже для участка маршрута, по которому выполняется полет:

- (i) Абсолютная высота или эшелон полета, назначенные в последнем диспетчерском разрешении, полученном для данного воздушного судна;
- (ii) Минимальная абсолютная высота (при необходимости, переведенная в минимальный эшелон полета, согласно предписаниям §91.121(с)) для полетов по ППП; или,
- (iii) Абсолютная высота или эшелон полета, намеченные диспетчерским управлением воздушным движением при последней радиосвязи.

(3) *Покидание границы действия разрешения.*

- (i) Если границей действия разрешения является контрольная точка, с которой начинается заход на посадку, пилот обязан начинать снижение или произвести снижение и заход на посадку насколько возможно ближе к расчетному времени, полученному при последней радиосвязи, если оно было получено, или, если оно не было получено, - насколько возможно ближе к расчетному времени прилета, вычисленному из расчетного времени в пути,

указанного в плане полета или поправленного (совместно с диспетчерской службой управления воздушным движением).

- (ii) Если контрольная точка, с которой начинается заход на посадку, не является границей действия разрешения, пилот обязан покинуть границу действия разрешения в расчетное время, полученное при последней радиосвязи, если оно было получено, или, если оно не было получено, - по прибытии на границу действия разрешения, - и продолжать полет к контрольной точке начала захода на посадку, а затем начинать снижение или произвести снижение и заход на посадку насколько возможно ближе к расчетному времени прилета, вычисленному из расчетного времени в пути, указанному в плане полета или поправленному (совместно с диспетчерской службой управления воздушным движением).

91.187 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО ППП В КОНТРОЛИРУЕМОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ: ОТЧЕТЫ О НЕИСПРАВНОСТЯХ

(a) Командир экипажа воздушного судна, выполняющий в контролируемом воздушном пространстве полет по ППП, обязан незамедлительно направить донесение диспетчерскому управлению воздушным движением о каких бы то ни было неисправностях работы навигационного оборудования, оборудования захода на посадку или оборудования радиосвязи, возникающих в полете;

(b) Командир экипажа воздушного судна обязан включить в донесение, оговоренное в пункте (a) настоящего параграфа, следующую информацию:

- (1) Опознавательный индекс воздушного судна;

- (2) Оборудование, в работе которого возникла неисправность;
- (3) До какой степени нарушена способность выполнения пилотом полета воздушного судна по ППП в системе диспетчерского управления воздушным движением; а также,
- (4) Характер и масштаб желательной помощи со стороны диспетчерского управления воздушным движением.

91.189 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО КАТЕГОРИЯМ II И III: ОБЩИЕ ПРАВИЛА ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ

(a) Запрещается выполнять полет по Категории II или по Категории III без соблюдения следующих условий:

- (1) В составе летного экипаж данного воздушного судна присутствуют командир экипажа и второй пилот, имеющие соответствующие полномочия и квалификационные отметки, предписанные в §61.3 настоящей главы;
- (2) Все члены летного экипажа обладают необходимыми знаниями по воздушному судну и действиям в процессе его эксплуатации; а также,
- (3) Панель управления перед пилотом, осуществляющим управление воздушным судном, оснащена контрольно-измерительными приборами, соответствующими типу применяемого автопилота.

(b) При отсутствии иных разрешений Администратора, запрещается выполнять полет по Категории II или по Категории III воздушного судна гражданской авиации без наличия всех наземных элементов оборудования, обязательных для

выполнения такого полета, и соответствующего бортового оборудования, находящихся в рабочем состоянии.

(с) *Разрешенная Относительная Высота Принятия Решения.* В контексте настоящего параграфа, при осуществлении схемы захода на посадку, предусматривающей обязательность учета Относительной Высоты Принятия Решения, разрешенной Относительной высотой Принятия Решения считается наибольшее значение высоты из указанных ниже:

- (1) Относительная Высота Принятия Решения, предписанная схемой захода на посадку.
- (2) Относительная Высота Принятия Решения, предписанная для данного командира экипажа.
- (3) Относительная Высота Принятия Решения, на которую рассчитано оборудование данного воздушного судна.

(d) Если не имеется иных разрешений со стороны Администратора, при осуществлении захода на посадку по Категории II или по Категории III, предусматривающего обязательность учета Относительной Высоты Принятия Решения, запрещается продолжать заход на посадку ниже разрешенной Относительной Высоты Принятия Решения без соблюдения следующих условий:

- (1) Воздушное судно находится в положении, из которого снижение на посадку на намеченную ВПП может быть произведено на стандартной скорости снижения при применении стандартных маневров, и где данная скорость снижения позволит осуществить касание ВПП в пределах зоны касания намеченной ВПП.

(2) Хотя бы один из нижеперечисленных визуальных ориентиров для намеченной ВПП четко виден пилоту и опознаваем им:

- (i) Система огней подхода, однако пилоту запрещается снижаться на высоту ниже 100 футов (30 м) над высотной отметкой зоны касания ВПП, используя в качестве визуального ориентира огни подхода, кроме случаев, когда красные ограничительные огни конца ВПП или красные предупредительные огни конца ВПП также четко видны и опознаваемы.
- (ii) Торец ВПП.
- (iii) Маркировка торца ВПП.
- (iv) Ограничительные огни торца ВПП.
- (v) Зона касания ВПП или маркировка зоны касания ВПП.
- (vi) Огни зоны касания ВПП.

(e) При отсутствии иных разрешений со стороны Администратора, во всех случаях, когда, при выполнении полета воздушного судна, требования пункта (d) настоящего параграфа не соблюдаются до осуществления касания ВПП, пилот обязан немедленно приступить к осуществлению соответствующей схемы ухода на второй круг.

(f) При осуществлении захода воздушного судна на посадку по Категории III, запрещается производить посадку данного воздушного судна без соблюдения требований, предусмотренных в письме-разрешении от Администратора.

(g) Пункты с (a) по (f) настоящего параграфа не относятся к производству полетов обладателями сертификатов, выданных на основании разделов 121, 125, 129 и 135 настоящей главы. Запрещается выполнять полет по Категории II или по Категории III воздушного судна гражданской авиации, если он производится обладателем сертификата, выданного на основании разделов 121, 125, 129 и 135

настоящей главы, без соблюдения требований в спецификации летной деятельности данного обладателя сертификата.

91.191 РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ПО КАТЕГОРИИ II И ПО КАТЕГОРИИ III

(a) За исключениями, предусмотренными в пункте (c) настоящего параграфа, после 4 августа 1997, запрещается выполнять полет по Категории II и по Категории III воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США, без соблюдения следующих условий:

- (1) На данном воздушном судне имеется действующее утвержденное руководство по производству полетов, соответственно, по Категории II или по Категории III;
 - (2) Данный полет производится в соответствии с порядком действий, инструкциями и ограничениями, изложенными в соответствующем руководстве; а также,
 - (3) Перечисленные в руководстве приборы и оборудование, обязательные для осуществления конкретного вида полетов по Категории II или по Категории III, подвергались техническому осмотру и техническому обслуживанию в соответствии с программой технического обслуживания и ремонта, содержащейся в руководстве.
- (b) Эксплуатант обязан хранить экземпляр каждого действующего утвержденного руководства по месту своей основной эксплуатационной базы и обязан по просьбе Администратора обеспечить доступность каждого руководства для проведения инспекции.

(с) Настоящий параграф не относится к производству полетов обладателями сертификатов, выданных на основании разделов 121 и 135 настоящей главы.

**91.193 СЕРТИФИКАТ О РАЗРЕШЕНИИ НЕКОТОРЫХ ВИДОВ
ПОЛЕТОВ ПО КАТЕГОРИИ II**

Администратор может выдать сертификат о разрешении отступления от требований §§91.189, 91.191 и 91.205(f) при выполнении полетов по Категории II на малых воздушных судах, оговоренных в качестве воздушных судов Категории А в §97.3 настоящей главы, если Администратор считает, что на основании условий такого сертификата, может осуществляться безопасное выполнение предполагаемых видов полетов. Такое разрешение не распространяется на выполнение полетов воздушного судна с целью перевозки людей или грузов за материальную компенсацию или по найму.

91.195 - 91.199 [Резерв]

**ПОДРАЗДЕЛ С - ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ,
ПРИБОРАМ И СЕРТИФИКАЦИИ**

91.201 [Резерв]

**91.203 ВОЗДУШНЫЕ СУДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ:
ТРЕБОВАНИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ**

(а) За исключениями, предусмотренными в §91.715, запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации, если на его борту отсутствуют следующие документы:

- (1) Соответствующий и действующий сертификат летной годности. Выданный в США сертификат летной годности, оговоренный настоящим подпунктом (за исключением разрешения на специальный полет, экземпляра соответствующей спецификации летной деятельности, выданной согласно §21.197(с) настоящей главы, соответствующих параграфов в оговоренном Разделах 121 и 135 настоящей главы руководстве авиаперевозчика, содержащих данную часть спецификации летной деятельности, выданной согласно §21.197(с), и разрешения на основании §91.611), должен содержать в себе регистрационный номер воздушного судна, присвоенный ему согласно Разделу 47 настоящей главы. Однако, сертификат летной годности может не содержать в себе специального опознавательного индекса воздушного судна до истечения 10 дней с момента присвоения такого индекса воздушному судну. Пересмотренный и дополненный сертификат летной годности, с указанием в нем специального опознавательного индекса, присвоенного воздушному судну, может быть получен только после подачи заявления в районный офис Службы Летных Стандартов Федеральной Авиационной Администрации.

- (2) Действующий регистрационный сертификат США, выданный владельцу данного воздушного судна, или, для выполнения полетов в пределах США, - вторая копия (на розовой бумаге) Заявления на Регистрацию Воздушного Судна, в соответствии с §47.31(b), или регистрационный сертификат, выданный на основании законодательства иностранного государства.
- (b) Запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации без соблюдения следующего условия: сертификат летной годности, предписываемый пунктом (а) настоящего параграфа, или разрешение на специальный полет, выданное в соответствии с §91.715, должны быть размещены у входа в пассажирский салон или кабину экипажа, так, чтобы они были доступны для прочтения пассажирам или экипажу.
- (c) Запрещается выполнять полет на воздушном судне с топливным баком, установленным в пассажирском или багажном отсеке, без соблюдения следующих условий: установка произведена в соответствии с требованиями Раздела 43 настоящей главы, и на борту данного воздушного судна имеется копия Формы 337 Федеральной Авиационной Администрации, разрешающей такую установку.
- (d) Запрещается выполнять полет самолета гражданской авиации (отечественной или иностранной авиакомпания) в аэропорт или из аэропорта США без соблюдения требований Раздела 34 настоящей главы, касающихся удаления воздуха из топливной системы и выброса выхлопных газов.

**91.205 ВОЗДУШНЫЕ СУДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ,
ПРИВОДИМЫЕ В ДВИЖЕНИЕ ДВИГАТЕЛЯМИ И ИМЕЮЩИЕ
СЕРТИФИКАТЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ СТАНДАРТНОЙ
КАТЕГОРИИ, ВЫДАННЫЕ В США: ТРЕБОВАНИЯ ПО
ПРИБОРАМ И ОБОРУДОВАНИЮ**

(а) *Общие положения.* За исключениями, предусмотренными пунктами (с)(3) и (е) настоящего параграфа, запрещается выполнять описанные в пунктах с (b) по (f) настоящего параграфа виды полетов воздушного судна гражданской авиации, приводимого в движение двигателями и имеющего сертификат летной годности стандартной категории, выданный в США, если данное судно не оснащено находящимися в рабочем состоянии приборами и оборудованием, указанными в данных пунктах (или аналогичными приборами и оборудованием, одобренными Федеральной Авиационной Администрацией) для таких видов полетов.

(b) *Правила визуального полета (в дневное время).* Для полетов по ПВП в дневное время являются обязательными следующие приборы и оборудование:

- (1) Указатель воздушной скорости.
- (2) Высотомер.
- (3) Магнитный компас.
- (4) Тахометр для каждого из двигателей.
- (5) Масляный манометр для двигателей, в которых используется барическая система.
- (6) Термометр для двигателей с жидкостной системой охлаждения.
- (7) Термометр масла для двигателей с воздушной системой охлаждения.
- (8) Манометр давления в коллекторе для высотных двигателей высоты.
- (9) Топливомер, показывающий уровень топлива в каждом из топливных баков.

- (10) Указатель положения шасси, для воздушных судов с убирающимися шасси.
- (11) Для малых воздушных судов гражданской авиации, сертифицированных после 11 марта 1996 года, в соответствии с Разделом 23 настоящей главы, - утвержденная система бортовых огней, «авиационного красного» или «авиационного белого» цвета, для предупреждения столкновения. В случае отказа какого-либо из огней системы бортовых огней для предупреждения столкновения, разрешается продолжать полет воздушного судна до места починки или замены поврежденного оборудования.
- (12) При выполнении полета по найму воздушного судна над водным пространством и на расстоянии от берега, превышающем дистанцию планирования при выключенных двигателях, - утвержденные плавсредства, легко доступные для пользования каждого из лиц, находящихся на воздушном судне, и не менее одной сигнальной ракеты. В контексте настоящего параграфа, понятие «берег» означает часть суши, примыкающую к воде и находящуюся выше наивысшей отметки прилива, и исключает участки суши, время от времени оказывающиеся под водой.
- (13) Утвержденные поясные привязные ремни безопасности с утвержденной системой защелки типа «металл-к-металлу» для всех лиц в возрасте от двух лет и старше, находящихся на воздушном судне.
- (14) Для малых самолетов гражданской авиации, изготовленных после 18 июля 1978 года, - утвержденные плечевые ремни безопасности для каждого переднего кресла. Плечевые ремни должны быть сконструированы таким образом, чтобы защитить сидящего от

серьезных травм головы при действии на него максимальных сил инерции, оговоренных в §23.561(b)(2) настоящей главы. Плечевые ремни, установленные на рабочих местах всех членов летного экипажа, должны обеспечивать члену экипажа, сидящему в своем кресле с пристегнутыми поясными и плечевыми ремнями безопасности, возможность выполнять все необходимые функции при выполнении полета. В контексте настоящего пункта, -

(i) Датой изготовления самолета считается дата, когда, согласно записям приемочного контроля, была признана укомплектованность самолета всеми необходимыми элементами и соответствие его типовым конструктивным данным, утвержденным Федеральной Авиационной Администрацией; а также,

(ii) «Передним креслом» считается кресло, расположенное на рабочем месте члена летного экипажа или любое кресло, расположенное рядом с таким креслом.

(15) Аварийный радиомаяк, если его наличие предписывается в §91.207.

(16) Для самолетов классов «обычные», «сервисные» и «для фигурных полетов», изготовленных после 12 декабря 1986 года, при схеме рассаживания пассажиров, предусматривающей не более 9 мест, помимо кресел пилотов, - плечевые ремни безопасности для -

(i) Каждого переднего кресла, соответствующего требованиям §23.785(g) и (h) настоящей главы, действующим на 12 декабря 1985 года;

(ii) Каждого дополнительного кресла, соответствующего требованиям §23.785(g) настоящей главы, действующим на 12 декабря 1985 года.

(17) Для вертолетов, изготовленных после 16 сентября 1992 года, - плечевые ремни безопасности для каждого кресла, соответствующего требованиям §27.2 или §29.2 настоящей главы, действующим на 16 сентября 1991 года.

(с) *Правила визуального полета (в ночное время).* Для полетов по ПВП в ночное время являются обязательными следующие приборы и оборудование:

(1) Приборы и оборудование, указанные в пункте (b) настоящего параграфа.

(2) Утвержденные позиционные огни.

(3) На всех воздушных судах гражданской авиации, зарегистрированных в США, - утвержденная система бортовых огней, «авиационного красного» или «авиационного белого» цвета, для предупреждения столкновения. Системы бортовых огней для предупреждения столкновения, первоначально установленные после 11 августа 1971 на воздушных судах, которым сертификация типа была присвоена до 11 августа 1971 года или заявление на присвоение которым сертификации типа было подано до 11 августа 1971 года, должны удовлетворять по меньшей мере стандартам систем бортовых огней для предупреждения столкновения, указанным, соответственно, в Разделах 23, 25, 27 или 29, которые являлись действующими на 10 августа 1971 года; однако, цвет таких огней может быть либо «авиационным красным», либо «авиационным белым». В случае отказа какого-либо из огней системы бортовых огней для предупреждения столкновения, разрешается

продолжать полет воздушного судна до посадки на месте починки или замены поврежденного оборудования.

- (4) Если на воздушном судне выполняются полеты по найму, - одна электрическая посадочная фара.
 - (5) Источник электроэнергии достаточной мощности для установленного на воздушном судне электрического и радио- оборудования.
 - (6) Один запасной набор плавких предохранителей, или по три запасных плавких предохранителя каждого обязательного типа, доступные пилоту во время полета.
- (d) *Правила полета по приборам.* для полетов по ППП являются обязательными следующие приборы и оборудование:

- (1) Приборы и оборудование, указанные в пункте (b) настоящего параграфа, а также, для полетов в ночное время, - приборы и оборудование, указанные в пункте (c) настоящего параграфа.
- (2) Система одновременной двусторонней радиосвязи и навигационное оборудование, соответствующее используемым наземным станциям.
- (3) Гироскопический указатель угловой скорости разворота; не касается следующих видов воздушных судов:
 - (i) Самолеты, оснащенные третьей системой определения положения фюзеляжа по приборам, используемой вплоть до достижения положения по тангажу и крену в 360 градусов, и установленной в соответствии с требованиями к приборам в §121.305(j) настоящей главы; а также,

(ii) Вертолеты, оснащенные третьей системой определения положения фюзеляжа по приборам, используемой вплоть до достижения положения по тангажу в плюс/минус 80 градусов и крену в плюс/минус 120 градусов, и установленной в соответствии с требованиями в §29.1303(g) настоящей главы.

(4) Индикатор скольжения/заноса.

(5) Чувствительный высотомер, настраивающийся по барометрическому давлению.

(6) Часы, показывающие время в часах, минутах и секундах, с подвижной секундной стрелкой или цифровой индикацией.

(7) Генератор или альтернатор достаточной мощности.

(8) Гироскопический указатель тангажа и крена (искусственный горизонт).

(9) Гироскопический указатель направления (курсовой гироскоп или аналогичное оборудование).

(e) *Полет на высоте от 24 000 футов (7 200 м) и более над средним уровнем моря (эшелон полета 240).* Если пунктом (d)(2) настоящего параграфа предписывается наличие радионавигационного оборудования (VOR), запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США, в пределах 50 штатов и Федерального Округа Колумбия в эшелоне полета 240 и выше, если данное воздушное судно не оснащено утвержденным дальномерным оборудованием. В случае отказа, при полете в эшелоне 240 и выше, дальномерного оборудования, оговоренного в настоящем пункте, командир экипажа воздушного судна обязан немедленно сообщить об этом диспетчерскому

управлению воздушным движением, а затем продолжать полет в эшелоне 240 и выше до следующего аэропорта намеченной посадки, в котором могут быть произведены ремонт или замена данного оборудования.

(f) *Выполнение полетов по Категории II.* Требованиями к полетам по Категории II являются требования к приборам и оборудованию, указанные

- (1) - в пункте (d) настоящего параграфа и
- (2) - в Приложении А к настоящему разделу.

(g) *Выполнение полетов по Категории III.* Приборы и оборудование, обязательные для полетов по Категории III, оговорены в пункте (d) настоящего параграфа.

(h) *Исключения.* Пункты (f) и (g) настоящего параграфа не относятся к выполнению полетов обладателями сертификатов, выданных в соответствии с разделами 121 и 135 настоящей главы.

91.207 АВАРИЙНЫЕ РАДИОМАЯКИ

(a) За исключениями, предусмотренными в пунктах (e) и (f) настоящего параграфа, запрещается выполнять полет зарегистрированного в США самолета гражданской авиации, без соблюдения следующих условий:

- (1) На данном самолете должен быть установлен утвержденный аварийный радиомаяк автоматического типа, находящийся в рабочем состоянии для выполнения нижеперечисленных видов полетов, однако, после 21 июня 1995 года, запрещается производить установку аварийных радиомаяков, соответствующих требованиям стандартов TSO-C91.

(i) Полеты, выполнение которых регулируется правилами в Разделах 121 и 125 для вспомогательных авиаперевозчиков и коммерческих эксплуатантов;

(ii) Чартерные рейсы, выполнение которых регулируется правилами в Разделе 121 настоящей главы для авиаперевозчиков внутренних линий и главных авиаперевозчиков; а также,

(iii) Полеты, выполнение которых регулируется правилами в Разделе 135 настоящей главы; или,

(2) При выполнении полетов, не оговоренных в пункте (а)(1) настоящего параграфа, на самолете должен быть установлен утвержденный аварийный радиомаяк персонального или автоматического типа, находящийся в рабочем состоянии, однако, после 21 июня 1995 года, запрещается производить установку аварийных радиомаяков, соответствующих требованиям стандартов TSO-C91.

(b) Аварийный радиомаяк, обязательный согласно требованиям пункта (а) настоящего параграфа, должен быть установлен на самолете таким образом, чтобы максимально снизить вероятность нанесения повреждений данному радиомаяку от ударной нагрузки в случае авиационного происшествия. Радиомаяки автоматического типа, стационарные и развертываемые, должны устанавливаться настолько возможно ближе к хвосту самолета.

(c) Батареи питания, применяемые для аварийных радиомаяков, обязательных согласно требованиям пунктов (а) и (b) настоящего параграфа, должны заменяться на новые (или перезаряжаться, если они являются батареями аккумуляторного типа) в следующих случаях:

- (1) Если данный радиомаяк находился в использовании в общей сложности более 1 часа; или,
- (2) Если истекли 50 процентов периода их нормальной эксплуатации (или, в случае батарей аккумуляторного типа, 50 процентов периода их нормальной эксплуатации после зарядки), в соответствии со сроками, утвержденными изготовителем радиомаяка.

Дата нового срока замены (или перезарядки) батареи должна быть четко указана на корпусе радиомаяка и внесена в журнал технического обслуживания данного воздушного судна. Пункт (с)(2) настоящего параграфа не относится к батареям, на которые не оказывают существенного влияния вероятные периоды хранения без использования (например, батареи, активируемые водой).

(d) Аварийный радиомаяк, обязательный согласно требованиям пункта (а) настоящего параграфа, должен подвергаться техническому осмотру в течение 12 месяцев после последнего осмотра в целях подтверждения следующего:

- (1) Правильной установки;
- (2) Отсутствия коррозии батарей;
- (3) Работы органов управления и датчика ударной нагрузки; а также,
- (4) Наличия достаточного сигнала, излучаемого его антенной.

(e) Невзирая на положения пункта (а) настоящего параграфа, разрешается:

- (1) Перегон вновь приобретенного самолета с места, где он был принят во владение, на место установки аварийного радиомаяка; а также,

- (2) Перегон самолета с неработающим аварийным радиомаяком с места, где не могут быть произведены ремонт или замена, на место, где они могут быть произведены.

При перегоне самолета в соответствии с положениями пункта (е) настоящего параграфа, запрещается перевозка на борту такого самолета каких-либо иных лиц, кроме обязательных членов экипажа.

- (f) Пункт (а) настоящего параграфа не относится к следующим воздушным судам:

- (1) Воздушным судам с турбореактивными двигателями;
- (2) Воздушным судам при выполнении регулярных рейсов;
- (3) Воздушным судам при выполнении учебных полетов, целиком проводящихся в пределах радиуса 50 морских миль (92 км) от аэропорта, из которого такие местные полеты начаты;
- (4) Воздушным судам при выполнении полетов, связанных с конструированием и испытаниями;
- (5) Новым воздушным судам при выполнении полетов, связанных с их изготовлением, подготовкой и доставкой;
- (6) Воздушным судам при выполнении полетов, связанных с внесением в воздух химикатов и других веществ для сельскохозяйственных нужд;
- (7) Воздушным судам, сертифицированным Администратором для использования в научно-исследовательской деятельности;

- (8) Воздушным судам, используемым для демонстрации соответствия требованиям правил, для тренировки экипажей, в выставочных целях, в воздушных скоростных состязаниях или в целях изучения рынка;
- (9) Воздушным судам, предназначенных для перевозки не более одного лица; а также,
- (10) Воздушному судну в течение периода времени, когда с него в целях осмотра, ремонта, переделки или замены был временно снят радиомаяк, с учетом следующих условий:
- (i) Запрещается выполнять полет воздушного судна без наличия в его бортовой документации записи, содержащей дату первоначального снятия радиомаяка, его марку, модель, заводской номер и причину его снятия, а также наличия на борту воздушного судна видимой пилоту таблички «Аварийный радиомаяк не установлен».
 - (ii) Запрещается выполнять полет воздушного судна по истечении 90 дней после даты первоначального снятия аварийного радиомаяка с данного воздушного судна.

91.209 БОРТОВЫЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Запрещается:

- (a) В период от захода до восхода солнца (или, для Аляски, в период, когда неосвещенный объект значительного размера не виден на расстоянии 3 статутных миль (4,8 км) или когда солнце находится не выше 6° под линией горизонта), -

- (1) Выполнять полет воздушного судна, если на нем не имеется позиционных огней;
- (2) Производить парковку или передвижение воздушного судна по территории аэропорта, на которой производятся ночные полеты, или в опасной близости от нее, без соблюдения следующих условий по данному воздушному судну:
 - (i) Оно достаточно освещено;
 - (ii) Имеющиеся на нем позиционные огни включены; или,
 - (iii) Оно находится на территории, отмеченной светосигнальными огнями.
- (3) Ставить воздушное судно на якорь без соблюдения следующих условий по данному воздушному судну:
 - (i) Имеющиеся на нем якорные огни включены; или,
 - (ii) Оно находится в акватории, где наличия якорных огней на водных судах не требуется; а также,
- (b) Выполнять полет воздушного судна, оснащенного системой бортовых огней для предупреждения столкновения, с выключенными бортовыми огнями для предупреждения столкновения. Однако, не требуется включения бортовых огней для предотвращения столкновения, если командир экипажа воздушного судна считает, что в данных условиях выполнения полета, целесообразно выключить бортовые огни в интересах безопасности.

91.211 РЕЗЕРВНЫЙ КИСЛОРОД

(а) *Общие положения.* Запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США -

(1) На высотах по давлению в кабине от 12 500 футов (3 750 м) до 14 000 футов (4 200 м) над средним уровнем моря включительно - без обеспечения всех членов минимального обязательного состава летного экипажа, в течение отрезка полета на этих высотах продолжительностью более 30 минут, резервным кислородом, которым они обязаны пользоваться;

(2) На высотах по давлению в кабине более 14 000 футов (4 200 м) над средним уровнем моря - без обеспечения всех членов минимального обязательного состава летного экипажа, на протяжении всего времени полета на этих высотах, резервным кислородом, которым они обязаны пользоваться;

(3) На высотах по давлению в кабине более 15 000 футов (4 500 м) над средним уровнем моря - без обеспечения всех лиц на борту воздушного судна резервным кислородом.

(b) *Воздушные суда с герметизированной кабиной.*

(1) Запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации, зарегистрированного в США -

(i) На высотах полета выше эшелона 250, если на воздушном судне не имеется как минимум 10-минутного запаса резервного кислорода, в дополнение к запасу кислорода, обязательному согласно пункту (а) настоящего параграфа, для обеспечения им

всех лиц на борту воздушного судна в случае вынужденного снижения в связи с разгерметизацией кабины; а также,

(ii) На высотах полета выше эшелона 350 - без использования хотя бы одним из пилотов кислородной маски, которая должна быть надета, застегнута, плотно пригнана и должна подавать кислород либо постоянно, либо автоматически при превышении высоты по давлению в кабине 14 000 футов (4 200 м) над средним уровнем моря; однако, пилоту нет необходимости надевать кислородную маску и пользоваться ею при полете не выше эшелона 410, если перед панелью управления самолетов находятся два пилота и у каждого из них имеется быстро-надевающаяся кислородная маска, которую можно быть надеть на лицо из положения готовности, застегнуть и плотно пригнать так, чтобы обеспечить подачу кислорода, при помощи одной руки в течение 5 секунд.

(2) Независимо от положений пункта (b)(1)(ii) настоящего параграфа, если у пилота возникнет необходимость покинуть свое рабочее место перед панелью управления воздушным судном при полете выше эшелона 350, то пилот, оставшийся перед панелью управления самолетом обязан надеть кислородную маску и пользоваться ею до тех пор, пока другой пилот не вернется на свое рабочее место.

91.213 ПРИБОРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ В НЕРАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ

(a) За исключениями, предусмотренными в пункте (d) настоящего параграфа, запрещается производить взлет воздушного судна с установленными на нем приборами или оборудованием в нерабочем состоянии без соблюдения следующих условий:

- (1) Для данного воздушного судна имеется утвержденный Перечень Минимально Необходимого Оборудования.
- (2) На борту данного воздушного судна имеется письмо-разрешение, выданное Районным Офисом Службы Летных Стандартов, которому подведомственна территория, включающая местоположение эксплуатанта данного воздушного судна, и разрешающее выполнение полетов данного воздушного судна в соответствии с Перечнем Минимально Необходимого Оборудования. Письмо-разрешение может быть получено по письменному запросу обладателя сертификата летной годности. Перечень Минимально Необходимого Оборудования и с письмо-разрешение совместно составляют дополнительный сертификат по типу для данного воздушного судна.
- (3) Утвержденный Перечень Минимально Необходимого Оборудования должен -
- (i) Быть подготовлен в соответствии с ограничениями, оговоренными в пункте (b) настоящего параграфа.
 - (ii) Предусматривать выполнение полетов на воздушном судне, определенные приборы и оборудование которого находятся в нерабочем состоянии.
- (4) Доступная пилоту бортовая документация по воздушному судну должна содержать запись, выявляющую приборы и оборудование в нерабочем состоянии.
- (5) Воздушное судно эксплуатируется с соблюдением всех соответствующих условий и ограничений, содержащихся в Перечне

Минимально Необходимого Оборудования и письме, разрешающем применение данного Перечня.

(b) Запрещается включать в Перечень Минимально Необходимого Оборудования следующие приборы и оборудование:

(1) Приборы и оборудование, являющиеся так или иначе обязательными согласно требованиям по летной годности, в соответствии с которыми данный тип самолета был сертифицирован и которые являются обязательными для безопасной эксплуатации при всех условиях выполнения полетов.

(2) Приборы и оборудование, рабочее состояние которых обязательно согласно распоряжению по летной годности, если распоряжением по летной годности не предписано иначе.

(3) Приборы и оборудование, обязательные для конкретных видов полетов согласно настоящему разделу.

(c) Лицу, получившему разрешение к применению утвержденного Перечня Минимально Необходимого Оборудования, выданного для конкретного воздушного судна на основании разделов 121, 125 или 135 настоящей главы, разрешается применять такой Перечень Минимально Необходимого Оборудования в связи с полетами, выполняемыми на данном воздушном судне согласно предписаниям настоящего раздела, без дополнительного утверждения.

(d) За исключением полетов, выполнение которых регулируется пунктами (a) или (c) настоящего параграфа, разрешается производить взлет воздушного судна, с имеющимися на нем приборами и оборудованием в нерабочем состоянии, без наличия утвержденного Перечня Минимально Необходимого Оборудования, при

полете, выполнение которого регулируется настоящим разделом, если при этом соблюдаются следующие условия:

(1) Данный полет выполняется на -

- (i) Вертолете, самолете с поршневыми двигателями, планере или ЛА легче воздуха, для которого не был выработан Перечень Минимально Необходимого Оборудования в рабочем состоянии; или,
- (ii) Малом вертолете, малом самолете с поршневыми двигателями, планере или ЛА легче воздуха, для которого выработан Перечень Минимально Необходимого Оборудования в Рабочем Состоянии; а также,

(2) Данные приборы и оборудование в нерабочем состоянии -

- (i) Не являются приборами и оборудованием, предписанными в качестве обязательных для выполнения полетов по ПВП в дневное время в соответствующих требованиях по летной годности, по которым сертифицирован данный тип воздушного судна;
- (ii) Не указаны в качестве обязательных в перечне оборудования воздушного судна или в Перечне Оборудования по Видам Полетов для данного вида полета;
- (iii) Не являются обязательными согласно положениям §91.205 или согласно какому-либо другому правилу настоящего раздела для данного конкретного вида полета; и,

(iv) В распоряжении по летной годности не содержится требования об обязательности нахождения данных приборов и оборудования в рабочем состоянии; а также,

(3) Данные приборы и оборудование в нерабочем состоянии -

(i) Сняты с воздушного судна, о чем сообщается в табличке, прикрепленной в кабине экипажа, и о чем произведена соответствующая запись в журнале технического обслуживания в соответствии с требованиями раздела 43 настоящей главы; или,

(ii) Отключены и помечены табличкой «В нерабочем состоянии». Если отключение прибора или оборудования в нерабочем состоянии связано с его ремонтом, он должен быть произведен и задокументирован в соответствии с требованиями раздела 43 настоящей главы; а также,

(4) Решение о том, что нерабочее состояние данных приборов или оборудования не создает опасного фактора для данного воздушного судна, принимается пилотом, имеющим соответствующую сертификацию и квалификационные отметки, согласно требованиям раздела 61 настоящей главы, или лицом, имеющим соответствующую сертификацию и квалификационные отметки для проведения ремонтных работ на воздушном судне. Воздушное судно, на котором имеются приборы или оборудование в нерабочем состоянии в соответствии с изложенным в пункте (d) настоящего параграфа, считается воздушным судном в надлежащем образом переделанном состоянии, приемлемом для Администратора.

(e) Невзирая на остальные положения настоящего параграфа, разрешается эксплуатация воздушного судна, на котором имеются приборы или оборудование в

нерабочем состоянии, при наличии специального разрешения на полет, выданного согласно §§21.197 и 21.199 настоящей главы.

91.215 АВТООТВЕТЧИК СИСТЕМЫ УВД С КАНАЛОМ ВЫСОТЫ И ЕГО ПРИМЕНЕНИЕ

(a) *Все воздушное пространство:* Воздушные суда гражданской авиации, зарегистрированные в США. Для полетов, выполнение которых не регулируется разделами 121, 127 и 135 настоящей главы, установленное оборудование автоответчика системы УВД должно удовлетворять требованиям к рабочим характеристикам и к режиму работы стандарта TSO-C74b (Режим А) любого класса или стандарта TSO-C74c (Режим А с каналом высоты) любого класса, в зависимости от ситуации, либо стандарта TSO-C112 (Режим S) соответствующего класса.

(b) *Все воздушное пространство:* При отсутствии иных разрешений или указаний со стороны УВД, запрещается выполнять полет воздушного судна в воздушном пространстве, описанном в пунктах с (b)(1) по (b)(5) настоящего параграфа, если данное воздушное судно не оснащено следующими видами оборудования: находящимся в рабочем состоянии кодированным радиолокационным маяком-ответчиком, обладающим либо способностью работы с кодом в Режиме 3/A 4096 и отвечающим на запросы в Режиме 3/A при помощи кода, указанного диспетчерским управлением воздушным движением, либо обладающим способностью работы с кодом в Режиме S и отвечающим на запросы в Режиме 3/A при помощи кода, указанного диспетчерским управлением воздушным движением, а на мультирежимные запросы и запросы в Режиме S - согласно соответствующим требованиям стандарта TSO C-112, а также автоматическим оборудованием определения высоты по давлению (каналом высоты), обладающим способностью работы в Режиме C и автоматически отвечающим на запросы в Режиме C путем передачи информации о высоте по

давлению через каждые 100 футов (30 м). Настоящее требование относится к следующим воздушным судам:

- (1) *Ко всем воздушным судам* - в зонах воздушного пространства Класа А, Класа В и Класа С;
- (2) *Ко всем воздушным судам* - во всем воздушном пространстве в пределах 30 морских миль (55,5 км) от аэропортов, перечисленных в параграфе 1 приложения D к настоящему разделу, от земли до 10 000 футов (3 000 м) над средним уровнем моря;
- (3) Невзирая на положения пункта (b)(2) настоящего параграфа, разрешается производить полеты в воздушном пространстве в пределах 30 морских миль (55,5 км) от аэропортов, перечисленных в параграфе 1 приложения D к настоящему разделу, воздушных судов, которые не были первоначально сертифицированы как имеющие электрическую систему с приводом от двигателя, или которые не были повторно сертифицированы после установки на них такой системы, а также аэростатов и планеров, если такие полеты производятся -
 - (i) За пределами зон воздушного пространства Класа А, Класа В и Класа С; и,
 - (ii) Ниже абсолютной высоты нижней границы облачности в зоне воздушного пространства Класа В или Класа С, приписанной к аэропорту, или ниже 10 000 футов (3 000 м) над средним уровнем моря, в зависимости от того, что ниже; а также,
- (4) *Ко всем воздушным судам* в воздушном пространстве выше нижней границы облачности и в пределах горизонтальных границ зоны воздушного пространства Класа В или Класа С, приписанной к

аэропорту, вверх до 10 000 футов (3 000 м) над средним уровнем моря; а также,

- (5) Ко всем воздушным судам, кроме воздушных судов, которые не были первоначально сертифицированы как имеющие электрическую систему с приводом от двигателя, или которые не были повторно сертифицированы после установки на них такой системы, аэростатов и планеров, в следующих зонах воздушного пространства:
- (i) Во всем воздушном пространстве 48 смежных штатов США и Федерального Округа Колумбия - на высотах не ниже 10 000 футов (3 000 м) над средним уровнем моря, за исключением воздушного пространства от 2 500 футов (750 м) над землей и ниже; и,
 - (ii) В воздушном пространстве от земли до 10 000 футов (3 000 м) над средним уровнем моря в радиусе 10 морских миль (18,5 км) от аэропортов, перечисленных в параграфе 2 приложения D к настоящему разделу, за исключением воздушного пространства ниже 1 200 футов (360 м) за пределами горизонтальных границ территории, которой соответствует воздушное пространство, приписанное к такому аэропорту.
- (с) *Выполнение полета при включенном ответчике.* При выполнении полета в зонах воздушного пространства, оговоренных в пункте (b) настоящего параграфа, или в контролируемом воздушном пространстве, воздушного судна, оборудованного ответчиком системы управления воздушным движением, который находится в рабочем состоянии и подвергается техническому обслуживанию согласно положениям §91.413 настоящего раздела, необходимо использовать такой ответчик, включая канал высоты для работы в Режиме C, если он имеется, и

отвечать посредством соответствующего кода или в соответствии с предписаниями УВД.

(d) *Отступления от правил, разрешенные УВД.* Просьбы о разрешении отступления от правил должны адресоваться в диспетчерскую службу управления воздушным движением, в ведении которой находится воздушное пространство, о котором идет речь, в следующие сроки:

- (1) Просьба о разрешении выполнения полета воздушного судна с работающим автоответчиком, но неработающим каналом высоты, имеющим способность работы в Режиме С, может быть адресована в любое время.
- (2) Просьба о разрешении выполнения полета воздушного судна с неработающим ответчиком в аэропорт конечного назначения, включая промежуточные посадки, или о продолжении полета к месту, где могут быть осуществлены необходимые починки, или о том и о другом, может быть адресована в любое время.
- (3) Просьба о разрешении выполнения полета воздушного судна, не оборудованного автоответчиком, должна быть адресована не позднее, чем за час до предполагаемого выполнения полета.

91.217 СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ ДАННЫМИ АВТОМАТИЧЕСКОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЫСОТЫ ПО ДАВЛЕНИЮ И ДАННЫМИ ПИЛОТА ПО ВЫСОТЕ

Запрещается использовать автоматическое оборудование определения высоты по давлению, связанное с автоответчиком радиомаяка, в следующих случаях:

- (a) Если имеется указание со стороны УВД о его исключении;
- (b) Если при его установке не были произведены испытания и поверка его работы по передаче данных об абсолютной высоте, соответствующих, в пределах окрестности 125 футов (37,5 м) (при вероятности 95%), градуированному нулевому положению высотомера, который обычно применяется для выдерживания высоты полета, если данный высотомер установлен на 29.92 дюйма ртутного столба (759,97 мм рт. ст.) для абсолютных высот от уровня моря до максимальной высоты полета данного воздушного судна; а также,
- (c) Если высотомеры и цифровые преобразователи в данном оборудовании не удовлетворяют стандартам, соответственно, TSO-C10b и TSO-C88.

**91.219 БОРТОВАЯ СИСТЕМА ИЛИ УСТРОЙСТВО СИГНАЛИЗАЦИИ
ОПАСНОГО ИЗМЕНЕНИЯ ВЫСОТЫ ПОЛЕТА: САМОЛЕТЫ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ С ТУРБОРЕАКТИВНЫМИ
ДВИГАТЕЛЯМИ**

- (a) За исключениями, предусмотренными в пункте (d) настоящего параграфа, запрещается выполнять полет зарегистрированного в США самолета гражданской авиации с турбореактивными двигателями, если данный самолет не оборудован утвержденной бортовой системой или устройством сигнализации опасного изменения высоты полета, находящимися в рабочем состоянии и соответствующими требованиям пункта (b) настоящего параграфа.
- (b) Бортовая сигнальная система или устройство, обязательные согласно пункту (a) настоящего параграфа, должны обладать способностью выполнения следующих функций:

- (1) Сигнализировать пилоту -

- (i) О приближении к предварительно заданной абсолютной высоте при наборе высоты или снижении, путем заблаговременной подачи последовательности как звуковых, так и визуальных сигналов, чтобы обеспечить пилоту возможность вывести самолет на горизонтальный полет на предварительно заданной высоте; или,
 - (ii) О приближении к предварительно заданной абсолютной высоте при наборе высоты или снижении, путем заблаговременной подачи последовательности визуальных сигналов, чтобы обеспечить пилоту возможность вывести самолет на горизонтальный полет на предварительно заданной высоте, и путем подачи звукового сигнала при отклонении курса вверх и вниз от заданной высоты;
- (2) Обеспечивать подачу обязательных сигналов на высотах от уровня моря до максимальной высоты полета, утвержденной для самолета, на котором установлены данная система или устройство;
 - (3) Задавать абсолютные высоты с шагом, соизмеримым с абсолютными высотами, на которых выполняются полеты данного воздушного судна;
 - (4) Обеспечивать возможность его испытаний без применения специального оборудования в целях установления правильности подачи предупредительных сигналов; а также,
 - (5) Принимать необходимые установочные параметры барометрического давления, если данная система или устройство работает с использованием барометрического давления.

Однако, при полетах ниже 3 000 футов (900 м) над землей, достаточным для соблюдения требований настоящего пункта является обеспечение данной системой или устройством хотя бы одного визуального или звукового сигнала. Для обеспечения такого сигнала, разрешается также использовать радиовысотомер, если у эксплуатанта имеется утвержденный порядок его применения для определения, соответственно, Относительной Высоты Принятия Решения или Минимальной Допустимой Высоты Снижения.

(с) Все эксплуатанты, на которых распространяется действие настоящего параграфа, обязаны выработать и установить порядок применения бортовой системы или устройства сигнализации опасного изменения высоты полета, и все члены летных экипажей обязаны соблюдать установленный для них порядок.

(d) Пункт (а) настоящего параграфа не относится к выполнению полетов на самолетах, имеющих сертификаты экспериментального воздушного судна, и к выполнению полетов на самолетах в следующих целях:

- (1) Перегон вновь приобретенного самолета с места, где он был принят во владение, на место установки бортовой системы или устройства сигнализации опасного изменения высоты.
- (2) Продолжение полета по первоначальному плану, если бортовая система или устройство сигнализации об опасном изменении высоты перестали работать после взлета самолета; однако, запрещается производить вылет данного самолета из пункта, где может быть произведена починка или замена данного оборудования.
- (3) Перегон самолета с неработающими бортовой системой или устройством сигнализации об опасном изменении высоты с места, где не могут быть произведены ремонт или замена, на место, где они могут быть произведены.

(4) Проведение летных испытаний самолета в целях установления его летной годности.

(5) Перегон самолета в какой-либо пункт за пределами США с целью регистрации его в иностранном государстве.

(6) Проведение демонстрационного полета самолета при продаже.

(7) Тренировка иностранных летных экипажей по выполнению полета на самолете до его перегона в пункт за пределами США с целью регистрации его в иностранном государстве.

91.221 ОБОРУДОВАНИЕ БОРТОВОЙ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ОПАСНОГО СБЛИЖЕНИЯ И ЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ

(a) *Все воздушное пространство: Воздушные суда гражданской авиации, зарегистрированные в США.* Все бортовые системы предупреждения опасного сближения, устанавливаемые на воздушных судах гражданской авиации, зарегистрированных в США, должны утверждаться Администратором.

(b) *Требование об обязательности применения бортовой системы предупреждения опасного сближения.* При выполнении полета на воздушном судне, оборудованном находящейся в рабочем состоянии бортовой системой предупреждения опасного сближения, необходимо постоянно держать данную систему включенной и работающей.

91.223 - 91.299 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ D - ВЫПОЛНЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

91.301 [Резерв]

91.303 ФИГУРНЫЙ ПОЛЕТ

Запрещается выполнять фигурный полет на воздушном судне -

- (a) Над густонаселенными территориями городов и поселков;
- (b) Над местами скопления людей на открытом воздухе;
- (c) В пределах горизонтальных границ территорий, соответствующих зонам воздушного пространства Класса В, Класса С, Класса D и Класса Е, приписанного к аэропорту;
- (d) В пределах 4 морских миль (7,4 км) от осевой линии какой-либо Федеральной воздушной трассы;
- (e) Ниже абсолютной высоты 1 500 футов (450 м) над землей; а также,
- (f) При дальности видимости менее трех статутных миль (4,8 км).

В контексте настоящего параграфа, «фигурный полет» означает намеренный маневр, включающий резкое изменение положения фюзеляжа воздушного судна при полете, аномальное положение фюзеляжа или аномальное ускорение, не являющиеся необходимыми при нормальном полете.

91.305 ЗОНЫ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ

Летные испытания воздушных судов разрешается проводить только над открытой водой и над малонаселенными территориями с неинтенсивным воздушным движением.

91.307 ПАРАШЮТЫ И ПАРАШЮТИРОВАНИЕ

(а) Пилоту воздушного судна гражданской авиации запрещается допускать перевозку на борту данного воздушного судна парашюта, доступного для аварийного пользования, если он не является парашютом утвержденного типа и не соблюдаются следующие требования, предъявляемые к нему:

- (1) Парашют типа «сиденье» (с куполом, расположенным сзади,) должен быть уложен в парашютный ранец сертифицированным укладчиком парашютов, имеющим соответствующие квалификационные отметки, не ранее, чем за 120 дней до полета;
- (2) Парашют любого другого типа должен быть уложен в парашютный ранец сертифицированным укладчиком парашютов, имеющим соответствующие квалификационные отметки, в следующие сроки:
 - (i) Не ранее, чем за 120 дней до полета, если его купол, ванты и стропы состоят исключительно из нейлона, гидратцеллюлозы или других подобных волокон или материалов, обладающих значительной стойкостью к разрушению под действием различного рода плесени, грибков и факторов гниения, развивающихся во влажной среде; или,
 - (ii) Не ранее, чем за 60 дней до полета, если какая-либо часть данного парашюта состоит из шелка, эпонжа или других натуральных

волокон или материалов, не указанных в пункте (a)(2)(i) настоящего параграфа.

(b) За исключением аварийных ситуаций, запрещается производить, а также, командиру экипажа запрещается разрешать производить прыжки с парашютом с борта воздушного судна в пределах территории США без соблюдения положений Раздела 105.

(c) Пилоту воздушного судна гражданской авиации, осуществляющего перевозку хотя бы одного пассажира (кроме членов летного экипажа), разрешается производить намеренные маневры с нижеперечисленными параметрами только в том случае, если на всех, кто находится на борту данного воздушного судна, надеты утвержденные парашюты:

(1) Угол крена, превышающий 60 градусов по отношению к линии горизонта;

(2) Положение с поднятой или опущенной носовой частью самолета, при котором угол наклона фюзеляжа воздушного судна превышает 30 градусов по отношению к линии горизонта.

(d) Пункт (c) настоящего параграфа не распространяется на следующее:

(1) Летные испытания с целью выдачи удостоверения пилота или проставления квалификационных отметок; а также,

(2) Введение в штопор и другие летные маневры, обязательные, согласно правилам, для выдачи удостоверений и проставления квалификационных отметок, если они задаются -

(i) - сертифицированным пилотом-инструктором или

(ii) - пилотом авиакомпании, проводящим обучение в соответствии с §61.169 настоящей главы.

(e) В контексте настоящего параграфа, «утвержденный парашют» означает:

(1) Парашют, изготовленный в соответствии с сертификатом типа или предписанием технических стандартов (серии C-23), или,

(2) Военный парашют для пользования личного состава, имеющий номер образца NAF, AAF или AN, номер стандарта AAF или любой другой номер военной маркировки или спецификации.

91.309 БУКСИРОВКА: ПЛАНЕРЫ

(a) Запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации, осуществляющего буксировку планера, без соблюдения следующих условий:

(1) Командир воздушного судна, осуществляющего буксировку, имеет необходимую квалификацию, в соответствии с §61.69 настоящей главы.

(2) Воздушное судно, осуществляющее буксировку, оборудовано сцепной вилкой, тип, а также способ установки которой, утверждены Администратором.

(3) Применяемый буксирный канат обладает сопротивлением разрыву, составляющим не менее 80 процентов от максимальной сертификационной массы планера в снаряженном состоянии и превышающим эту массу не более, чем в два раза. Однако, разрешается применять буксирный канат, который обладает сопротивлением разрыву, превышающим максимальную сертификационную массу

планера в снаряженном состоянии более, чем в два раза, если соблюдаются следующие условия:

(i) На месте крепления буксирного каната к планеру установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, составляющим не менее 80 процентов от максимальной сертификационной массы планера в снаряженном состоянии и превышающим эту массу не более, чем в два раза.

(ii) На месте крепления буксирного каната к воздушному судну, осуществляющему буксировку, установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, превышающим, но не более чем на 25 процентов, сопротивление на разрыв предохранительной серьги, установленной на месте крепления буксирного каната к планеру, и превышающим максимальную сертификационную массу планера в снаряженном состоянии не более, чем в два раза.

(4) До начала проведения какой бы то ни было летной деятельности, включающей буксировку, в пределах горизонтальных границ территорий, соответствующих зонам воздушного пространства Класса В, Класса С, Класса D или Класса Е, приписанного к аэропорту, а также до начала выполнения буксировочного полета, по требованию УВД, в пределах такого контролируемого воздушного пространства, командир экипажа воздушного судна обязан сообщить о нем на диспетчерскую вышку. Если диспетчерская вышка отсутствует или не работает, командир экипажа обязан, до начала проведения какой бы то ни было летной деятельности, включающей буксировку, уведомить о ней станцию обслуживания полетов Федеральной Авиационной Администрации, обслуживающую данное контролируемое пространство; а также,

(5) Имеется договоренность между пилотом воздушного судна, осуществляющего буксировку, и пилотом планера об общем ходе действий, включая сигналы взлета и отцепления, воздушную скорость и порядок действий в аварийной ситуации для каждого из пилотов.

(b) Пилоту воздушного судна гражданской авиации запрещается осуществлять намеренное отцепление буксирного каната после отцепления планера таким образом, что это может представить опасность для жизни или материального имущества другого лица.

91.311 БУКСИРОВКА: БЕЗ СОБЛЮДЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ §91.309.

Пилоту воздушного судна гражданской авиации запрещается осуществлять какую бы то ни было буксировку при помощи данного воздушного судна без соблюдения требований §91.309, иначе как в соответствии с условиями свидетельства об освобождении от выполнения требований, выданного Администратором.

91.313 ВОЗДУШНЫЕ СУДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАТЕГОРИИ «ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ»: ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

(a) Запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации категории «для специального использования» -

(1) Кроме как со специальной целью, для которой оно сертифицировано; а также,

(2) Если такой полет не является необходимым для осуществления конкретной деятельности, непосредственно связанной с такой специальной целью.

(b) В контексте пункта (а) настоящего параграфа, выполнение полета на воздушном судне гражданской авиации категории «для специального использования» с целью проведения тренировки членов летного экипажа для специальных полетов, для выполнения которых данное воздушное судно сертифицировано, считается полетом с такой специальной целью.

(c) Запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации «для специального использования» с целью перевозки людей или материального имущества за материальную компенсацию или по найму. В контексте настоящего пункта, специальный полет, при котором осуществляется перевозка людей или материалов, необходимых для выполнения цели такого полета, например, опыливания сельскохозяйственных культур, сева, опрыскивания и буксировки рекламных транспарантов (включая перевозку необходимых людей или материалов к месту осуществления цели такого полета), и выполнение полета с целью проведения тренировки членов летного экипажа для специальных полетов, не считаются полетами с целью перевозки людей или материального имущества за материальную компенсацию или по найму.

(d) Запрещается осуществлять перевозку людей на воздушных судах гражданской авиации категории «для специального использования», за исключением случаев, когда осуществляется перевозка -

(1) Члена летного экипажа;

(2) Члена летного экипажа-стажера;

(3) Лица, исполняющего необходимые функции в связи с целью специального полета, для выполнения которого сертифицировано данное воздушное судно; или,

(4) Лица, участие которого необходимо при осуществлении конкретной деятельности, непосредственно связанной с такой специальной целью.

(e) За исключением случаев, когда полет выполняется в соответствии с условиями свидетельства об освобождении от выполнения требований или ограничений для специальных полетов, выпущенных Администратором, запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации категории «для специального использования» в пределах США -

(1) Над густонаселенными территориями;

(2) На трассах с интенсивным воздушным движением; а также,

(3) Вблизи загруженных аэропортов, где производятся полеты по перевозке пассажиров.

(f) Настоящий параграф не относится к регулируемому Разделом 133 настоящей главы выполнению полетов с внешней подвеской грузов на вертолетах гражданской авиации, на которых не перевозятся пассажиры.

(g) Запрещается выполнять полеты на малом самолете гражданской авиации категории «для специального использования», изготовленном после 18 июля 1978 года, если каждое переднее кресло не оборудовано утвержденными плечевыми ремнями безопасности. Утвержденные плечевые ремни безопасности должны быть сконструированы так, чтобы защитить сидящего от серьезных травм головы при действии на него максимальных сил инерции, оговоренных в §23.561(b)(2) настоящей главы. Плечевые ремни, установленные на рабочих местах всех членов летного экипажа, должны обеспечивать члену экипажа, сидящему в своем кресле с пристегнутыми поясными и плечевыми ремнями безопасности, возможность

выполнять все необходимые функции при выполнении полета. В контексте настоящего пункта, -

(1) Датой изготовления самолета считается дата, когда, согласно записям приемочного контроля, была признана укомплектованность самолета всеми необходимыми элементами и соответствие его типовым конструктивным данным, утвержденным Федеральной Авиационной Администрацией; а также,

(2) «Передним креслом» считается кресло, расположенное на рабочем месте члена летного экипажа или любое кресло, расположенное рядом с таким креслом.

91.315 ВОЗДУШНЫЕ СУДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАТЕГОРИИ «ДЛЯ ОГРАНИЧЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ»: ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Запрещается выполнять полет на судне гражданской авиации категории «для ограниченного использования» с целью перевозки пассажиров за материальную компенсацию или по найму.

91.317 ВОЗДУШНЫЕ СУДА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ИМЕЮЩИЕ ВРЕМЕННЫЕ СЕРТИФИКАТЫ: ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

(а) Запрещается выполнять полет на воздушном судне гражданской авиации, имеющем временный сертификат, если лицо, выполняющее данный полет, не обладает правом получения временного сертификата летной годности согласно §21.213 настоящей главы.

(b) Запрещается выполнять полет воздушного судна гражданской авиации, имеющего временный сертификат, за пределами США, если лицо, выполняющее данный полет, не обладает особыми полномочиями для выполнения такого полета, полученными от Администратора и от всех иностранных государств, которых он касается.

(c) Запрещается выполнение полетов с целью воздушных перевозок на воздушном судне гражданской авиации, имеющем временный сертификат, если не имеется иных разрешений со стороны Начальника Службы Летных Стандартов.

(d) Если не имеется иных разрешений со стороны Администратора, запрещается выполнение полетов на воздушном судне гражданской авиации, имеющем временный сертификат, кроме как -

(1) В строгом соответствии с условиями сертификации типа или дополнительной сертификации по типу данного воздушного судна;

(2) Для тренировки летных экипажей, включая имитацию летной деятельности авиаперевозчиков;

(3) С целью демонстрационного полета, выполняемого изготовителем для предполагаемого покупателя;

(4) В целях изучения рынка изготовителем;

(5) С целью проверки в полете приборов, вспомогательных устройств и оборудования, не оказывающих влияния на соответствие характеристик данного воздушного судна основным нормам его летной годности; или,

(6) При эксплуатационных испытаниях данного воздушного судна.

(е) При выполнении полета воздушного судна гражданской авиации, имеющего временный сертификат, необходимо соблюдать предписанные ограничения, представленные в табличках с указаниями особенностей эксплуатации или изложенные во временном руководстве по летной эксплуатации воздушного судна или другом соответствующем документе. Однако, при выполнении полета в строгом соответствии с условиями сертификации типа или дополнительной сертификации по типу данного воздушного судна, необходимо руководствоваться ограничениями для экспериментальных воздушных судов, изложенными в §21.191 настоящей главы, а при выполнении летных испытаний - требованиями §91.305 настоящего раздела.

(f) При выполнении полета воздушного судна гражданской авиации, имеющего временный сертификат, необходимо выработать порядок действий по -

(1) Использованию летного состава и наземного персонала и руководства ими в ходе выполнения полетов, регулируемых положениями настоящего параграфа; а также,

(2) Выполнению полетов в аэропорты, где неизбежны взлет или посадка над населенными территориями, и из таких аэропортов. Запрещается выполнять полеты данного воздушного судна без соблюдения утвержденного порядка действий.

(g) При выполнении полета на воздушном судне гражданской авиации, имеющем временный сертификат, необходимо обеспечить надлежащую сертификацию всех членов летных экипажей и получение ими необходимых знаний по воздушному судну и их действиям процессе его эксплуатации.

(h) При выполнении полета на воздушном судне гражданской авиации, имеющем временный сертификат, необходимо подвергать его техническому

обслуживанию в соответствии с правилами и возможными специальными предписаниями Администратора.

(i) Во всех случаях, когда изготовитель или Администратор принимает решение о необходимости внесения изменений в конструктивное решение, процесс изготовления или порядок эксплуатации воздушного судна для обеспечения безопасной его эксплуатации, запрещается выполнять полеты на воздушном судне гражданской авиации, имеющем временный сертификат, до тех пор, пока данные изменения не будут внесены и утверждены. К выполнению полетов, регулируемым положениями настоящего параграфа, относятся и требования §21.99 настоящей главы.

(j) При выполнении полета на воздушном судне гражданской авиации, имеющем временный сертификат, -

(1) Разрешается перевозка на данном воздушном судне исключительно лиц, имеющих обоснованную заинтересованность в выполнении полетов, разрешенных настоящим параграфом, или имеющих специальные разрешения как изготовителя, так и Администратора; а также,

(2) Необходимо сообщить каждому из лиц, перевозка которых осуществляется на данном воздушном судне, о том, что оно имеет временный сертификат.

(k) Администратор может предписывать дополнительные ограничения или действия, которые он считает необходимыми, включая ограничения по количеству людей при перевозке их на борту воздушного судна.

**91.319 ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ИМЕЮЩИЕ СЕРТИФИКАТЫ
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА:
ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

(a) Запрещается выполнять полеты воздушного судна, имеющего сертификат экспериментального воздушного судна, -

(1) Кроме как со специальной целью, для которой ему был присвоен сертификат; а также,

(2) С целью перевозки людей или материального имущества за материальную компенсацию или по найму.

(b) Запрещается выполнять полеты воздушного судна, имеющего сертификат экспериментального воздушного судна, за пределами зоны, назначенной Администратором, до тех пор, пока не будет продемонстрировано, что:

(1) Данное воздушное судно является управляемым во всем диапазоне его нормальных скоростей и при выполнении всех необходимых маневров; а также,

(2) Данное воздушное судно не обладает эксплуатационными характеристиками или конструктивными особенностями, представляющими потенциальную опасность.

(c) При отсутствии иных разрешений со стороны Администратора в особых ограничениях летной деятельности, запрещается выполнять полеты воздушного судна, имеющего сертификат экспериментального воздушного судна, над густонаселенными территориями и на трассах с интенсивным воздушным движением. Администратор может выпустить особые ограничения летной деятельности для конкретного воздушного судна, разрешающие производить взлет

и посадку его над густонаселенными территориями и на трассах с интенсивным воздушным движением, в соответствии с условиями, назначенными в данном разрешении в интересах безопасности авиакоммерции.

(d) При выполнении полета на воздушном судне, имеющем сертификат экспериментального воздушного судна, необходимо:

(1) Сообщить каждому из лиц, перевозка которых осуществляется на данном воздушном судне, о том, что оно является экспериментальным;

(2) Выполнять полет по ПВП и исключительно в дневное время, если не имеется иных конкретных разрешений со стороны Администратора; а также,

(3) Сообщить на диспетчерскую вышку о том, что данное воздушное судно является экспериментальным, если полет выполняется в аэропорт, имеющий действующую диспетчерскую вышку, или из такого аэропорта.

(e) Администратор может назначить дополнительные ограничения, которые он считает необходимыми, включая ограничения по количеству людей при перевозке их на борту воздушного судна.

91.321 ПЕРЕВОЗКА КАНДИДАТОВ НА ВЫБОРАХ В ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ОРГАНЫ

(a) Эксплуатанту воздушного судна, кроме эксплуатантов, выполняющих полеты воздушных судов по правилам раздела 121, 125 или 135 настоящей главы, разрешается взимать плату за перевозку кандидата на выборах в Федеральные органы, представителя

данного кандидата или лица, находящегося в поездке по поручению данного кандидата, если -

- (1) Работа в качестве авиаперевозчика или коммерческого эксплуатанта не является основной коммерческой деятельностью данного эксплуатанта;
 - (2) Данная перевозка осуществляется по правилам раздела 91; а также,
 - (3) Плата за данную перевозку является обязательной, причем она не превышает объема платы, предписанного правилами Федеральной Избирательной Комиссии (в 11 и последующих главах Свода Федеральных Правил).
- (b) В контексте настоящего параграфа, термины «кандидат» и «выборы» соответствуют их определениям, изложенным в правилах Федеральной Избирательной Комиссии.

**91.323 УВЕЛИЧЕНИЕ МАКСИМАЛЬНОЙ МАССЫ, РАЗРЕШЕННОЙ
СЕРТИФИКАТАМИ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ ТИПОВ САМОЛЕТОВ,
ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПОЛЕТЫ В ШТАТЕ АЛЯСКА**

(a) Невзирая на положения Федеральных Авиационных Правил, Администратор утверждает, в соответствии с изложенным в настоящем параграфе, увеличение максимальной массы, разрешенной для самолета, сертифицированного по типу согласно положениям Авиационного Бюллетеня № 7-А Министерства Торговли США от 1 января 1931 года, с учетом поправок, или согласно правилам для самолетов категории «обычные» в разделе 4а бывших Правил Гражданской Авиации (Раздел 4а главы 14 Свода Федеральных Правил, изд. 1964 года), если полеты на данном самолете выполняются в Штате Аляска -

- (1) Эксплуатантом класса «воздушное такси» или другим авиоперевозчиком, или,
 - (2) Министерством Природных Ресурсов США при проведении правоприменительных мер, касающихся ресурсов дичи и рыбы, а также административных мер, мер по обнаружению пожаров и пожаротушительных мер по отношению к государственным землям.
- (b) Разрешенная сертификатом максимальная масса, утвержденная на основании положений настоящего параграфа, не может превышать -
- (1) 12 500 фунтов (5 625 кг);
 - (2) 115 процентов максимальной массы из значений масс, указанных в спецификациях Федеральной Авиационной Администрации по воздушным судам;
 - (3) Массы, при которой данный самолет соответствует требованию по положительному коэффициенту нагрузки при маневре для самолетов категории «обычные», оговоренному в §23.337 настоящей главы; а также,
 - (4) Массы, при которой данный самолет соответствует требованиям по характеристикам набора высоты, в соответствии с которыми данный тип самолета был сертифицирован.
- (c) При определении максимальной массы, разрешенной сертификатом, Администратор учитывает надежность конструкций самолета и характер местности, над которой будут выполняться полеты.

(d) Разрешенная сертификатом максимальная масса, определяемая в соответствии с положениями настоящего параграфа, вносится в эксплуатационные ограничения самолета и считается максимальной массой, разрешенной при выполнении полетов в пределах Штата Аляска.

**91.325 ВОЗДУШНЫЕ СУДА КАТЕГОРИИ «ПРОСТЕЙШИЕ»:
ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

(a) Запрещается выполнять полеты на воздушных судах категории «простейшие» с целью перевозки людей или материального имущества за материальную компенсацию или по найму.

(b) Разрешается выполнять полеты на воздушном судне категории «простейшие», которое подвергается техническому обслуживанию пилотом-владельцем в соответствии с утвержденной специальной программой технического осмотра и обслуживания только в том случае, если полет выполняется -

(1) Пилотом-владельцем, или,

(2) Лицом, назначенным пилотом-владельцем, при условии, что последний не получает денежной компенсации за такое использование данного воздушного судна.

91.327 - 91.399 [Резерв]

**ПОДРАЗДЕЛ Е - ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ,
ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И
ПЕРЕДЕЛКИ**

91.401 ПРИМЕНЕНИЕ

(a) Настоящий подраздел предписывает правила, касающиеся технического обслуживания, профилактического технического обслуживания и переделок воздушных судов гражданской авиации, зарегистрированных в США и выполняющих полеты в пределах или за пределами США.

(b) Параграфы 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 и 91.419 настоящего подраздела не относятся к воздушным судам, техническое обслуживание которых производится в соответствии с программой технического обслуживания для обеспечения постоянной летной годности, предусмотренной в разделах 121, 127, 129 и §135.411(a)(2) настоящей главы.

(c) Параграфы 91.405 и 91.409 настоящего раздела не относятся к самолетам, проходящим технический осмотр в соответствии с разделом 125 настоящей главы.

91.403 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(a) Владелец или эксплуатант воздушного судна несет основную ответственность за поддержание данного воздушного судна в состоянии летной годности, включая соблюдение требований раздела 39 настоящей главы.

(b) Запрещается производить техническое обслуживание, профилактическое техническое обслуживание и переделки воздушного судна иначе как в

соответствии с предписаниями настоящего подраздела и других соответствующих правил, включая положения раздела 43 настоящей главы.

(с) Запрещается выполнять полеты на воздушном судне, имеющем руководство изготовителя по техническому обслуживанию или инструкции по обеспечению постоянной летной годности, которые включают статью об ограничениях по летной годности, если не соблюдаются требования по срокам замены комплектующих деталей, срокам технических осмотров и соответствующим мерам, предусмотренные в данной статье, или требования по альтернативным срокам технических осмотров и соответствующим мерам, изложенные в спецификации летной деятельности, утвержденной Администратором согласно положениям разделов 121, 127 или 135 настоящей главы, или в соответствии с программой технического осмотра, утвержденной согласно положениям §91.409(e).

91.405 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Владелец или эксплуатант воздушного судна обязан:

(а) Производить технический осмотр данного судна согласно предписаниям подраздела Е настоящего раздела и производить ремонт неисправностей согласно предписаниям раздела 43 настоящей главы в периоды между техническими осмотрами, за исключениями, предусмотренными пунктом (с) настоящего параграфа;

(b) Обеспечивать внесение персоналом по техобслуживанию соответствующих записей в журнал технического обслуживания воздушного судна, указывающих, что данное воздушное судно утверждено к возврату в эксплуатацию.

(с) Производить ремонт, замену, снятие или технический осмотр приборов или элементов оборудования, нерабочее состояние которых допускается §91.213(d)(2) настоящего раздела, при очередном обязательном техническом осмотре; а также,

(d) Если учтенные неисправности включают приборы или оборудование в нерабочем состоянии, - обеспечивать установление соответствующей таблички, согласно требованиям §43.11 настоящей главы.

91.407 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, ПРОФИЛАКТИЧЕСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ИЛИ ПЕРЕДЕЛОК

(а) Запрещается выполнять полеты на воздушном судне, подвергшемся техническому обслуживанию, профилактическому техническому обслуживанию, капитальному ремонту или переделкам, без соблюдения следующих условий:

(1) Его возврат в эксплуатацию был утвержден лицом, уполномоченным на основании §43.7 настоящей главы; а также,

(2) Была произведена соответствующая запись о техническом обслуживании, согласно требованиям §43.9 или §43.11.

(b) Запрещается перевозка пассажиров (за исключением членов экипажа) в самолете, который был отремонтирован, перестроен, или переделан таким образом, что это значительно изменило его летные характеристики или его управление в полете, до тех пор, пока соответственно квалифицированный пилот, имеющий удостоверение хотя бы пилота-любителя, не выполнит полет на данном самолете, проведя эксплуатационную проверку ремонта, технического обслуживания или переделок, и не занесет результаты полета в бортовой журнал самолета.

(с) Проверочный полет, оговоренный в пункте (b) настоящего параграфа, не требуется, если по результатам предварительных наземных испытаний, технического осмотра или того и другого, в результате ремонта, перестройки, профилактического технического обслуживания или переделок летные характеристики самолета и его управление в полете не претерпели значительных изменений.

91.409 ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСМОТРЫ

(a) За исключениями, предусмотренными пунктом (с) настоящего параграфа, запрещается эксплуатация самолетов, не прошедших в течение предшествующих 12 календарных месяцев:

(1) Ежегодный технический осмотр согласно разделу 43 настоящей главы, после чего самолет был утвержден к возвращению в эксплуатацию лицом, уполномоченным на это 43.7 настоящей главы.

(2) Технический осмотр для выдачи сертификата летной годности, выдаваемого в соответствии с положениями раздела 21 настоящей главы.

Ни одна из инспекций или проверок, выполняемых согласно пункту (b) настоящего параграфа, не может заменить собой предписываемый настоящим пунктом технический осмотр, если она не выполняется лицами, уполномоченными проводить ежегодные техосмотры и не заносится в журнал технического обслуживания самолета как “ежегодный техосмотр”.

(b) За исключениями, предусмотренными пунктом (с) настоящего параграфа, эксплуатация любого самолета для перевозки пассажиров (за исключением членов экипажа) по найму, а также преподавания летной подготовки по найму разрешается только в том случае, если в течение предшествующих 100 часов

времени эксплуатации данного самолета он прошел “100-часовой” техосмотр и был признан годным к дальнейшей эксплуатации согласно разделу 43 настоящей главы, или прошел инспекцию на получение сертификата летной годности в соответствии с положениями раздела 21 настоящей главы. Предельный срок в 100 часов может быть продлен на период не более 10 часов, для того, чтобы данный самолет мог долететь до места, где будет проводиться технический осмотр. Избыточное время, требующееся самолету для того, чтобы долететь до места техосмотра, засчитывается в следующие 100 часов эксплуатационного времени.

(с) Положения пунктов (а) и (b) настоящего параграфа не распространяются на следующие случаи:

- (1) Самолеты со специальным разрешением на полеты, действующим экспериментальным сертификатом или временным сертификатом летной годности;
 - (2) Самолеты, проходившие техосмотр в соответствии с утвержденной программой осмотра воздушных судов, согласно разделам 125, 127 или 135 настоящей главы, что отражено регистрационным номером в спецификации летной деятельности обладателя сертификата, имеющего утвержденную программу техосмотров;
 - (3) Воздушные суда, попадающие под действие требований пунктов (d) или (e) настоящего параграфа;
 - (4) Вертолеты с газотурбинными двигателями, если их эксплуатант предпочитает проводить технические осмотры данных воздушных судов согласно пункту (e) настоящего параграфа.
- (d) *Поэтапный техосмотр.* Каждый зарегистрированный владелец или эксплуатант воздушного судна, желающий использовать программу поэтапного

техосмотра, должен подать письменное заявление об этом в Районный Офис Службы Летных Стандартов ФАА, отвечающий за территорию, где располагается база заявителя, и обеспечить наличие:

- (1) Квалифицированного механика, имеющего разрешение на проведение технических осмотров, сертифицированную ремонтную станцию по ремонту планера или изготовителя воздушного судна для осуществления надзора за проведением или для проведения поэтапного техосмотра;
- (2) Действующее руководство по проведению техосмотра, предоставляемое пилоту и механикам (и понятное им), имеющее подробное описание -
 - (i) Объяснения концепции поэтапного техосмотра, включая непрерывность обязанностей осмотра, составление отчетов, ведение записей и справочно-технические материалы;
 - (ii) График осмотров, определяющий промежутки в часах или днях, через которые должны проводиться текущие и детальные осмотры, а также включающий рекомендации о непревышении промежутка между осмотрами более чем на 10 часов в связи с выполнением полета и об изменении интервала между осмотрами в связи с налетанным временем.
 - (iii) Образцы формуляров для проведения текущих и детальных осмотров и инструкции по их использованию; а также
 - (iv) Образцы отчетов и записей и инструкции по их использованию;
- (3) Достаточно помещений и оборудования для необходимого демонтажа и надлежащего осмотра воздушных судов;

(4) Надлежащую и своевременную техническую информацию по каждому воздушному судну. Частота и подробность осмотров, проводимых в рамках программы поэтапного техосмотра должны быть таковы, чтобы в течение 12 календарных месяцев обеспечивать полный техосмотр воздушного судна, соответственно рекомендациям изготовителя, количеству часов налета, и типу полетов, выполняемых данным воздушным судном. График поэтапного осмотра должен обеспечивать постоянную летную годность воздушного судна и его соответствие всем установленным ФАА техническим стандартам, спецификациям в сертификате по типу воздушного судна и в директивах по летной годности, и прочим утвержденным техническим характеристикам. Если владелец или эксплуатант воздушного судна отказывается от программы поэтапного техосмотра, он должен незамедлительно письменно сообщить об этом в Районный Офис Службы Летных Стандартов. В таком случае следующий ежегодный техосмотр согласно 91.409(a)(1) должен быть произведен не позднее, чем через 12 календарных месяцев с даты последнего полного осмотра воздушного судна в рамках программы поэтапного техосмотра. А следующий 100-часовой техосмотр должен проводиться не позднее, чем через 100 часов после данного полного осмотра. Для определения даты следующего 100-часового осмотра необходимо учитывать, что полный осмотр в рамках поэтапного осмотра, представляет собой тщательный осмотр самолета и всех его элементов. Текущий осмотр всего воздушного судна и подробный осмотр нескольких отдельных его элементов не считаются полным осмотром при расчете времени следующего 100-часового осмотра.

(e) *Крупные самолеты (к которым требования раздела 125 не применяются), самолеты с несколькими турбореактивными или турбовинтовыми двигателями, а также вертолеты с газотурбинными двигателями. Эксплуатация крупных самолетов (к которым требования раздела 125 не применяются), самолетов с*

несколькими турбореактивными или турбовинтовыми двигателями, а также вертолетов с газотурбинными двигателями разрешается только при условии, что соблюдаются сроки замены комплектующих деталей с ограниченным сроком службы, оговоренные в технических характеристиках воздушного судна, типовых данных и прочих утвержденных Администратором документах, и что данный самолет или вертолет проходит технические осмотры, включая осмотры планера, двигателей, пропеллеров, несущих винтов, приборов, аварийного и аварийно-спасательного оборудования, в соответствии с выбранной согласно пункту (f) программой, при этом владелец или эксплуатант вертолета с газотурбинным двигателем могут предпочесть воспользоваться программами техосмотров, предусмотренными 91.409(a), (b), (c) или (d), вместо программы осмотров, предписываемой 91.409(f).

(f) *Выбор программы техосмотров для воздушных судов, перечисленных в пункте (e) настоящего параграфа.* Зарегистрированный владелец или эксплуатант каждого из воздушных судов, оговоренных в пункте (e) настоящего параграфа, обязаны выбрать, зафиксировать в документации по техническому обслуживанию и использовать одну из приведенных ниже программ технического осмотра воздушного судна:

- (1) Программу непрерывной инспекции летной годности, являющуюся неотъемлемой частью программы технического осмотра по обеспечению постоянной летной годности, уже используемой обладателем сертификата авиаперевозчика или обладателем сертификата, выданного согласно разделам 121, 127 или 135 настоящей главы, эксплуатирующим воздушное судно соответствующей марки и модели на основании положений раздела 121, либо эксплуатирующим воздушное судно соответствующей марки и модели на основании положений раздела 135 настоящей главы и осуществляющим техническое обслуживание данного судна соответственно положениям 135.411(a)(2) настоящей главы.

- (2) Утвержденную программу технического осмотра воздушного судна, принятую на основании положений 135.419 и уже используемую владельцем сертификата, выданного на основании положений раздела 135 настоящей главы.
- (3) Рекомендованную Администратором действующую программу техосмотров.
- (4) Любую иную программу проведения технических осмотров, принятую зарегистрированным владельцем или эксплуатантом такого самолета или вертолета с газотурбинным двигателем и утвержденную Администратором согласно пункту (g) настоящего параграфа. Однако, согласно 95.415, Администратор может потребовать ее пересмотра.

Каждый эксплуатант обязан внести в выбранную программу имя и фамилию и адрес лица, отвечающего за составление графика осмотров, предусмотренных программой, и представить по одному экземпляру данной программы лицу, осуществляющему осмотр воздушного судна, а также Администратору по его просьбе.

(g) *Программа технических осмотров, утвержденная на основании пункта (e) настоящего параграфа.* Каждый эксплуатант самолета или вертолета с газотурбинным двигателем, желающий принять или изменить утвержденную программу технических осмотров согласно пункту (f)(4) настоящего параграфа, обязан представить оригинальную или измененную программу на утверждение в Районный Офис Службы Летных Стандартов отвечающий за территорию, где базируется данное воздушное судно. Программа должна быть составлена в письменном виде и должна содержать следующую информацию:

- (1) Инструкции и технологию проведения техосмотров для конкретного типа и модели самолета или вертолета с газотурбинным двигателем, включая необходимые испытания и проверки. Инструкция и технология должны содержать подробное описание подлежащих осмотру деталей и элементов планера, двигателей, пропеллеров, несущих винтов и приборов, включая аварийно-спасательное оборудование.
- (2) График проведения необходимых по программе осмотров, составленный с учетом срока службы тех или иных элементов, количества отработанных циклов и календарных сроков или их сочетания.
- (h) *Замена одной программы техосмотров другой.* Если эксплуатант заменяет одну программу техосмотров, оговоренную в пункте (f), на другую, при расчете времени техосмотров, обязательных согласно новой программе, учитываются сроки службы, календарные сроки и количество отработанных циклов, накопленные в процессе работы по старой программе техосмотров.

91.411 ИСПЫТАНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР СИСТЕМЫ ВЫСОТОМЕРА И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЫСОТЫ.

- (a) Полеты по ППП на самолетах или вертолетах в контролируемом воздушном пространстве разрешается выполнять только при условии, что:
- (1) В течение предшествующих 24 календарных месяцев все системы статического давления, все высотомеры, и все автоматические системы считывания барометрической высоты были испытаны, проверены и результаты проверок показали полное соответствие требованиям Приложения Е раздела 43 настоящей главы.

- (2) За исключением использования дренажных и запасных клапанов статического давления, после каждого открытия и закрытия системы статического давления, система проверена, испытана и соответствует требованиям пункта (а) Приложений Е и F раздела 43 настоящей главы, а также
- (3) После установки или технического обслуживания автоматической системы считывания барометрической высоты ответчика УВД, в процессе которых в систему может быть введена ошибка соответствия данных, комплексная система была проверена, испытана и результаты проверок показали полное соответствие требованиям пункта (с) Приложения Е раздела 43 настоящей главы.
- (b) Проверки, предписываемые пунктом (а) настоящего параграфа, должны проводиться:
- (1) Изготовителем подвергающегося испытаниям и проверкам самолета или вертолета;
- (2) Сертифицированной ремонтной станцией, соответственно оборудованной для выполнения этих функций и имеющей:
- (i) Квалификационные отметки по приборам, Класс I;
 - (ii) Квалификационные отметки по типам и моделям проверяемых приборов;
 - (iii) Квалификационные отметки по проводимым типам испытаний;
 - (iv) Квалификационные отметки по планерам соответствующих самолетов или вертолетов, подвергающихся испытаниям;
 - (v) Ограниченные квалификационные отметки для изготовителя, выданные на данный прибор, в соответствии с положениями 145.101(b)(4) настоящей главы; либо

(3) Сертифицированным механиком, имеющим квалификационные отметки по планеру (только инспекции и испытания систем статического давления).

(с) Высотомеры и оборудование регистрации высот, утвержденные в соответствии с Приказами о Технических Стандартах, считаются прошедшими испытания на дату изготовления.

(d) Запрещается выполнять полеты по ППП на самолетах и вертолетах в контролируемом воздушном пространстве на высотах, превышающих максимальную высоту, на которой испытывались высотомеры или системы регистрации высот данных самолетов и вертолетов.

91.413 ИСПЫТАНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР ОТВЕТЧИКА

УВД.

(a) Запрещается использовать ответчики УВД, описываемые в 91.215(a), 121.345(c), 127.123(b) и 135.143(c) настоящей главы, не прошедшие в течение предшествующих 24 месяцев проверок или инспекций, показавших, что они полностью соответствуют требованиям Приложения F раздела 43 настоящей главы; а также

(b) После установки или технического обслуживания ответчика УВД, в процессе которых в систему может быть введена ошибка соответствия данных, комплексная система была проверена, проинспектирована и результаты проверок показали полное соответствие требованиям пункта (с) Приложения E раздела 43 настоящей главы.

(с) Проверки, предписываемые настоящим параграфом, должны проводиться:

- (1) Сертифицированной ремонтной станцией, соответственно оборудованной для выполнения этих функций и имеющей:
- (i) Квалификационные отметки по радио оборудованию, Класс III;
 - (ii) Ограниченные квалификационные отметки по радиооборудованию, соответствующие типам и моделям проверяемых ответчиков;
 - (iii) Квалификационные отметки по проводимым типам испытаний;
 - (iv) Ограниченные квалификационные отметки для изготовителя, выданные на данный ответчик, в соответствии с положениями 145.101(b)(4) настоящей главы; либо
- (2) Обладателем программы поддержания постоянной летной годности в соответствии с положениями разделов 121, 127 или 135.411(a)(2) настоящей главы, либо
- (3) Изготовителем самолета, на котором установлен проверяемый ответчик при условии, что он был установлен изготовителем.

91.415 ИЗМЕНЕНИЯ В ПРОГРАММАХ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- (a) Во всех случаях, когда по мнению Администратора, в утвержденную программу техосмотра воздушных судов в соответствии с требованиями 91.409(f)(4) необходимо внести изменения для обеспечения ее соответствия современным требованиям, владелец или эксплуатант обязаны, после уведомления об этом Администратором, внести в программу те изменения, которые Администратор считает необходимыми.

(b) Владелец или эксплуатант имеют право направить Администратору заявление с просьбой пересмотреть требование о внесении изменений в программу в соответствии с пунктом (a) настоящего параграфа.

(c) Заявление подается в Районный Офис Службы Летных Стандартов, потребовавший внесения изменений в программу, в течение 30 дней по получении обладателем сертификата требования о внесении изменения.

(d) За исключением чрезвычайных или аварийных случаев, требующих немедленных действий, подача заявления о пересмотре приостанавливает действие требования о внесении изменений.

91.417 ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

(a) За исключением работ, выполняемых на основании положений 91.411 и 91.413, каждый зарегистрированный владелец или эксплуатант обязан хранить следующую документацию в течение времени, указанного в пункте (b) настоящего параграфа:

(1) Записи о техобслуживании, профилактическом техобслуживании и переделках, а также записи о 100-часовом, ежегодном, поэтапном и прочих предписываемых или утвержденных осмотрах по каждому самолету (включая планер) и каждому двигателю, пропеллеру, несущему винту и прибору воздушного судна. Записи должны включать в себя следующее:

- (i) Описание (или одобренную Администратором ссылку на имеющиеся данные) выполненных работ;
- (ii) Дату завершения работ;

(iii) Подпись и сертификационный номер лица, допускающего возвращение воздушного судна в эксплуатацию.

(2) Записи, содержащие следующую информацию:

(i) Общий срок службы планера, каждого двигателя, пропеллера, несущего винта и прибора.

(ii) Текущий статус элементов каждого двигателя, пропеллера, несущего винта и прибора с ограниченным сроком службы.

(iii) Время, прошедшее с даты последнего капитального ремонта для всех деталей и приборов, которые должны капитально ремонтироваться через определенные промежутки времени.

(iv) Текущий инспекционный статус воздушного судна, время, прошедшее с даты проведения последней инспекции, предписанной программой инспекции, на основании которой проводится техническое обслуживание воздушного судна и его приборов.

(v) Текущий статус распространяющихся на данное воздушное судно директив по летной годности, включая по каждой из них, способ выполнения, номер директивы и дата проверки ее выполнения. Если директива требует выполнения периодических мероприятий, время и дату очередного мероприятия.

(vi) Копии формуляров, предписываемых 43.9(a) настоящей главы для каждой значительной переделки планера или установленных на воздушном судне двигателей, винтов, пропеллеров и приборов.

(b) Владелец или эксплуатант обязаны хранить нижеследующие записи в течение указанных периодов времени:

(1) Записи, оговоренные в пункте (a)(1) настоящего параграфа, должны храниться до тех пор, пока аналогичные работы не будут проведены повторно, либо пока вместо них не будут выполнены иные работы, либо в течение одного года после выполнения работ.

(2) Записи, оговоренные в пункте (a)(2) настоящего параграфа, должны храниться и передаваться вместе с воздушным судном новому владельцу в момент продажи.

(3) Перечень дефектов, представленный зарегистрированному владельцу или оператору в соответствии с 43.11 настоящей главы, хранится до тех пор, пока дефекты не устраняются и воздушное судно не получает разрешение на возвращение в эксплуатацию.

(c) Владелец или эксплуатант обязаны предоставлять все записи по техническому обслуживанию, которые они обязаны вести и хранить согласно настоящему параграфу, для инспекции Администратору или любому уполномоченному представителю Национального Комитета по Безопасности на Транспорте (NTSB). Помимо этого владелец или эксплуатант обязаны предъявлять Формуляр 337, описываемый в пункте (d) настоящего параграфа, для инспекции полицейским по их просьбе.

(d) Если в пассажирском салоне или в багажном отсеке воздушного судна установлен топливный бак, согласно положениям раздела 43 настоящей главы, на борту модифицированного воздушного судна владельцем или эксплуатантом должен храниться один экземпляр Формуляра 337 ФАА.

91.419 ПЕРЕДАЧА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Любой владелец или эксплуатант, продающий зарегистрированное в США воздушное судно, обязан передать покупателю в момент продажи нижеследующую документацию по данному воздушному судну, в обычном или закодированном виде, если закодированная форма обеспечивает приемлемый для Администратора способ хранения информации и доступа к ней.

- (a) Записи, перечисленные в 91.417(a)(2),
- (b) Записи, перечисленные в 91.417(a)(1), не включенные в документацию, оговоренную в пункте (a) настоящего параграфа, при этом покупатель может позволить продавцу продолжать хранение этих записей. Однако хранение записей продавцом не освобождает покупателя от ответственности согласно 91.417(c) по предоставлению записей и документации для инспекции Администратору или уполномоченному представителю Национального Комитета по Безопасности на Транспорте (NTSB).

91.421 ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВА- НИЯ ВОССТАНОВЛЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

- (a) Если двигатель воздушного судна был восстановлен изготовителем или предприятием, одобренным изготовителем, владелец или эксплуатант могут получить на него новую документацию, не отражающую мероприятий, проводившихся до восстановления двигателя.
- (b) Каждый производитель или предприятие, открывающие новую документацию на восстановленный им двигатель должны внести в новую документацию следующие данные:

- (1) Дату восстановления двигателя (с подписью);
- (2) Все изменения сделанные на основании требования директив по летной годности; а также
- (3) Все изменения, сделанные в соответствии с требованиями эксплуатационного бюллетеня изготовителя, если бюллетень требует регистрации данного изменения в записях.

(с) В контексте настоящего параграфа восстановленным двигателем называется бывший в употреблении двигатель, который был полностью разобран, осмотрен, отремонтирован там где это необходимо, собран, испытан и утвержден к эксплуатации в том же порядке и по тем же стандартам, что и новый двигатель с новыми или бывшими в употреблении деталями. При этом все использованные в нем детали должны соответствовать тем же стандартам и допускам, которые указаны в рабочих чертежах на новые детали или должны быть утверждены для нового двигателя в более крупном или мелком исполнении.

91.423 - 91.499 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ F - КРУПНЫЕ САМОЛЕТЫ И САМОЛЕТЫ С НЕСКОЛЬКИМИ ГАЗОТУРБИННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

91.501 ПРИМЕНЕНИЕ

(а) Настоящий подраздел предписывает эксплуатационные правила, регулирующие, наряду с правилами других подразделов настоящего раздела, эксплуатацию зарегистрированных в США крупных самолетов гражданской авиации и самолетов гражданской авиации с несколькими турбореактивными двигателями. Эксплуатационные правила настоящего подраздела не

распространяются на данные самолеты, если они эксплуатируются в соответствии с положениями разделов 121, 125, 129, 135 и 137 настоящей главы. (Параграф 91.409 предписывает программу техосмотров для зарегистрированных в США крупных самолетов и самолетов с несколькими газотурбинными (турбореактивными и турбовинтовыми) двигателями, когда они эксплуатируются согласно настоящему разделу или разделам 129 и 137).

(b) К полетам, которые могут выполняться по правилам настоящего подраздела, вместо правил, содержащихся в разделах 121, 129, 135 и 137 настоящей главы, если речь не идет об обычных перевозках, относятся:

- (1) Перегоночные или учебные полеты;
- (2) Такие авиационные работы, как аэрофотосъемка, аэроучет, аэропатрулирование трубопровода, но исключая мероприятия по борьбе с пожаром;
- (3) Полеты для демонстрации возможностей самолета возможным покупателям, за выполнение которых не взимается плата, кроме компенсации расходов, оговоренных в пункте (d) настоящего параграфа;
- (4) Полеты, выполняемые эксплуатантом самолета для личных перевозок или перевозок своих гостей, за которые не взимается плата;
- (5) Перевозки должностных лиц, служащих, гостей и имущества какой-либо компании на самолете, эксплуатируемом данной компанией, ее филиалом или учредителем, или филиалом учредителя, при условии, что данные перевозки выполняются в рамках деятельности компании и присущи этой деятельности (которая не является авиаперевозками), а также при условии, что за данные перевозки не взимается плата, за исключением стоимости владения, эксплуатации и технического обслуживания самолета. Однако за перевозку гостя компании, если

данная перевозка не выполняется в рамках деятельности компании и не присуща этой деятельности, любые сборы или компенсации запрещены.

- (6) Перевозка должностных лиц, сотрудников и гостей предприятия на самолете, эксплуатируемом на условиях арендного договора, договора о совместном владении, или договора об обмене услугами, определенных в пункте (с) настоящего параграфа;
 - (7) Перевозки материального имущества (за исключением почты) на самолете, эксплуатируемом каким-либо лицом в осуществление своего бизнеса или контракта (не являющегося авиаперевозками), когда данные перевозки выполняются в рамках деятельности компании и присущи этой деятельности или контракту, и за перевозку не взимается никакой платы, кроме компенсации расходов, оговоренных в пункте (d) настоящего параграфа;
 - (8) Перевозка самолетом спортивных команд, групп, хоровых или прочих групп общественности или художественной самодеятельности, когда это делается бесплатно;
 - (9) Перевозка лиц на самолете эксплуатируемом каким-либо лицом в осуществление своего бизнеса (не являющегося авиаперевозками) с целью продажи им земельных угодий, товаров или иной собственности, включая франшизы и дистрибьюторства, когда данные перевозки выполняются в рамках деятельности компании и присущи этой деятельности, и выполняются бесплатно.
- (с) В контексте настоящего параграфа -
- (1) “Арендный договор” означает соглашение, при котором одно лицо передает другому лицу в аренду самолет вместе с экипажем и за полеты

на условиях арендного договора не взимается никакой платы, кроме компенсации затрат, перечисленных в пункте (d) настоящего параграфа.

- (2) “Договор об обмене услугами” означает соглашение, при котором одно лицо арендует другому свой самолет, в обмен на право арендовать при необходимости самолет того лица на такое же время, при этом плата за аренду не взимается, за исключением возможного погашения разницы в стоимости владения и эксплуатации данных самолетов.
- (3) “Договор о совместном владении” означает соглашение, при котором один из зарегистрированных совладельцев самолета нанимает и обеспечивает экипаж и каждый из зарегистрированных владельцев оплачивает свою долю расходов, оговоренную в договоре.
- (d) Ниже приводятся расходы, которые могут подлежат компенсации при выполнении полетов и перевозок, разрешенных пунктами (b)(3) и (7), а также (c)(1) настоящего параграфа:
- (1) Топливо, масло и прочие добавки.
 - (2) Командировочные расходы экипажа, включая питание, проживание и наземный транспорт.
 - (3) Плата за ангар и швартовку вдали от базы данного самолета.
 - (4) Страховка для конкретного полета.
 - (5) Посадочные, аэропортовые и прочие сборы.
 - (6) Таможенные сборы, иностранные допуски и прочие сборы, непосредственно связанные с полетом.
 - (7) Питание и напитки в полете.
 - (8) Наземная транспортировка пассажиров.
 - (9) Предполетная подготовка и оплата услуг метеослужбы.
 - (10) Дополнительный сбор, равный 100% от затрат, перечисленных в пункте (d)(1) настоящего параграфа.

91.503 ЛЕТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

(а) Командир экипажа самолета обязан обеспечить, чтобы в полете каждый пилот имел под рукой на своем рабочем месте следующее летное оборудование и аэронавигационные карты и данные со всеми последними изменениями в надлежащей форме:

- (1) Фонарик с, минимум, двумя батарейками размера “D” или эквивалентными батарейками в рабочем состоянии.
- (2) Ведомость технического контроля кабины экипажа, содержащую правила, предписываемые пунктом (b) настоящего параграфа.
- (3) Надлежащие аэронавигационные карты.
- (4) Для полетов по ППП, ПВП, над верхней границей облаков или в ночное время - соответствующие навигационные карты и схемы маршрута, зоны аэропорта, а также схему снижения и захода на посадку.
- (5) При выполнении полетов на самолетах с несколькими двигателями - данные по характеристикам скороподъемности с одним неработающим двигателем.

(b) Ведомость технического контроля кабины экипажа должна содержать нижеследующие правила и порядок действий, и использоваться летным составом при выполнении полетов:

- (1) До запуска двигателей.
- (2) До взлета.

- (3) При крейсерском полете.
 - (4) Перед посадкой.
 - (5) После посадки.
 - (6) При остановке двигателей.
 - (7) В аварийных ситуациях.
- (с) Каждое правило работы в аварийных ситуациях, предписываемое пунктом (b)(7) настоящего параграфа, должно содержать следующие соответствующие схемы:
- (1) Аварийная работа топливной, гидравлической, электрической и механической систем.
 - (2) Работа приборов и управление самолетом в аварийной ситуации.
 - (3) Схемы работы при неработающих двигателях.
 - (4) Прочие схемы работы, необходимые для безопасности полета.
- (d) Оборудование, карты, схемы и данные, предписываемые настоящим параграфом, должны использоваться командиром экипажа и летным составом при необходимости.

91.505 ОСВЕДОМЛЕННОСТЬ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЯХ И АВАРИЙНОМ ОБОРУДОВАНИИ

- (a) Каждый командир экипажа обязан перед полетом ознакомиться с руководством по летной эксплуатации данного самолета, если таковое имеется, а также со всеми плакатами, списками, маркировками приборов, или их комбинациями, содержащими все эксплуатационные ограничения, определенные для данного самолета Администратором, включая ограничения, перечисленные в 91.9(b).

(b) Каждый обязательный член летного состава обязан перед полетом ознакомиться со всем установленным в самолете аварийным оборудованием, закрепленным за данным членом экипажа, и правилами его использования в аварийных ситуациях.

**91.507 ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ: ПОЛЕТЫ НАД
ВЕРХНЕЙ ГРАНИЦЕЙ ОБЛАКОВ И ПОЛЕТЫ ПО ПВП В
НОЧНОЕ ВРЕМЯ**

Запрещается выполнять полеты над верхней границей облаков или в ночное время по ПВП на самолетах, не оборудованных приборами и оборудованием, предписываемыми для полетов по ППП в 91.205(d), а также не имеющих одной электрической посадочной фары для полетов в ночное время. Все необходимые приборы и оборудование должны быть в рабочем состоянии.

**91.509 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ПОЛЕТОВ НАД ВОДНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ**

(a) Запрещается выполнять полеты над водным пространством на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега на самолетах, не укомплектованных спасательными жилетами или иными утвержденными плавсредствами по количеству находящихся в самолете лиц.

(b) Выполнять полеты над водным пространством, протяженностью более 30 минут летного времени или на расстоянии более 100 морских миль от ближайшего берега, разрешается только при условии, что на данном самолете имеется следующее аварийно-спасательное оборудование:

- (1) Спасательные жилеты, со световым спасательным маячком утвержденного образца по количеству находящихся в самолете лиц.
 - (2) Достаточное количество надувных плотов (каждый из которых должен быть оборудован световым спасательным маячком), достаточной вместимости и плавучести, для размещения всех лиц, находящихся в самолете.
 - (3) Хотя бы по одной сигнальной ракете или иному пиротехническому средству на каждый плот.
 - (4) Один плавучий, водонепроницаемый, переносной радио-передатчик на автономном питании, который может передавать информацию на соответствующей аварийной частоте или частотах.
 - (5) Спасательный канат, уложенный в соответствии с требованиями 25.1411(g) настоящей главы.
- (с) Предписываемые спасательные плоты, жилеты и сигнальное оборудование должны быть размещены на самолете в обозначенных, легко доступных местах с указателями и в случае посадки на воду должны быть готовы к использованию без долговременной подготовки.
- (d) При каждом спасательном плоте должна находиться аптечка первой помощи, укомплектованная в соответствии с маршрутом самолета.
- (е) В контексте настоящего параграфа термин “берег” означает сушу, прилегающую к водному пространству, и находящуюся выше верхней точки прилива, исключая периодически затопляемые территории.

**91.511 РАДИООБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ
НАД ВОДНЫМ ПРОСТРАНСТВОМ**

(a) За исключениями, предусмотренными пунктами (c), (d) и (f) настоящего параграфа, полеты над водным пространством, протяженностью более 30 минут полетного времени или на расстоянии более 100 морских миль от ближайшего берега, разрешается выполнять только при условии, что на данном самолете имеется в рабочем состоянии хотя бы нижеследующее оборудование:

(1) Оборудование радио связи соответствующее наземному радиооборудованию, с помощью которого можно передавать и принимать информацию хотя бы с одной наземной станции в любой точке маршрута:

- (i) Два передатчика,
- (ii) Два микрофона,
- (iii) Две пары наушников или одна пара наушников и один динамик,
- (iv) Два автономных приемника.

(2) Надлежащее электронное навигационное оборудование, состоящее хотя бы из двух автономных электронно-навигационных блоков, обеспечивающих пилоту достаточное количество информации для выполнения полета на самолете в пределах воздушного пространства, предписанного службой УВД. Вместо отдельного приемника связи и отдельного приемника навигационных сигналов, можно использовать один приемник, который способен принимать как информацию связи, так и необходимые навигационные сигналы.

(b) В контексте пунктов (a)(1)(i) и (a)(2) настоящего параграфа приемник или электронное навигационное устройство считается автономным, если работа каждого из его компонентов не зависит от работы любого из компонентов другого приемника или навигационного устройства.

(с) Не взирая на положения пункта (а) настоящего параграфа, разрешается выполнять полеты без пассажиров из точки, где невозможно выполнить ремонт или замену неисправного оборудования, в точку, где можно это сделать, если на самолете выходит из строя не более одного из каждой пары приборов радионавигационного оборудования и оборудования радио связи, оговоренного в пунктах (а)(1)(i) - (iv) и (а)(2) настоящего параграфа.

(d) Не взирая на положения пункта (а) настоящего параграфа, если на маршруте требуется наличие оборудования как КВ, так и УКВ связи, а на самолете имеется два передатчика и два приемника связи УКВ, то для связи достаточно иметь один приемник и один передатчик КВ.

(е) В контексте настоящего параграфа термин “берег” означает сушу, прилегающую к водному пространству, и находящуюся выше верхней точки прилива, исключая периодически затопляемые территории.

(f) Не взирая на положения пункта (а)(2) настоящего параграфа, разрешается выполнять полеты в Мексиканском заливе, Карибском море и в Атлантическом океане западнее линии, соединяющей точки 44°47'00"N/67°00'00"W, 39°00'00"N/67°00'00"W, 38°30'00"N/60°00'00"W и уходящей далее на юг по меридиану 60°00'00"W до точки пересечения с побережьем Южной Америки, при условии, что:

(1) На самолете установлена и работает единая навигационная система с дальним радиусом действия, соответствующая требованиям маршрута, а также

(2) Условия полета и возможности самолета таковы, что ожидается наличие не более чем 30-минутного перерыва в двухсторонней радио связи УКВ.

91.513 АВАРИЙНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

(a) Запрещается эксплуатация самолетов, не укомплектованных аварийным оборудованием, перечисленным в настоящем параграфе.

(b) Все аварийное оборудование:

(1) Должно быть проверено в соответствии с требованиями 91.409, на предмет его годности и готовности к использованию;

(2) Должно находиться в местах, легко доступных для членов экипажа;

(3) Должно иметь четкое описание способа его использования;

(4) Если аварийное оборудование перевозится в специальном шкафу или упаковке, на них должны быть соответствующие маркировки с указанием их содержимого и даты последней инспекции;

(c) В пассажирском и багажном отсеках а также в отсеках экипажа должны иметься ручные огнетушители, соответствующие следующим требованиям:

(1) Тип и количество огнегасящего вещества в огнетушителе должны соответствовать типам пожаров, наиболее вероятных в тех отсеках, где предполагается его использовать;

(2) Хотя бы один огнетушитель должен быть размещен в кабине пилота или рядом с ней, в легко доступном для членов летного состава месте;

(3) Хотя бы один огнетушитель должен размещаться в удобном месте в пассажирском салоне каждого самолета с конфигурацией салона от 7 до 30 посадочных мест включительно, а если пассажирский салон

рассчитан на число пассажиров более 30 то в нем должно быть не менее двух огнетушителей, расположенных в удобных для этого местах;

- (4) Ручные огнетушители должны располагаться в таких местах и крепиться таким образом, чтобы не мешать нормальному выполнению полета и не угрожать безопасности пассажиров или команды. Они должны быть легко доступны и места их расположения должны быть четко маркированы, если их плохо видно без маркировки.
- (d) В самолете должны иметься аптечки первой помощи для оказания помощи в случае наиболее вероятных в полете недомоганий или при небольших авариях.
- (e) В каждом самолете с пассажироместимостью более 19 мест должен быть аварийный топорик.
- (f) На каждом пассажирском самолете должен находиться портативный мегафон на батарейках или несколько мегафонов, расположенных в местах, легко доступных для члена экипажа, ответственного за эвакуацию пассажиров в случае аварии:
- (1) По одному мегафону в каждом самолете с конфигурацией пассажирского салона от 61 до 99 мест включительно, расположенному в самом конце хвостовой части пассажирского салона так, чтобы его можно было легко достать из кресла бортпроводника. Однако, в отступление от настоящего положения по усмотрению Администратора, мегафон может быть расположен в более удобном для эвакуации пассажиров месте.
- (2) На самолетах с конфигурацией пассажирского салона более 99 посадочных мест, один мегафон располагается в передней части пассажирского салона, а второй - в самом конце хвостовой части

пассажирского салона так, чтобы его можно было легко достать из кресла бортпроводника.

91.515 ПРАВИЛА ВЫБОРА ВЫСОТЫ ПОЛЕТА

(a) Невзирая на положения 91.119, и за исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, запрещается выполнять полеты на самолетах по ПВП на высотах меньше:

(1) Тысячи футов (305 м) над поверхностью земли или тысячи футов (305 м) от любой горы, холма или иного препятствия при выполнении полетов в дневное время; а также

(2) Высот, предписываемых 91.177 для ночных полетов.

(b) Положения настоящего параграфа не распространяются на:

(1) Взлеты и посадки;

(2) Случаи, для которых делается отступление от настоящих правил и утверждается иная высота на основании подраздела J настоящего раздела;

(3) Полеты, выполняемые по специальным погодным минимумам ПВП, указанным в 91.157 с соответствующими разрешениями службы УВД.

91.517 ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

(a) За исключениями, предусмотренными пунктом (b) настоящего параграфа, запрещается выполнять полеты по перевозке пассажиров на самолетах, не оборудованных хорошо видными пассажирам и бортпроводникам световыми табло, уведомляющими их, когда запрещено курение, а также когда необходимо пристегнуть привязные ремни. Табло должны быть выполнены таким образом, чтобы экипаж мог их включать и выключать. Табло должны включаться во время передвижения самолета по земле, взлета, посадки, а также когда это необходимо по мнению командира экипажа.

(b) В самолетах, где согласно правилам настоящей главы по наличию оборудования оборудование световыми табло, оговоренными в пункте (a) настоящего параграфа, не требуется, командир корабля обязан обеспечить устное уведомление пассажиров, когда они должны пристегнуть привязные ремни, а также когда им запрещено курить.

(c) Если в самолете установлены световые табло, пассажирам и членам экипажа запрещается курить, если горят световые табло “не курить”, им также запрещается курить в туалетах.

(d) Все пассажиры, которым согласно 91.107(a)(3) полагаются посадочные места, обязаны при зажженном световом табло “пристегнуть ремни” пристегнуться привязными ремнями и держать их пристегнутыми до тех пор, пока световое табло не погаснет.

(e) Все пассажиры обязаны выполнять инструкции членов экипажа относительно соблюдения требований пунктов (b), (c) и (d) настоящего параграфа.

91.519 ИНСТРУКТАЖ ПассажиРОВ

(a) Перед каждым взлетом командир экипажа самолета обязан обеспечить устный инструктаж всех пассажиров, как изложено ниже:

(1) Курение: Все пассажиры должны быть проинструктированы относительно того, когда, где и при каких условиях курение запрещено. Данный инструктаж должен включать указание на то, что Федеральные Авиационные Правила требуют выполнения пассажирами предписаний световых информационных табло для пассажиров и установленных в самолете табличек «не курить», запрещают курение в туалетах, а также требуют подчинения инструкциям членов экипажа по этим вопросам;

(2) Пользование поясными привязными и плечевыми ремнями безопасности: Все пассажиры должны быть проинструктированы относительно того, когда, где и при каких условиях пассажир должен пристегнуть поясные ремни безопасности, а также плечевые ремни, если они установлены. Данный инструктаж должен включать в себя соответствующее указание на то, что Федеральные Авиационные Правила требуют выполнения пассажирами предписаний световых информационных табло для пассажиров и/или инструкций членов экипажа по этим вопросам;

(3) Расположение и способ открывания дверей для входа пассажиров и аварийных выходов;

(4) Расположение аварийных плавсредств;

(5) Порядок действий при вынужденной посадке на воду и пользование плавсредствами, обязательными согласно §91.509 для полетов над водным пространством; а также,

(6) Пользование кислородным оборудованием, установленным на самолете, в нормальных и аварийных условиях.

(b) Устный инструктаж, предписываемый пунктом (a) настоящего параграфа, должен проводиться командиром экипажа или членом летного экипажа, однако, такой инструктаж не является обязательным, если командир экипажа считает, что пассажирам известно его содержание. Он может быть дополнен печатными картами для индивидуального пользования пассажиров, содержащими следующую информацию:

- (1) Схемы расположения аварийных выходов и способы пользования ими, а также,
- (2) Другие необходимые инструкции по пользованию аварийным оборудованием.

(c) Все карты, применяемые на основании пункта (b), должны находиться в местах, удобных для индивидуального пользования пассажиров, и содержать информацию, относящуюся только к самолетам того типа и модели, который эксплуатируется в ходе данного рейса.

91.521 ПЛЕЧЕВЫЕ РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

(a) Разрешается выполнять полеты на самолете транспортной категории, которому сертификация типа была присвоена после 1 января 1958 года, только в том случае, если каждое рабочее место в кабине экипажа оборудовано системой ремней безопасности, сочетающей поясные и плечевые ремни, соответствующей требованиям в §25.785 настоящей главы, однако:

- (1) Плечевые ремни безопасности и системы ремней безопасности, сочетающие поясные и плечевые ремни, утвержденные и установленные до 6 марта 1980 года, могут продолжать использоваться; а также,

- (2) Системы ремней безопасности, сочетающие поясные и плечевые ремни, могут конструироваться с учетом коэффициентов инерциальной нагрузки, установленных в соответствии с основными принципами сертификации самолета.

(b) Разрешается выполнять полеты на самолете транспортной категории только в том случае, если каждое обязательное рабочее место бортпроводника в пассажирском салоне оборудовано системой ремней безопасности, сочетающей поясные и плечевые ремни и соответствующей требованиям в §25.785 настоящей главы, однако:

- (1) Плечевые ремни безопасности и системы ремней безопасности, сочетающие поясные и плечевые ремни, утвержденные и установленные до 6 марта 1980 года, могут продолжать использоваться; а также,

- (2) Системы ремней безопасности, сочетающие поясные и плечевые ремни, могут конструироваться с учетом коэффициентов инерциальной нагрузки, установленных в соответствии с основными принципами сертификации самолета.

91.523 РУЧНАЯ КЛАДЬ

Командиру экипажа самолета вместимостью более 19 пассажиров запрещается допускать размещение пассажиром ручной клади на борту данного самолета иначе как -

- (a) В соответствующем багажном или грузовом отсеке, или согласно §91.525; или,

- (b) Под пассажирское кресло таким образом, чтобы не допустить скольжения предметов ручной клади вперед под влиянием возникающих при авиационном происшествии максимальных сил инерции, оговоренных в §25.561(b)(3) настоящей

главы или учитываемых сертификационными параметрами данного типа самолета. Кроме того, пассажирское кресло должно быть оборудовано средствами для ограничения бокового перемещения размещенных под ним предметов ручной клади, сконструированными таким образом, чтобы они могли выдержать влияние возникающих при авиационном происшествии боковых усилий, оговоренных в §25.561(b)(3) настоящей главы.

91.525 ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

(а) Командиру экипажа самолета разрешается допускать перевозку на нем груза только в том случае, если соблюдаются следующие условия:

(1) Груз перевозится на утвержденном грузовом стеллаже, в утвержденном грузовом бункере или отсеке, которыми оборудован самолет;

(2) Груз закреплен с помощью приспособлений, утвержденных Администратором; или,

(3) Груз перевозится в соответствии со следующими положениями:

(i) Он надежно закреплен привязными ремнями безопасности или другим крепежным устройством, достаточно прочным для предотвращения возможности смещения груза при нормальных условиях в полете и на земле.

(ii) Он должным образом упакован или закрыт для предотвращения нанесения телесных повреждений пассажирам;

(iii) Оказываемая им нагрузка на конструкции кресел и пола не превышает предельной нагрузки для этих элементов.

(iv) Его расположение не мешает доступу к обязательным аварийным или обычным выходам или пользованию ими, а также пользованию проходом между кабиной экипажа и пассажирским салоном.

(v) Он не перевозится непосредственно над головами сидящих пассажиров.

(b) Если грузы перевозятся в багажных отсеках, предусматривающих необходимость входа в них члена летного экипажа с целью тушения пожара, могущего возникнуть в полете, грузы должны быть размещены так, чтобы член летного экипажа мог обеспечить попадание содержимого ручного огнетушителя во все участки багажного отсека.

91.527 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

(a) Запрещается производить взлет самолета, если присутствует -

(1) Сцепление инея, снега или льда с поверхностями воздушных винтов, лобового стекла или силовой установки, или с поверхностями систем высотомера, определения воздушной скорости, скорости набора высоты или положения фюзеляжа по приборам при полете;

(2) Сцепление снега или льда с поверхностями крыльев, управления или стабилизирующими поверхностями; или,

(3) Сцепление инея с поверхностями крыльев, управления или стабилизирующими поверхностями, если он не отполирован до достижения гладкости.

(b) За исключением полетов на самолетах, оснащенных противообледенительными средствами, соответствующими требованиям параграфа 34 Особого Федерального Авиационного Правила №23 или сертификационным параметрам самолетов транспортной категории, запрещается выполнять полеты -

(1) По ППП при наличии на трассе существующих или предсказанных прогнозом условий умеренного обледенения; а также,

(2) По ПВП при наличии на трассе существующих условий слабого или умеренного обледенения, если данный самолет не оснащен действующим противообледенительным оборудованием, обеспечивающим защиту от обледенения или проведение противообледенительных мер по всем поверхностям воздушных винтов, лобового стекла, управления и стабилизирующим поверхностям, а также поверхностям систем высотомера, определения воздушной скорости, скорости набора высоты и положения фюзеляжа по приборам при полете.

(c) За исключением полетов на самолетах, оснащенных оборудованием защиты от обледенения, соответствующим требованиям параграфа 34 Особого Федерального Авиационного Правила №23 или сертификационным параметрам самолетов транспортной категории, запрещается выполнять полеты самолетов при наличии на трассе существующих или предсказанных прогнозом условий сильного обледенения.

(d) Если текущие сводки погоды и информация инструктажа по метеообстановке, на которые опирается командир экипажа, показывают, что предсказанные прогнозом условия обледенения, запрещающие полет, на трассе отсутствуют, в связи с изменением погодных условий после выхода прогноза, то ограничения пунктов (b) и (c) настоящего параграфа, связанные с предсказанными прогнозом погодными условиями, не применяются.

91.529 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К БОРТИНЖЕНЕРУ

(а) Запрещается выполнять полеты без наличия на борту члена летного экипажа, имеющего действующее удостоверение бортинженера, на самолетах следующих категорий:

(1) Самолеты, которым сертификат типа был присвоен до 2 января 1964 года и максимальная сертификационная взлетная масса которых составляет более 80 000 фунтов (36 320 кг).

(2) Самолеты, которым сертификат типа был присвоен после 1 января 1964 года и на борту которых наличие бортинженера предписывается сертификационными требованиями.

(б) Члену экипажа разрешается выполнение функций бортинженера на борту самолета только в том случае, если, в течение предшествующих 6 календарных месяцев, данный член экипажа налетал не менее 50 часов полетного времени в качестве бортинженера на самолетах данного типа или прошел проверку Администратора на самолете данного типа и был признан осведомленным и компетентным по всем вопросам важнейшей текущей информации и действий при выполнении полетов.

91.531 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ КО ВТОРОМУ ПИЛОТУ

(а) За исключениями, предусмотренными в пункте (б) настоящего параграфа, запрещается выполнять полеты без наличия на борту пилота, назначенного вторым пилотом данного самолета, на самолетах следующих категорий:

(1) Крупные самолеты; однако, разрешается выполнять полет на самолете, сертифицированном согласно правилам SFAR 41, без наличия на борту

пилота, назначенного вторым пилотом данного самолета, если данный самолет сертифицирован для выполнения полетов с одним пилотом.

(2) Самолеты с несколькими турбореактивными двигателями, для которых сертификационными требованиями данного типа самолета предписывается наличие на борту двух пилотов.

(3) Самолеты категории «для местных перевозок»; однако, невзирая на положения пункта (а)(1) настоящего параграфа, разрешается выполнять полет на самолете категории «для местных перевозок», при схеме рассаживания пассажиров, предусматривающей перевозку на данном самолете не более девяти пассажиров (помимо пилотов), без наличия на борту пилота, назначенного вторым пилотом данного самолета, если данный самолет сертифицирован для выполнения полетов с одним пилотом.

(b) Администратор может выдать письмо-разрешение для выполнения полета на самолете без соблюдения требований пункта (а) настоящего параграфа, если конструкция и сертификат данного типа самолета предусматривают только одно рабочее место пилота. Такое разрешение содержит все условия, которые Администратор считает необходимыми для безопасного выполнения полета.

(c) Запрещается назначать пилота для выполнения функций второго пилота, а также пилоту запрещается выполнять функции второго пилота, при выполнении полета на самолете, для которого настоящим параграфом предписывается наличие двух пилотов, если данный пилот не соответствует квалификационным требованиям ко второму пилоту, предписанным в §61.55 настоящей главы.

91.533 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К БОРТПРОВОДНИКАМ

(a) Запрещается выполнять полет на самолете, если на его борту не имеется по меньшей мере следующего количества бортпроводников:

(1) Для самолета, на борту которого находится от 19 до 51 пассажира включительно, - один бортпроводник.

(2) Для самолета, на борту которого находится от 50 до 101 пассажира включительно, - два бортпроводника.

(3) Для самолета, на борту которого находится более 100, - два бортпроводника плюс один дополнительный бортпроводник на каждую группу (или часть группы) из 50 пассажиров сверх первых 100.

(b) Разрешается выполнять функции бортпроводника на борту самолета согласно предписаниям пункта (a) настоящего параграфа только в том случае, если данное лицо продемонстрировало командиру экипажа знание всех функций, которые оно обязано выполнять в аварийной ситуации или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, и умение пользоваться аварийным оборудованием, которым оснащен данный самолет.

**91.535 РАЗМЕЩЕНИЕ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ, НАПИТКОВ И
ОБОРУДОВАНИЯ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ ПРИ
ПЕРЕДВИЖЕНИИ САМОЛЕТА НА ЗЕМЛЕ, ВЗЛЕТЕ И ПОСАДКЕ**

(a) Обладателям сертификатов запрещаются передвижение самолетов на земле, взлет и посадка, если какие-либо пищевые продукты, напитки или столовые приборы, предоставленные обладателем сертификата, находятся на пассажирских местах.

(b) Обладателям сертификатов запрещаются передвижение самолетов на земле, взлет и посадка, если все подносы для сервировки пищевых продуктов и напитков и откидные пассажирские столики не закреплены в походном положении.

(c) Обладателям сертификатов запрещается выдача разрешения на передвижение самолетов на земле, взлет или посадку, если все раздаточные тележки не закреплены в походном положении.

(d) Обладателям сертификатов запрещается выдача разрешения на передвижение самолетов на земле, взлет или посадку, если все киноэкраны, развертывающиеся в проходы, не закреплены в походном положении.

(e) Все пассажиры обязаны подчиняться инструкциям членов экипажа относительно требований настоящего параграфа.

91.537- 91.599 [Резерв]

**ПОДРАЗДЕЛ G - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО
ОБОРУДОВАНИЮ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ДЛЯ КРУПНЫХ И
ТРАНСПОРТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

91.601 ПРИМЕНЕНИЕ

Требования настоящего подраздела распространяются на зарегистрированные в США крупные воздушные суда гражданской авиации и воздушные суда транспортной категории.

91.603 ЗВУКОВОЙ СИГНАЛ “СКОРОСТЬ ВЫСОКА”

Запрещается эксплуатировать в авиа коммерции воздушные суда транспортной категории, не оборудованные звуковой сигнализацией “скорость высока”, соответствующей требованию 25.1303(c)(1).

**91.605 ОГРАНИЧЕНИЯ ПО МАССЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ
САМОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(a) Осуществлять взлет на самолетах транспортной категории (за исключением самолетов с газотурбинными двигателями, сертифицированными после 30 сентября 1958 года) разрешается только при условии что:

- (1) Взлетная масса самолета не превышает максимальной взлетной массы, утвержденной для высоты над уровнем моря, на которой расположен аэропорт вылета;
- (2) Высота над уровнем моря аэропорта вылета входит в диапазон высот, для которых были рассчитаны значения максимальной взлетной массы;
- (3) При нормальном расходе в полете топлива и масла, в момент прибытия в предполагаемый аэропорт назначения масса самолета не будет превышать максимальной посадочной массы, разрешенной для той высоты над уровнем моря, на которой расположен аэропорт назначения;
- (4) Высоты над уровнем моря, на которых находятся аэропорт назначения и запасные аэропорты, входят в диапазон высот, для которых были рассчитаны значения максимальной посадочной массы;

(b) Полеты на самолетах транспортной категории с газотурбинными двигателями, сертифицированными после 30 сентября 1958 года, соответственно

Руководству по Летной Эксплуатации, а также взлет этих самолетов разрешаются только при условии, что:

- (1) Взлетная масса не превышает взлетной массы, предусмотренной Руководством по Летной Эксплуатации для высоты над уровнем моря, на которой находится данный аэропорт, и температуры окружающего воздуха на момент взлета;
- (2) При нормальном расходе в полете топлива и масла, в момент прибытия в предполагаемый аэропорт назначения, или в запасные аэропорты, масса самолета не будет превышать максимальной посадочной массы, предусмотренной Руководством по Летной Эксплуатации для той высоты над уровнем моря, на которой расположен каждый из предполагаемых аэропортов, а также температуры окружающего воздуха, ожидаемой на момент посадки;
- (3) Взлетная масса не превышает значение, приводимое в Руководстве по Летной Эксплуатации как соответствующее минимальной взлетной дистанции, применительно к высоте аэропорта над уровнем моря, используемой ВПП, эффективному уклону ВПП и составляющим температуры воздуха и ветра в момент взлета.
- (4) Если взлетная дистанция включает концевую полосу безопасности, ее размеры не должны превышать половины:
 - (i) Разбега при взлете, если самолет был сертифицирован после 30 сентября 1958 года, но до 30 августа 1959 года, либо
 - (ii) Длины ВПП если самолет был сертифицирован после 29 августа 1959 года.

(с) Взлет самолетов транспортной категории с газотурбинными двигателями, сертифицированными после 29 августа 1959 года разрешается только при условии, что помимо соблюдения требований пункта (b) настоящего параграфа, -

- (1) Дистанция прерванного взлета не превышает длины ВПП вместе с концевой полосой торможения (если таковая имеется),
- (2) Взлетная дистанция не превышает длины ВПП вместе с концевой полосой безопасности (если таковая имеется),
- (3) Длина разбега при взлете не превышает длины ВПП.

91.607 АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ В САМОЛЕТАХ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО НАЙМУ

(a) Невзирая на остальные положения настоящей главы, запрещается эксплуатация крупных самолетов (чей прототип был сертифицирован согласно Правилам Гражданской Авиации, действовавшим до 9 апреля 1957 года) для перевозки пассажиров по найму, если количество пассажиров превышает:

- (1) Количество пассажиров, разрешенное 4b.362 (a), (b) и (c) Специальных Правил Гражданской Авиации, действовавших на 20 декабря 1951 года, либо
- (2) Количество пассажиров, утвержденное положениями SR-387, SR-389, SR-389A и SR-389B Специальных Правил Гражданской Авиации или настоящим параграфом.

Однако, на самолетах, принадлежащих к любому из типов, перечисленных в приводимой ниже таблице, разрешается перевозить указанное в ней количество

лиц (включая членов экипажа) при наличии в них указанного количества выходов (включая аварийные выходы и двери), утвержденных для аварийного покидания самолета пассажирами, либо при наличии соотношения между количеством пассажиров и выходов, утвержденном согласно пунктам (b) и (c) настоящего параграфа.

Тип Самолета	Максимальное количество перевозимых лиц, включая экипаж	Соответствующее число разрешенных к использованию выходов
B-307	61	4
B-377	96	9
C-46	67	4
CV-240	53	6
CV-340 и CV-440	53	6
DC-3	35	4
DC-3 (Супер)	39	5
DC-4	86	5
DC-6	87	7
DC-6B	112	11
L-18	17	3
L-049, L-649, L-749	87	7
серия L-1049	96	9
M-202	53	6
M-404	53	7
серия "Виконт"-700	53	7

(b) Перевозка лиц, свыше количества, утвержденного в пункте (а) настоящего параграфа, может осуществляться следующим образом:

- (1) На каждый дополнительный выход на уровне пола не менее 24 дюймов (60 см) шириной и 48 дюймов (115 см) высотой с незагороженным проходом к нему шириной 20 дюймов (50 см) от основного прохода в середине салона - 12 человек дополнительно.
- (2) На каждый дополнительный выход через окно на крыло, отвечающий стандартам, с которыми данный самолет был сертифицирован по типу, или размером не менее эллипса 19 X 26 дюймов (49 X 63 см) - восемь человек дополнительно.
- (3) На каждый дополнительный выход через окно не на крыло, но в остальном соответствующий требованиям пункта (b)(2) - пять человек дополнительно.
- (4) Для всех самолетов, где соотношение максимального количества пассажиров к количеству аварийных выходов (рассчитанному по таблице, приведенной в пункте (а) настоящего параграфа) превышает 14:1, а также для самолетов, не имеющих хотя бы одного стандартного выхода-двери через боковую часть фюзеляжа в хвостовой части пассажирского салона, первый дополнительный выход должен быть на уровне пола и соответствовать требованиям пункта (b)(1) настоящего параграфа, он также должен быть расположен в хвостовой части пассажирского салона на противоположной от основного выхода стороне фюзеляжа. Однако в самолетах, не имеющих такого выхода по обоим сторонам фюзеляжа в хвостовой части пассажирского салона, разрешается перевозить не более 115 лиц.

(с) Ликвидация утвержденных выходов разрешается только в следующем порядке:

(1) Ранее утвержденное максимальное количество перевозимых данным самолетом лиц должно быть сокращено на количество дополнительных пассажиров, утвержденное для данного выхода согласно настоящему параграфу.

(2) Ликвидация выходов производится в порядке нижеследующей очередности: В первую очередь - выходы через окно не на крыло, затем - выходы через окно на крыло, затем - выходы через дверь в передней части салона, и наконец напольные выходы через дверь в хвостовой части салона.

(3) Независимо от количества перевозимых лиц, необходимо оставить хотя бы по одному выходу с каждой стороны фюзеляжа.

(4) Запрещается ликвидировать выходы, если это приведет к увеличению соотношения между перевозимыми лицами и выходами более 14:1.

(d) Положения настоящего параграфа не снимают ответственности с эксплуатантов, руководствующихся положениями раздела 121 настоящей главы, за соблюдения требований 121.291.

91.609 БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ И РЕЧЕВЫЕ САМОПИСЦЫ В КАБИНЕ ЭКИПАЖА

(a) Обладателям сертификатов авиаперевозчиков и эксплуатантов запрещается выполнять полеты согласно положениям настоящего раздела на воздушных судах, перечисленных в их спецификациях летной деятельности или используемых в

авиаперевозках, если данные суда не оборудованы необходимыми бортовыми самописцами и речевыми самописцами в кабине экипажа, соответственно требованиям раздела, на основании которого выдан сертификат. При этом эксплуатант имеет право:

- (1) Перегонять воздушное судно с неисправным бортовым или речевым самописцем в кабине экипажа из аэропорта где невозможно произвести ремонт или замену, в аэропорт, где это возможно;
 - (2) Продолжать полет по заранее намеченному маршруту, если бортовой или речевой самописцы выходят из строя после взлета воздушного судна;
 - (3) Проводить проверку летной годности в полете при выключенных бортовом или речевом самописцах, для их проверки или для проверки другого оборудования связи или электронного оборудования, установленного на воздушном судне;
 - (4) Перегонять вновь приобретенное воздушное судно из места приобретения на место, где будет установлен бортовой самописец или речевой самописец.
- (b) Невзирая на положения пунктов (с) и (е) настоящего параграфа, эксплуатанты воздушных судов, за исключением авиаперевозчиков и коммерческих эксплуатантов, имеют право:

- (1) Перегонять воздушное судно с неисправным бортовым или речевым самописцем в кабине экипажа из аэропорта где невозможно произвести ремонт или замену, в аэропорт, где это возможно;

- (2) Продолжать полет по заранее намеченному маршруту, если бортовой или речевой самописцы выходят из строя после взлета воздушного судна;
 - (3) Проводить проверку летной годности в полете при выключенных бортовом или речевом самописцах, для их проверки или для проверки другого оборудования связи или электронного оборудования, установленного на воздушном судне;
 - (4) Перегонять вновь приобретенное воздушное судно из места приобретения на место, где будет установлен бортовой самописец или речевой самописец;
 - (5) Выполнять полеты на воздушном судне:
 - (i) В течение не более 15 дней при неработающем бортовом самописце и/или речевом самописце или без одного/обоих из них, если они находятся в ремонте, при условии, что дата поломки занесена в журнал техобслуживания данного воздушного судна, а в кабине пилота на видном ему месте размещено объявление о том, что бортовой самописец или речевой самописец неисправны;
 - (ii) В течение не более 15 дополнительных дней, если выполняются требования пункта (b)(5)(i), и если лицо, уполномоченное 43.7 настоящей главы вернуть воздушное судно в эксплуатацию, удостоверяет в журнале техобслуживания данного воздушного судна, что для окончания ремонта или замены оборудования необходимо дополнительное время.
- (с) Запрещается эксплуатация зарегистрированных в США гражданских не одномоторных воздушных судов с газотурбинными двигателями, имеющих конфигурацию пассажирского салона более 9 посадочных мест, выпущенных после 11 октября 1991 года, если они не оборудованы хотя бы одним бортовым

самописцем утвержденного образца, использующим цифровой метод записи, хранения информации и извлечения ее из памяти по требованию, и способным записывать данные, оговоренные в Приложении Е к настоящему разделу для самолетов и в Приложении F к настоящему разделу для вертолетов, на которые распространяются требования настоящего раздела, в необходимых пределах радиуса, точности, и периодов времени, и также хранить в памяти информацию не менее, чем о 8 часах работы воздушного судна.

(d) Если на воздушном судне установлен бортовой самописец, он должен работать постоянно с момента, когда самолет начинает разбег при взлете или когда вертолет начинает взлет и до момента, когда самолет заканчивает послепосадочный пробег или вертолет совершает посадку в точке назначения.

(e) При отсутствии специального разрешения на то Администратора, начиная с 11 октября 1991 года, запрещается эксплуатация зарегистрированных в США гражданских не одномоторных воздушных судов с газотурбинными двигателями, имеющих конфигурацию пассажирского салона более 5 посадочных мест, для которых согласно сертификату по типу или эксплуатационным правилам требуется два пилота, если данные самолеты не оборудованы речевым самописцем утвержденного образца, который:

(1) Установлен согласно требованиям соответственно 23.1457(a)(1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g); 25.1457(a)(1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g); 27.1457(a)(1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g) или 29.1457(a)(1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g) настоящей главы; и

(2) Постоянно работает с момента проверки контрольного листа перед полетом до окончания проверки контрольного листа после полета.

(f) Для выполнения требований настоящего параграфа можно использовать речевой самописец кабины экипажа утвержденного образца, обладающий

стирающим устройством, так чтобы в любой момент работы самописца можно было стереть информацию, записанную более 15 минут назад.

(g) В случае аварии или инцидента, приведшего к прекращению полета и требующего немедленного уведомления о нем Национального Комитета по Безопасности на Транспорте, согласно разделу 830 его правил, эксплуатант, установивший утвержденные бортовые и речевые самописцы, обязан хранить записанную ими информацию в течение не менее 60 дней, или в течение более длительного периода, если таковой запрашивается Администратором или Комитетом. Записанная самописцами информация используется для помощи в определении причины аварии или инцидента в процессе расследования согласно разделу 830. Администратор не может использовать информацию, записанную речевым самописцем в кабине экипажа, для наложения гражданского или административного взыскания.

91.611 РАЗРЕШЕНИЕ НА ПЕРЕГОНОЧНЫЙ ПОЛЕТ С ОДНИМ НЕРАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ

(a) Общие положения. Обладателю сертификата авиаперевозчика или сертификата эксплуатанта, выданного в соответствии с разделом 125 разрешается выполнять перегоночный полет на четырехмоторном самолете или на трехмоторном газотурбинном самолете с одним неработающим двигателем для доставки самолета на базу для последующего ремонта при условии, что:

- (1) Данная модель была проверена в полете, и признана удовлетворительной для безопасного полета согласно пунктам (b) и (c) настоящего параграфа. Однако, если данный эксплуатант продемонстрировал до 19 ноября 1966 года, что данная модель самолета может безопасно эксплуатироваться в полете с одним неработающим двигателем, выполнив испытательный полет в соответствии с эксплуатационными

данными, содержащимися в соответствующем Руководстве по Летной Эксплуатации самолета, ему не обязательно повторять испытания для данной модели.

(2) Утвержденное Руководство по Летной Эксплуатации самолета содержит следующие эксплуатационные данные и полет проводится согласно этим данным:

- (i) Максимальная масса.
- (ii) Ограничения для центра тяжести.
- (iii) Конфигурация неработающего пропеллера (если таковой имеется).
- (iv) Длина ВПП при взлете (с учетом температурной поправки).
- (v) Диапазон высот.
- (vi) Ограничения в сертификате.
- (vii) Диапазон эксплуатационных ограничений.
- (viii) Эксплуатационная информация.
- (ix) Порядок проведения операций.

(3) Эксплуатант имеет утвержденные правила безопасной эксплуатации данного самолета, включая конкретные требования по:

- (i) Ограничению эксплуатационной массы при перегоночном полете до минимума, необходимого для полета, с учетом запаса топлива;
- (ii) Ограничению на взлет только с сухих ВПП, за исключением тех конкретных моделей, для которых возможность хорошо управляемого взлета с мокрой ВПП при одном неработающем двигателе была экспериментально отработана и занесена в Руководство по Летной Эксплуатации;
- (iii) Полетам в аэропорты где взлет или заход на посадку совершаются над населенными районами; а также
- (iv) Порядку осмотра для определения состояния работающих двигателей.

- (4) Запрещается осуществлять взлет самолетов, оговоренных в настоящем параграфе, если:
- (i) Начальный этап набора высоты происходит над густо заселенным районом;
 - (ii) Погодные условия в аэропорту взлета или назначения ниже погодных минимумов, необходимых для полета по ПВП.
- (5) При выполнении перегоночных полетов запрещается перевозка пассажиров, кроме обязательных членов экипажа.
- (6) Запрещается использовать во время перегоночного полета членов летного состава, не знающих досконально правил работы в условиях перегоночного полета с одним неработающим двигателем, содержащихся в Руководстве по Выполнению Полетов обладателя сертификата, а также ограничений и информации о летно-технических характеристиках Руководства по Летной Эксплуатации.
- (b) *Летные испытания: самолеты с поршневыми двигателями.* Летно-технические характеристики самолета с поршневыми двигателями при одном неработающем двигателе определяются в процессе следующих летных испытаний:
- (1) Выбирается скорость не менее $1,3V_{SI}$, при которой самолет может быть хорошо управляем во время набора высоты при одном неработающем двигателе (при этом пропеллер снимается или ставится в любую конфигурацию по выбору эксплуатанта, а все остальные двигатели работают в максимальном режиме, предписанном пунктом (b)(3) настоящего параграфа.
 - (2) Расстояние, необходимое для набора указанной в пункте (b)(1) скорости и высоты в 50 футов (15 м) рассчитывается с:

- (i) Выпущенными шасси;
- (ii) Неработающим критическим двигателем со снятым пропеллером или в любой конфигурации по выбору эксплуатанта;
- (iii) Остальными двигателями, работающими в режиме не превышающем максимального, рассчитанного согласно пункту (b)(3) настоящего параграфа.

(3) Устанавливаются параметры взлета, полета и посадки, такие как: положения триммера, распределение нагрузки по двигателям, максимальная мощность и скорость.

(4) Летно-технические характеристики определяются при максимальной массе не выше, чем масса, позволяющая скорость набора высоты не менее 400 футов в минуту (122 м в минуту) в конфигурации при полете на маршруте (предусмотренной 25.67(d) настоящей главы, в редакции от 31 января 1977 г.) на высоте 5000 футов (1500 м).

(5) Летно-технические характеристики определяются с использованием температурной составляющей для длины взлетной площадки, рассчитываемой согласно 25.61 настоящей главы в редакции от 31 января 1977 г.

(с) *Летные испытания: самолеты с газотурбинными двигателями.* Летно-технические характеристики самолета с газотурбинными двигателями при одном неработающем двигателе определяются в процессе летных испытаний, включающих не менее трех взлетов в соответствии со следующими требованиями:

(1) Выбираются скорости взлета V_R и V_2 , которые должны быть не ниже соответствующих скоростей, с которыми данный тип самолета был сертифицирован согласно 25.107 настоящей главы, и при которых самолет хорошо управляем во время набора высоты с одним

неработающим двигателем (при этом, если это применимо, пропеллер снимается или ставится в любую конфигурацию по выбору эксплуатанта), а все остальные двигатели работают в режиме, не превышающем режима, с которым данный тип самолета был сертифицирован согласно 25.101 настоящей главы.

- (2) Минимальная длина площадки взлета равняется расстоянию по горизонтали, необходимому для разгона и набора высоты 35 футов (13,8 м) на скорости V_2 (включая все составляющие скорости, полученные при испытаниях), помноженному на 115% и рассчитываемому при:

- (i) Выпущенных шасси;
- (ii) Неработающем критическом двигателе со снятым пропеллером или в любой конфигурации по выбору эксплуатанта;
- (iii) Остальных двигателях, работающих в режиме не превышающем режима, с которым данный тип самолета был сертифицирован согласно 25.101 настоящей главы.

- (3) Устанавливаются параметры взлета, полета и посадки, такие как: положения триммера, распределение нагрузки по двигателям, максимальная мощность и скорость. С использованием этих параметров самолет должен удовлетворительно управляться на протяжении всего разбега при взлете.

- (4) Летно-технические характеристики определяются при максимальной массе, не превышающей массы, определяемой согласно 25.121(с) настоящей главы, при этом:

- (i) Действительная величина равномерного уклона конечного этапа набора высоты при взлете должна быть не менее 1,2% в конце траектории взлета с двумя не работающими двигателями, а также

(ii) скорость набора высоты должна быть не меньше скорости при положении триммера с двумя неработающими двигателями для действительной величины равномерного уклона конечного этапа набора высоты при взлете, предписываемой пунктом (с)(4)(i) настоящего параграфа.

(5) Самолет должен быть достаточно управляем при наборе высоты с двумя неработающими критическими двигателями. Характеристики при наборе высоты могут быть получены на основании расчета, основанного на результатах испытаний и равных им по точности.

(6) Летно-технические характеристики определяются с использованием регулирования по температуре для взлетной дистанции и набора высоты на конечном этапе взлета, рассчитываемого согласно 25.101 настоящей главы.

В контексте пунктов (с)(4) и (5) термин “два критических двигателя” означает два двигателя, расположенные рядом с одной стороны самолета, имеющего четыре двигателя по сторонам фюзеляжа и один центральный двигатель. На трехмоторном самолете речь идет об одном из боковых двигателей.

91.613 МАТЕРИАЛЫ ВНУТРЕННЕЙ ОТДЕЛКИ ОТСЕКОВ

Запрещается эксплуатация самолетов, соответствующих исправленным или дополнительным типам сертификатов, выданных на основании SFAR №41 для максимальной взлетной массы более 12.500 фунтов (5000 кг), если в течении одного года после выдачи сертификата летной годности на основании данных документов, самолет не соответствует требованиям по внутренней отделке отсеков, перечисленных в 25.853(a), (b), (b-1), (b-2) и (b-3) настоящей главы в редакции от 26 сентября 1978 года.

91-615 - 91.699 [Резерв]

**ПОДРАЗДЕЛ Н - ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИНОСТРАННЫХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В США ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ЗА ПРЕДЕЛАМИ США**

91.701 ПРИМЕНЕНИЕ

Настоящий подраздел регулирует выполнение полетов зарегистрированных в США гражданских воздушных судов за рубежом и полетов иностранных воздушных судов на территории США.

**91.703 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В
США ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЗА
ПРЕДЕЛАМИ США**

(а) Все эксплуатанты зарегистрированных в США воздушных судов гражданской авиации обязаны:

- (1) При выполнении полетов над открытым морем соблюдать требования Приложения 2 (Правила Полетов) к Конвенции о Международной Гражданской Авиации, а также 91.117(с), 91.127, 91.129 и 91.131;
- (2) При выполнении полетов над территорией иностранного государства, соблюдать действующие там требования в отношении полетов и маневрирования воздушных судов;

(3) За исключением 91.307(b), 91.309, 91.323 и 91.711, соблюдать требования настоящего раздела постольку, поскольку это не противоречит применяемым в такой ситуации правилам иностранного государства, в котором выполняет полеты данное судно, или Приложения 2 к Конвенции о Международной Гражданской Авиации, а также

(4) Находясь над Северной Атлантикой в пределах воздушного пространства, обозначенного как воздушное пространство с минимальным набором навигационных средств, соблюдать требования 91.705.

(b) Приложение 2 к Конвенции о Международной Гражданской Авиации, Восьмое Издание - июль 1986 года, вместе с поправками по 28ю включительно, принятую в ноябре 1987 года, на которую в настоящем разделе делаются ссылки, включается в настоящий раздел в качестве составной части, согласно 5 Кодексу США, 552 и на основании раздела 51, Приложения 2 Сборника Федеральных Правил (включая полный перечень внесенных изменений). Данные материалы можно получить для изучения в Архиве AGS-10, по адресу: Вашингтон, Дистрикт Колумбия 20591, Индепенденс Авеню 800, Федеральная Авиационная Администрация. Помимо этого, Приложение 2 можно приобрести в ИКАО по адресу: PO Box 400, Succursale, Place de L'Aviation Internationale, 1000 Sherbrooke Street West, Montreal, Quebec, Canada H3A 2R2.

**91.705 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ
ПРОСТРАНСТВЕ СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКИ С
МИНИМАЛЬНЫМ НАБОРОМ НАВИГАЦИОННЫХ
СРЕДСТВ**

Запрещается выполнять полеты на зарегистрированных в США гражданских воздушных судах в воздушном пространстве Северной Атлантики (NAT) обозначенном как воздушное пространство с минимальным набором навигационных средств, без соблюдения следующих условий:

- (a) Самолет имеет утвержденные навигационные характеристики, соответствующие требованиям Приложения С к настоящему разделу;
- (b) Эксплуатант имеет разрешение от Администратора на выполнение этих полетов;
- (c) Администратор утверждает отступление от требований настоящего параграфа в соответствии со Статьей 3 Приложения С к настоящему разделу.

91.707 ПОЛЕТЫ МЕЖДУ МЕКСИКОЙ ИЛИ КАНАДОЙ И США

При отсутствии иных разрешений службы УВД, запрещается выполнять полеты между Мексикой или Канадой и США, без регистрации плана полета, соответственно, по ПВП или ППП.

91.709 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ НА КУБУ

Запрещается выполнять полеты на гражданских воздушных судах из США на Кубу без соблюдения следующих условий:

- (a) Вылет совершается из международного аэропорта, квалифицированного в качестве “международного аэропорта прилета” в 6.13 Правил Авиа Коммерции Таможенной Службы (См. том 19 Свода Федеральных Правил, 6.13); а также

(b) В случае вылета самолета из любого аэропорта смежных 48 штатов США или из округа Колумбия, командир экипажа подал:

(1) План полета по ППП или ПВП, как предписывается в 99.11 или 99.13 настоящей главы,

(2) За 1 час до вылета, в иммиграционную службу аэропорта вылета письменное заявление, содержащее -

- (i) Информацию, содержащуюся в плане полета,
- (ii) Ф.И.О. каждого лица, летящего в воздушном судне,
- (iii) Количество лиц, участвующих в полете,
- (iv) Описание груза, при его наличии.

Положения настоящего параграфа не распространяются на полеты, выполняемые в процессе регулярных рейсовых перевозок по трассам, утвержденным Администратором в спецификации летной деятельности.

91.711 ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(a) *Общие положения.* Помимо соблюдения прочих обязательных правил настоящего раздела, каждый эксплуатант, выполняющий полеты на иностранном воздушном судне гражданской авиации на территории США обязан соблюдать требования настоящего параграфа.

(b) *ПВП.* Выполнение полетов на иностранном воздушном судне гражданской авиации по ПВП, при которых согласно настоящему разделу требуется двухсторонняя радио связь разрешается только при условии, что хотя бы один член экипажа данного воздушного судна может поддерживать двухстороннюю радио связь на английском языке и во время полета находиться на рабочем месте.

(с) *ППП*. Выполнение полетов на иностранном воздушном судне гражданской авиации по *ППП* разрешается только при условии, что:

(1) Данное воздушное судно оборудовано -

(i) Радиооборудованием, обеспечивающим двухстороннюю радио связь с диспетчером УВД при полетах в контролируемом пространстве,

(ii) Радионавигационным оборудованием, соответствующим используемым наземным навигационным средствам.

(2) Каждый пилот воздушного судна -

(i) Имеет действующие квалификационные отметки США по приборам или имеет иностранный квалификационный сертификат, разрешающий ему выполнять полеты по *ППП*,

(ii) Хорошо знаком с правилами полетов США на маршруте, при полете в зоне ожидания или снижении, а также

(3) Хотя бы один член экипажа данного воздушного судна может поддерживать двухстороннюю радиотелефонную связь на английском языке и находиться на рабочем месте, когда самолет подлетает к США, выполняет полеты на территории США или покидает эту страну.

(d) *Над водным пространством*. Каждое лицо, выполняющее полеты на иностранном воздушном судне над водным пространством вблизи берегов США, обязано подать извещение о полете или план полета согласно положениям Дополнительных Правил, действующих в данном регионе ИКАО.

(е) Полеты в эшелоне FL 240 и выше. Если для выполнения полета согласно пункту (с)(1)(ii) настоящего параграфа требуется использование навигационного оборудования VOR, запрещается выполнять полеты на иностранных воздушных судах гражданской авиации на территории 50 штатов США, а также Федерального Округа Колумбия в эшелоне FL 240 и выше, если данное воздушное судно не оборудовано дальномерным оборудованием (DME), способным принимать и интерпретировать сигналы наземных радионавигационных средств VORTAC. В случае отказа дальномерного оборудования, предписываемого настоящим пунктом, при полете в эшелоне FL 240 и выше, командир экипажа воздушного судна немедленно сообщает об этом диспетчеру УВД и затем может продолжать полет в эшелоне FL 240 и выше до следующего аэропорта планируемой посадки, где можно будет выполнить ремонт или замену отказавшего оборудования. Однако, требования пункта (е) не распространяются на иностранные воздушные суда гражданской авиации, не оборудованные дальномерным оборудованием, выполняющие полеты с перечисленными ниже целями, при условии, что диспетчер УВД уведомляется об этом до вылета судна:

- (1) Перегоночный полет воздушного судна в аэропорт на территории США, где производится ремонт или переделка, и из него;
- (2) Перегоночный полет в новую страну регистрации воздушного судна;
- (3) Полет нового воздушного судна американского производства с целью -
 - (i) Испытания самолета в полете,
 - (ii) Подготовки иностранного летного состава к выполнению полетов на данном воздушном судне,
 - (iii) Перегона воздушного судна на экспорт за пределы США.

- (4) Перегоночные полеты, демонстрационные полеты и испытательные полеты воздушных судов, привезенных в США для демонстрации или испытаний всего воздушного судна или его отдельных элементов.

**91.713 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ НА
КУБЕ**

Выполнение полетов на воздушных судах гражданской авиации, зарегистрированных на Кубе, разрешается только в контролируемом воздушном пространстве с соблюдением разрешений диспетчеров УВД или их инструкций, которые могут потребовать использования конкретных трасс или маршрутов и посадки в конкретных аэропортах.

**91.715 СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПОЛЕТЫ
ИНОСТРАННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ**

(a) Иностранным воздушным судам гражданской авиации разрешается выполнять полеты без сертификатов летной годности, предписываемых 91.203, если на эти полеты выдается специальное разрешение в соответствии с требованиями настоящего параграфа. Заявка на такое специальное разрешение подается Начальнику Службы Летных Стандартов или Начальнику Дирекции Службы Сертифицирования Воздушных Судов того региона ФАА, в котором находится податель заявки, или региона, где расположен аэропорт прилета в США. Однако если данное воздушное судно ввозится в США для участия в авиационной выставке, заявка может подаваться Начальнику Службы Летных Стандартов или Начальнику Дирекции Службы Сертифицирования Воздушных Судов того региона ФАА, где проводится авиационная выставка.

(b) Администратор может выдать специальное разрешение на выполнение полетов любому иностранному воздушному судну гражданской авиации, при условии соблюдения определенных условий и ограничений, которые Администратор считает необходимыми для безопасности полетов в воздушном пространстве США.

(c) Запрещается выполнять полеты на иностранных воздушных судах гражданской авиации по специальному разрешению на выполнение полетов без соблюдения требований раздела 375 Особых Правил Министерства Транспорта (Свод Федеральных Правил т. 14, разд. 375).

91.717 - 91.799 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ I - ОГРАНИЧЕНИЯ ПО УРОВНЯМ ШУМА

91.801 ПРИМЕНЕНИЕ: СООТНЕСЕНИЕ С РАЗДЕЛОМ 36

(а) Настоящим подразделом предписываются ограничения по шуму при выполнении полетов и связанные с этим требования, распространяющиеся на нижеследующие типы полетов воздушных судов гражданской авиации на территории США:

(1) Параграфы 91.803, 91.805, 91.807, 91.809 и 91.811 применяются к звуковым самолетам гражданской авиации, имеющим турбореактивные двигатели и максимальную массу более 75 000 фунтов (34 000 кг), а также -

(i) Имеющим стандартный сертификат летной годности, если данные самолеты зарегистрированы в США;

(ii) Если данные самолеты зарегистрированы за рубежом, то для выполнения данных полетов согласно настоящей главе им потребовался бы стандартный сертификат летной годности США, если бы они были зарегистрированы в США. Перечисленные выше параграфы распространяются на полеты в аэропорты на территории США и из них, выполняемые на основании положений настоящего раздела, а также разделов 121, 125, 129 и 135 настоящей главы.

(2) Параграф 91.813 применяется к американским эксплуатантам звуковых самолетов гражданской авиации с турбореактивными двигателями, на которых распространяются положения настоящего подраздела. Настоящий параграф применяется к эксплуатантам, выполняющим полеты в аэропорты на территории США и из них на

основании положений настоящего раздела, а также разделов 121, 125 и 135, но не применяется к эксплуатантам, работающим согласно положениям раздела 129 настоящей главы.

- (3) Параграфы 91.803, 91.819 и 91.821 применяются к зарегистрированным в США сверхзвуковым самолетам гражданской авиации, имеющим стандартные сертификаты летной годности и к иностранным сверхзвуковым самолетам гражданской авиации, которым для выполнения планируемых полетов потребовался бы стандартный сертификат летной годности, будь они зарегистрированы в США. Вышеупомянутые параграфы применяются к эксплуатантам, работающим на основании разделов 121, 125, 129 и 135 настоящей главы.

(b) При отсутствии иных пояснений, употребляемая в настоящем разделе сноска “Раздел 36” означает Раздел 36 14-го тома Свода Федеральных Правил, включая уровни шума в приложении С к данному разделу, невзирая на положения оговоренного раздела, освобождающие отдельные самолеты от соблюдения конкретных требований по шуму. В контексте настоящего подраздела различные этапы ограничения уровней шума, термины, используемые при категоризировании самолетов по отношению к уровням шума, а также термины “дозвуковой самолет” и “сверхзвуковой самолет” имеют значения, определенные в разделе 36 настоящей главы. Для дозвуковых самолетов, эксплуатируемых в международной авиакоммерции на территории США, Администратор может разрешить соответствие требованиям по шуму, содержащимся в Приложении 16 к документу ИКАО, при условии что указанные требования оказываются в значительной степени сопоставимыми с требованиями раздела 36 для данного самолета и их выполнение приводит к аналогичным результатам. Все решения, принимаемые на основании этих положений, ограничиваются положениями 36.5 настоящей главы, как если бы указанные в них уровни шума были перечислены в разделе 35.

(с) Параграфы с 91.851 по 91.875 настоящего подраздела предписывают ограничения по шуму и содержат сопряженные с ними требования, применимые к любым дозвуковым самолетам гражданской авиации с турбореактивными двигателями и максимальной массой более 75 000 фунтов (34 000 кг), выполняющим полеты в любой аэропорт 48 смежных штатов США и Федерального Округа Колумбия или из них согласно положениям настоящего раздела, а также разделов 121, 125, 129 или 135 настоящей главы, начиная с 25 сентября 1991 года.

**91.803 ЭКСПЛУАТАНТЫ, СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ НА
ОСНОВАНИИ РАЗДЕЛА 125: ОПРЕДЕЛЕНИЕ
ПРИМЕНИМЫХ ПРАВИЛ**

К самолетам, на которые распространяются требования настоящего подраздела, и которые эксплуатируются в соответствии с положениями раздела 125, применяются следующие правила:

(а) Все полеты, выполнявшиеся соответственно требованиям настоящего подраздела до 29 ноября 1980 года, продолжают выполняться на основании данных требований.

(b) Ко всем полетам дозвуковых самолетов, не попадавшим до 29 ноября 1980 года под требования настоящего подраздела, поскольку данные самолеты не эксплуатировались в США согласно настоящему разделу или разделам 121, 125, 129 или 135 настоящей главы, применяются требования параграфов 91.805, 91.809, 91.811 и 91.813 настоящего подраздела.

(с) Ко всем полетам сверхзвуковых самолетов, не попадавшим до 29 ноября 1980 года под требования настоящего подраздела, поскольку данные самолеты не эксплуатировались в США согласно настоящему разделу или разделам 121, 129

или 135 настоящей главы, применяются требования параграфов 91.819 и 91.821 настоящего подраздела.

(d) Ко всем самолетам, которым полагается соблюдать положения раздела 125, но которым в виде исключения разрешается выполнять полеты по правилам настоящего раздела или разделов 121, 129 или 135 настоящей главы, положения пунктов (a), (b) и (c) настоящего параграфа применяются, невзирая на полученное разрешение.

91.805 СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ КОНЕЧНОГО ЭТАПА: ДОЗВУКОВЫЕ САМОЛЕТЫ

За исключениями, предусмотренными в 91.809 и 91.811, начиная с 1 января 1985 года, запрещается выполнять полеты в аэропорты США или из них на дозвуковых самолетах, попадающих под действие положений настоящего подраздела, если данный самолет не соответствует требованиям по уровню шума 2го или 3го этапа, согласно разделу 36 настоящей главы.

91.807 ПОЭТАПНОЕ СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ, СЕРТИФИЦИРОВАННЫХ НА ОСНОВАНИИ РАЗДЕЛОВ 121, 125 И 135: ДОЗВУКОВЫЕ САМОЛЕТЫ

(a) *Общие положения.* Согласно 91.803 настоящей главы, все лица, эксплуатирующие самолеты в соответствии с разделами 121, 125 или 135 настоящей главы, независимо от государства регистрации самолета, обязаны соблюдать положения настоящего параграфа в отношении дозвуковых самолетов, попадающих под требования настоящего подраздела.

(b) *График достижения соответствия требованиям.* За исключением самолетов, эксплуатируемых в международной авиа коммерции в соответствии с пунктом (с) настоящего параграфа или попадающих под специальное разрешение на отступление от правил (включая разрешения, выдаваемые на основании 91.811), самолеты, эксплуатируемые американскими эксплуатантами в авиа коммерции на территории США, обязаны обеспечить соответствие ограничениям по уровням шума 2го или 3го этапов согласно разделу 36 настоящей главы в соответствии со следующим графиком, иначе им запрещено будет выполнять полеты на территории США:

(1) К 1 января 1981 года:

- (i) Не менее одной четверти самолетов с четырьмя двигателями не имеющими степени двухконтурности или со степенью двухконтурности менее двух, а также
- (ii) Не менее половины всех самолетов, имеющих иную степень двухконтурности или иное количество двигателей.

(2) К 1 января 1983 года:

- (i) Не менее половины самолетов с четырьмя двигателями, не имеющими степени двухконтурности или со степенью двухконтурности менее двух, а также
- (ii) Все самолетов, имеющие иную степень двухконтурности или иное количество двигателей.

(с) *Соразмерное распределение самолетов.* При соблюдении пункта (b) настоящего параграфа эксплуатант самолетов, занятых во внутренней и международной авиа коммерции на территории США может не соблюдать вышеупомянутый график в отношении той части эксплуатируемых им самолетов, которая занята в международной авиа коммерции.

91.809 ЗАМЕНА САМОЛЕТОВ

Разрешается эксплуатировать самолеты 1го этапа после срока демонстрации соответствия требованиям, оговоренного в 91.805 и 91.807, если, согласно утвержденному плану эксплуатантом были заказаны самолеты для замены данных самолетов в следующем порядке:

(a) При замене двухмоторного самолета - до 1 января 1986 года, но не позднее указанной в плане даты, если контракт был подписан до 1 января 1983 года и оговаривает доставку до 1 января 1986 года самолета для замены, соответствующего требованиям по уровням шума 3го этапа согласно разделу 36 настоящей главы.

(b) При замене трехмоторного самолета - до 1 января 1985 года, но не позднее указанной в плане даты, если контракт был подписан до 1 января 1983 года и оговаривает доставку до 1 января 1985 года заменного самолета, соответствующего требованиям по уровням шума 3го этапа согласно разделу 36 настоящей главы.

(c) При замене любого иного самолета - до 1 января 1986 года, но не позднее указанной в плане даты, если в контракте оговаривается доставка до 1 января 1986 года заменного самолета, который -

(1) Соответствовал требованиям по уровням шума 2го или 3го этапа согласно разделу 36 настоящей главы до того, как на него был выдан первичный стандартный сертификат летной годности; либо

(2) Соответствовал требованиям по уровням шума 2го или 3го этапа согласно разделу 36 настоящей главы до того, как на него был выдан любой стандартный сертификат летной годности.

(d) Каждый эксплуатант самолета 1го этапа, которому необходимо утвердить план замены на основании настоящего параграфа, обязан подать заявку начальнику Службы Экологии и Энергетики, содержащую план замены с указанием приведенной ниже информации и подтверждением ее достоверности (лжесвидетельство карается в соответствии с разделом 1001 18 Кодекса США). Каждая заявка на утверждение должна содержать нижеследующую информацию, соответствующую данным, приведенным в контракте, на основании которой ФАА принимает решение об утверждении:

- (1) Имя и фамилия/название и адрес заявителя.
- (2) Тип и модель воздушного судна, регистрационные номера всех самолетов, подлежащих замене в соответствии с планом.
- (3) Тип и модель каждого заменного самолета (т.е. самолета на который заменяется устаревший самолет).
- (4) График доставки и введения в эксплуатацию каждого заменного самолета.
- (5) Фамилии и адреса сторон, подписавших контракт, а также прочих лиц, имеющих право отменять контракт или иным образом контролировать действия каждой из сторон.
- (6) Информацию по предполагаемому размещению подлежащих замене самолетов.
- (7) Заявление о том, что подписанный контракт является законным, обоюдным, обеспеченным правовыми санкциями соглашением, на поставку самолета, которым разрешается заменить устаревшее воздушное судно.

- (8) Любая прочая информация, запрошенная начальником Службы Экологии и Энергетики, и необходимая ему для принятия решения по утверждению плана.

**91.811 ИСКЛЮЧЕНИЯ ДЛЯ САМОЛЕТОВ, ОБСЛУЖИВАЮЩИХ
МАЛЫЕ НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: ДВУХМОТОРНЫЕ
ДОЗВУКОВЫЕ САМОЛЕТЫ**

(a) Разрешается эксплуатировать двухмоторные самолеты первого этапа после сроков замены, предписываемых 91.805, 91.807 и 91.809, если Администратор выдает для данного самолета разрешение на отступление от требований по шуму. Все разрешения на отступление от правил прекращают действовать в наиболее ранний из перечисленных ниже сроков:

- (1) Если самолет, которому было дано разрешение на отступление от правил продается или передается другому лицу, начиная с января 1983 года, - в момент доставки самолета данному лицу.
- (2) Если самолет, которому было дано разрешение на отступление от правил, имеет конфигурацию пассажирского салона не более 100 посадочных мест - 1го января 1988 года.
- (3) Если самолет, которому было дано разрешение на отступление от правил, имеет конфигурацию пассажирского салона более 100 посадочных мест - 1го января 1985 года.

(b) При выполнении положений настоящего параграфа за конфигурацию пассажирского салона самолета принимается его конфигурация на 1 декабря 1979 года или на более раннюю дату, определяемую Администратором.

**91.813 ПЛАНЫ ДОСТИЖЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ И СТАТУС ИХ
ВЫПОЛНЕНИЯ: АМЕРИКАНСКИЕ ЭКСПЛУАТАНТЫ
ДОЗВУКОВЫХ САМОЛЕТОВ**

(а) Каждый эксплуатант звукового самолета гражданской авиации, на который распространяются требования настоящего подраздела (независимо от страны регистрации), обязан подать начальнику Службы Экологии и Энергетики отчет о текущем статусе выполнения требований и планы по достижению и поддержанию необходимых показателей по уровню шума, требуемых настоящим подразделом. В случаях, когда это целесообразно, эксплуатант может заменить предписываемый план, уведомлением с подтверждением его достоверности (лжесвидетельство карается в соответствии с разделом 1001 18 Кодекса США), что со времени подачи последнего плана не было сделано никаких изменений как в самом плане так и в статусе любого из самолетов, оговоренных в данном плане.

(b) В каждом плане мероприятий по соответствию, как и в каждом пересмотренном плане должна содержаться информация, перечисленная в пункте (с) настоящего параграфа по каждому эксплуатируемому самолету, попадающему под действие настоящего параграфа. При отсутствии иного разрешения Администратора в плане мероприятий по соответствию должна приводиться информация на дату за 30 дней до срока подачи данного плана. Податель плана обязан засвидетельствовать достоверность всей содержащейся в нем информации (дача ложной информации карается законом) и подать планы по каждому самолету регулирующему настоящим параграфом в течение 90 дней после начала эксплуатации данных самолетов, а впоследствии

(1) Через 30 дней после любых изменений в составе парка данного эксплуатанта или плане мероприятий по достижению соответствия

требованиям, затрагивающем в целом или по отдельности не менее 10% самолетов любого класса, регулируемых положениями 91.807(b), а также

- (2) Через 30 дней после каждого срока достижения соответствия требованиям по графику, составленному для данного самолета, а затем ежегодно до конца 1985 г. или до окончания срока, определенного для конкретного самолета согласно настоящему подразделу, в годовщину указанной даты для демонстрации достижения соответствия требованиям настоящего подраздела.

(с) Все планы по достижению соответствия требованиям, подаваемые на основании положений настоящего параграфа должны указывать эксплуатанта и содержать нижеследующую информацию по каждому самолету, оговоренному в плане:

- (1) Имя и фамилия/название и адрес эксплуатанта самолета.
- (2) Имя, фамилия и номер телефона лица, назначенного эксплуатантом ответственным за подготовку и подачу плана.
- (3) Общее количество самолетов, регулируемых положениями настоящего параграфа и их распределение по каждому из следующих классов и подклассов:
 - (i) Самолеты, занятые во внутренней авиа коммерции -
 - (A) Самолеты с четырьмя двигателями, не имеющими степени двухконтурности или со степенью двухконтурности менее двух,
 - (B) Самолеты с двигателями имеющими иную степень двухконтурности или с иным количеством двигателей, а также
 - (C) Самолеты, попадающие под исключение из правила на основании 91.811 настоящего подраздела.

(ii) Самолеты занятые в международной коммерции согласно утвержденному плану соразмерного распределения -

(A) Самолеты с четырьмя двигателями, не имеющими степени двухконтурности или со степенью двухконтурности менее двух,

(B) Самолеты с двигателями имеющими иную степень двухконтурности или с иным количеством двигателей, а также

(C) Самолеты, попадающие под исключение из правила на основании 91.811 настоящего подраздела.

(4) Для каждого самолета, регулируемого настоящим параграфом -

(i) Тип и модель воздушного судна,

(ii) Регистрационный номер воздушного судна,

(iii) Серийный номер изготовителя воздушного судна,

(iv) Тип и модель двигателя воздушного судна,

(v) Год выпуска воздушного судна,

(vi) Соответствие нормам по шуму раздела 36 “да/нет”,

(vii) Соответствующий код, предписываемый пунктом (c)(5) настоящего параграфа, показывающий тип установленного или планируемого к установке на самолете акустического оборудования;

(viii) Для самолетов, на которых установлено или будет установлено акустическое оборудование за кодом следует указание месяца и года установка данного оборудования по графику;

- (ix) Для самолетов DC-8 и B-707, эксплуатируемых во внутренней авиа коммерции, которые выводятся из эксплуатации в США без замены между 24 января 1977 года и 1 января 1985 года, соответствующий код, предписываемый пунктом (с)(5) настоящего параграфа с указанием месяца и года изъятия данного самолета из эксплуатации по графику;
- (x) Для самолетов DC-8 и B-707, эксплуатируемых на территории США в международной авиа коммерции, которые выводятся из эксплуатации в США без замены между 14 апреля 1980 года и 1 января 1985 года, соответствующий код, предписываемый пунктом (с)(5) настоящего параграфа с указанием месяца и года изъятия данного самолета из эксплуатации по графику;
- (xi) Для самолетов, подлежащих замене по плану, согласно 91.807(с) настоящего подраздела, соответствующий код, предписываемый пунктом (с)(5) настоящего параграфа с указанием месяца и года замены данного самолета по графику;
- (xii) Для самолетов, обозначенных как “занятые в международной коммерции” в соответствии с утвержденным методом соразмерного распределения согласно 91.807(с) настоящего подраздела, соответствующий код, предписываемый пунктом (с)(5) настоящего параграфа;
- (xiii) Для самолетов, попадающих под действие выданного эксплуатанту разрешения на отступление от требований настоящего подраздела по шуму, соответствующий код, предписываемый пунктом (с)(5) настоящего параграфа с указанием месяца и года истечения разрешения на отступление от

требований и соответствующего кода и дат, показывающих какая стратегия применяется или планируется для оговоренного самолета в дальнейшем.

(xiv) Для всех самолетов, регулируемых настоящим параграфом, количество запасных комплектов акустических компонентов, необходимых эксплуатантам для поддержания постоянного соблюдения требований по шуму; а также

(xv) Для самолетов, к которым не подходит ни один из кодов, предписываемых пунктом (с)(5) настоящего параграфа, для описания необходимого или используемого оборудования согласно требованиям разделов 21 и 36 настоящей главы или стратегией мероприятий по соблюдению требований по шуму, указать код “OTH-“ [“прочие”] проставить дату сертифицирующего мероприятия и приложить дополнение к плану, с описанием используемых сертифицированного оборудования, стратегии или методики при выдаче данного сертифицирующего документа.

(5) ТАБЛИЦА КОДОВ АКУСТИЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ/СТРАТЕГИИ

Код	Тип/модель самолета	Сертифицированная техника
A	B-707-120B B-707-320B/C B-720B	Противошумная гондола +1 шумопоглощающее кольцо
B	B-727-100	Двойные стенки выходного тракта
C	B-727-200	Двойные стенки выходного тракта (Установка до января 1977г. и измененный сертификат по типу).
D	B-727-200 B-737-100 B737-200	Противошумная гондола + двойные стенки выходного тракта
E	B-747-100	(до Нерегулируемая кромка воздухозаборника +

	декабря 1971г.) B-747-200 (до декабря 1971г.)	применение звукопоглощающих материалов
F	DC-8	Новые удлиненные воздухозаборники с шумо- обработкой + обработка выходного тракта
G	DC-9	Набор для установки звукопоглощающих материалов P-36
H	BAC-111-200	Комплект глушителя (Акустический отчет по “BAC” №522).
I	BAC-111-400	Комплект глушителя (Акустический отчет по “BAC” №598).
J	B-707; DC-8	Замена двигателя на турбореактивный двигатель с высокой степенью двухконтурности + шумопоглощающие гондолы (если сертифицирован согласно требованиям по шуму 3го этапа)

REP- Для самолетов, включенных в утвержденный план замены согласно 91.807(с) настоящего подраздела.

EFC- Для самолетов, обозначенных “занятые в международной коммерции в соответствии с утвержденным методом соразмерного распределения согласно 91.811 настоящего подраздела.

RET- Для самолетов DC-8 и B-707, эксплуатируемых во внутренней авиа коммерции и изъятых из эксплуатации на территории США без замены между 24 января 1977 и 1 января 1985 года.

RFC- Для самолетов DC-8 и B-707, эксплуатируемые в американскими эксплуатантами в международной авиа коммерции в США и изъятыми из эксплуатации в США без замены между 14 апреля 1980 года и 1 января 1985 года.

EXD- Для самолетов, освобожденных от необходимости соблюдать

требования настоящего подраздела по шуму.

ОТН- Для самолетов, к которым не подходит ни один из предыдущих кодов для описания сертифицированного оборудования или методов, применяемых или планируемых (Далее должно следовать приложение, объясняющее характер, тип или степень применения техники или методики и сноска на соответствующую документацию сертифицирования по типу.

91.815 САМОЛЕТЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ И ДЛЯ БОРЬБЫ С ПОЖАРАМИ: ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ШУМУ

(a) Положения настоящего параграфа распространяются на небольшие самолеты на винтовой тяге, имеющие стандартные сертификаты летной годности, предназначенные для “самолетов используемых в сельском хозяйстве” (согласно определению в 137.3 настоящей главы, действующему на 1 января 1966 года) или для распыления огнегасящих материалов.

(b) Если согласно руководству по летной эксплуатации или иной утвержденной документации самолета, информационным табличка или маркировке данный самолет не соответствует стандартам и ограничениям по шуму, оговоренным в разделе 36 настоящей главы, то его разрешается эксплуатировать только для:

- (1) Выполнения работы, непосредственно относящейся к той цели, для которой он предназначен;
- (2) Подготовки летного состава для специальных полетов, для которых предназначается данный самолет;
- (3) Выполнения воздушных работ в соответствии с требованиями 137.29(c) настоящей главы.

91.817 ЗВУКОВОЙ УДАР: САМОЛЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ

АВИАЦИИ

(a) Запрещается выполнять полеты на воздушных судах гражданской авиации на территории США при истинном числе M в полете больше 1 без соблюдения условий и ограничений в разрешении превысить $M1$, выдаваемом эксплуатанту на основании Приложения В к настоящему разделу.

(b) Помимо этого запрещается выполнять полеты на воздушных судах гражданской авиации, у которых максимальный рабочий лимит скорости $M_{то}$ превышает число M , равное 1, в американские аэропорты или из них без соблюдения следующих требований:

(1) Экипаж обладает информацией, включающей полетные ограничения, предусматривающие, что при входе самолетов в воздушное пространство США или выходе из него звуковой удар не достигнет поверхности земли на территории США, а также

(2) Эксплуатант соблюдает ограничения, предписываемые пунктом (b)(1) настоящего параграфа, или условия и ограничения в разрешении превысить число M , выданном ему на основании Приложения В к настоящему разделу.

91.819 СВЕРХЗВУКОВЫЕ САМОЛЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯМ РАЗДЕЛА 36

(a) *Применение.* Положения данного параграфа относятся к сверхзвуковым самолетам гражданской авиации, не соответствующим ограничениям по шуму 2го этапа раздела 35 действующим на 13 октября 1977 года, достигаемым с использованием соответствующих компенсирующих положений, и эксплуатируемым на территории США после 31 июля 1978 года.

(b) *Использование аэропортов.* За исключением аварийных ситуаций нижеследующие правила распространяются на всех эксплуатантов сверхзвуковых самолетов гражданской авиации, выполняющих полеты на них в американский аэропорт или из него:

(1) Независимо от того, было ли подано заявление на утверждение изменения в типовой конструкции самолета согласно разделу 21 настоящей главы, запрещается взлет или посадка самолета, регулируемого положениями настоящего параграфа, если после 31 июля 1978 года в его типовую конструкцию были внесены изменения, вызывающие “акустические изменения”, оговоренные в 21.93, без соблюдения требований раздела 36 по акустическим изменениям.

(2) Запрещается планировать полеты таким образом, чтобы приходилось производить взлеты или посадки между 22 часами и 7 часами утра местного времени.

91.821 СВЕРХЗВУКОВЫЕ САМОЛЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ШУМУ

За исключением самолетов Конкорд, летавших до 1 января 1980 года, запрещается выполнять полеты на территории США на сверхзвуковых самолетах гражданской авиации, не соответствующих предельным уровням шума 2го этапа, перечисленным в разделе 36 и действительным на 13 октября 1977 года, с использованием соответствующих компенсационных положений.

91.823-91.850 [Резерв]

91.851 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

В контексте 91.851 по 91.875 настоящего раздела:

Смежные штаты США означает территорию, занимаемую 48ю смежными штатами США и Федеральным Округом Колумбия.

Парк воздушных судов означает те дозвуковые турбореактивные самолеты гражданской авиации с максимальной сертифицированной массой не более 75 000 фунтов (34 000 кг), которые перечислены в спецификации летной деятельности эксплуатанта в качестве допущенных к выполнению полетов в смежных штатах США.

Импорт означает передачу права собственности на самолет от иностранного лица американскому лицу при ввозе самолета на территорию США для последующей эксплуатации.

Под *спецификацией летной деятельности* понимается перечень самолетов с указанием типа, модели, серии и серийного номера, эксплуатируемых эксплуатантом или иностранным авиаперевозчиком в конкретный день независимо от того зарегистрированы или обозначены ли эти самолеты официально эксплуатантом или нет.

Владелец означает лицо, обладающее доказательствами владения, достаточными для регистрации данного самолета в США в соответствии с положениями раздела 47 настоящей главы.

Вновь зарегистрированный перевозчик означает авиаперевозчика или иностранного авиаперевозчика, который до 5 ноября 1990 года включительно не выполнял полеты согласно разделам 121, 125, 129 или 135 с использованием самолетов регулируемых настоящим подразделом в американские аэропорты или из них, а начал заниматься этой летной деятельностью после вышеуказанной даты.

Уровни шума второго этапа - требования по уровням шума 2го этапа, согласно их определению в разделе 36 настоящей главы, действующие на 5 ноября 1990 года.

Уровни шума третьего этапа - требования по уровням шума 3го этапа, согласно их определению в разделе 36 настоящей главы, действующие на 5 ноября 1990 года.

Самолет 2го этапа означает дозвуковой турбореактивный самолет гражданской авиации с максимальной сертифицированной массой не менее 75 000 фунтов (34 000 кг), соответствующий требованиям по уровням шума 2го этапа согласно их определению в разделе 36 настоящей главы.

Самолет 3го этапа означает дозвуковой турбореактивный самолет гражданской авиации с максимальной сертифицированной массой не менее 75 000 фунтов (34 000 кг), соответствующий требованиям по уровням шума 3го этапа согласно их определению в разделе 36 настоящей главы.

91.853 СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ КОНЕЧНОГО ЭТАПА: ДОЗВУКОВЫЕ САМОЛЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

За исключениями, предусмотренными в 91.873, после 31 декабря 1999 года, запрещается выполнять полеты в аэропорты смежных штатов США или из них на самолетах, регулируемых 91.801(с) настоящего подраздела, без соблюдения требований 3го этапа по уровням шума.

91.855 [НЕ ОТНОСИТСЯ]

91.857 САМОЛЕТЫ, ВВОЗИМЫЕ НА ТЕРРИТОРИИ ЗА ПРЕДЕЛАМИ СМЕЖНЫХ ШТАТОВ США

Эксплуатант самолета 2го этапа, ввезенного на территорию несмежного штата, территории или владения США не ранее 5 ноября 1990 года, обязан:

- (а) Включить в свою спецификацию летной деятельности положение, что такой самолет не может использоваться в авиаперевозках в аэропорты, расположенные в смежных штатах США (или из них).

(b) Если ему необходимо летать на данном самолете в смежные штаты с целью технического обслуживания, он должен получить специальное разрешение на такие полеты. В разрешении должно указываться, что оно выдано на основании настоящего положения.

91.859 МОДИФИКАЦИИ В ЦЕЛЯХ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА ПО УРОВНЯМ ШУМА

Эксплуатант самолета, регулируемого положениями 91.108(с) настоящего подраздела, которому параграф 91.855 запрещает выполнять полеты в аэропорты смежных штатов США или из них, может подать заявку на специальное разрешение на полет в вышеупомянутые штаты с целью производства модификации для удовлетворения требований по шуму 3го этапа.

91.861 БАЗОВЫЙ УРОВЕНЬ ШУМА

(a) Американские эксплуатанты. Базовый уровень шума американского эксплуатанта равняется количеству принадлежащих ему или арендованных им самолетов 2го этапа, регулируемых положениями 91.801(с) настоящего подраздела, занесенных в спецификацию летной деятельности данного эксплуатанта для полетов в аэропорты смежных штатов США или из них в любой выбранный эксплуатантом день в течение периода с 1 января 1990 года по 1 июля 1991 года плюс-минус поправки, внесенные на основании пунктов (a)(1) или (2).

(1) Показание базового уровня американского эксплуатанта увеличивается на цифру, равную сумме следующего -

- (i) Количества самолетов второго этапа, возвращенных в эксплуатацию в США согласно положениям 91.855(f);
 - (ii) Количества самолетов второго этапа купленных в соответствии с 91.855(g);
 - (iii) Величины базового уровня американского эксплуатанта, связанного с передачей самолета второго этапа от одного лица другому согласно 91.863.
- (2) Показание базового уровня американского эксплуатанта уменьшается на цифру, равную величине базового уровня передаваемого вместе с самолетами второго этапа другому лицу на основании 91.863.
- (b) Иностранные авиаперевозчики. Базовый уровень иностранного авиаперевозчика равняется количеству принадлежащих ему или арендованных им самолетов второго этапа, перечисленных в американской спецификации летной деятельности данного перевозчика в любой день в течение периода с 1 января 1990 года по 1 июля 1991 года плюс-минус поправки, внесенные на основании пунктов (b)(1) или (2).
- (1) Показание базового уровня иностранного авиаперевозчика увеличивается на цифру, равную величине базового уровня, полученного за счет использования самолетов второго этапа от другого лица согласно 91.863.
 - (2) Показание базового уровня иностранного авиаперевозчика уменьшается на цифру, равную величине базового уровня, передаваемого вместе с самолетами второго этапа, другому лицу согласно 91.863.
- (c) Вновь зарегистрированные перевозчики не имеют базового уровня.

**91.863 ПЕРЕДАЧА САМОЛЕТОВ ВТОРОГО ЭТАПА С БАЗОВЫМ
УРОВНЕМ**

(a) Самолеты второго этапа могут передаваться вместе с соответствующей величиной базового уровня или без нее. Базовый уровень не может передаваться другому лицу без соответствующего количества самолетов второго этапа.

(b) Иностранным авиаперевозчикам запрещается использовать для выполнения полетов какую-либо часть величины базового уровня американского эксплуатанта, установленной на основании 91.861(a). И наоборот, американским эксплуатантам запрещается использовать для выполнения полетов какую-либо часть величины базового уровня иностранного авиаперевозчика, установленной на основании 91.861(b).

(c) При каждой передаче самолетов второго этапа с базовым уровнем передающая и принимающая стороны должны в течении 10 дней совместно подать уведомление о передаче Службе Экологии и Энергетики ФАА. В уведомлении должна содержаться следующая информация:

- (1) Фамилии/названия передающий и получающей сторон;
- (2) Фамилия, адрес и телефон лица, ответственного за подачу уведомления от имени передающий и получающей сторон;
- (3) Общее количество переданных самолетов второго этапа с указанием типов, моделей, серий и серийных номеров;
- (4) Соответствующее количество переданного базового уровня, а также принадлежит ли он американскому эксплуатанту или иностранному перевозчику;

(5) Дату передачи.

(d) Если в результате данной сделки или сделок количество самолетов второго этапа у передающей и принимающей сторон не сократится и не увеличится, такую сделку или сделки нельзя считать средством для достижения соответствия требованиям 91.865.

91.865 ПОЭТАПНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ С БАЗОВЫМ УРОВНЕМ

За исключениями, предусмотренными пунктом (а) настоящего параграфа, любой эксплуатант, работающий на основании разделов 91, 121, 125, 129 или 135 настоящей главы, независимо от страны регистрации самолета, обязан обеспечивать соответствие требованиям пунктов (b) и (d) настоящего параграфа на каждую промежуточную дату, применительно к их парку дозвуковых самолетов, регулируемых 91.801(c) настоящего подраздела.

(a) Положения настоящего параграфа не распространяются на вновь зарегистрированных перевозчиков, регулируемых 91.867, а также на иностранных эксплуатантов, не занятых в международной авиа коммерции.

(b) Каждый эксплуатант, желающий соответствовать требованиям настоящего пункта в связи с принятым решением о поэтапном достижении соответствия требованиям обязан сократить количество эксплуатируемых им самолетов второго этапа, разрешенных к полетам на территории смежных штатов США до следующих максимумов:

(1) После 31 декабря 1994 года - 75% базового уровня, записанного за данным эксплуатантом;

- (2) После 31 декабря 1996 года - 50% базового уровня, записанного за данным эксплуатантом;
- (3) После 31 декабря 1998 года - 25% базового уровня, записанного за данным эксплуатантом;
- (с) За исключениями, предусмотренными 91.871, количество самолетов второго этапа, подлежащих сокращению на каждую указанную в пункте (b) дату промежуточного этапа выполнения требований, определяется исходя из величины базового уровня записанной за этим эксплуатантом на дату промежуточного срока, рассчитанной согласно 91.861.
- (d) Каждый эксплуатант, желающий выполнять требования настоящего пункта в связи с принятым решением о поэтапном достижении соответствия требованиям, обязан иметь в своем парке самолетов:
- (1) После 31 декабря 1994 года - не менее 55% самолетов третьего этапа;
- (2) После 31 декабря 1996 года - не менее 65% самолетов третьего этапа;
- (3) После 31 декабря 1998 года - не менее 75% самолетов третьего этапа.
- (е) Дробные значения, получаемые при расчетах, округляются в сторону большего целого значения количества самолетов второго этапа, которое разрешается продолжать эксплуатировать.

**91.867 ПОЭТАПНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ
ТРЕБОВАНИЯМ ДЛЯ ВНОВЬ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ
ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

- (a) Вновь зарегистрированные авиаперевозчики США.

- (1) Вновь зарегистрированный авиаперевозчик, начинающий перевозки на основании разделов 121, 125 или 135 настоящей главы не позднее 31 декабря 1994 года может не учитывать процент самолетов третьего этапа в своем парке.
 - (2) После 31 декабря 1994 года, хотя бы 25% самолетов парка вновь зарегистрированного авиаперевозчика должны соответствовать требованиям третьего этапа по уровням шума.
 - (3) После 31 декабря 1996 года, хотя бы 50% самолетов парка вновь зарегистрированного авиаперевозчика должны соответствовать требованиям по уровням шума третьего этапа.
 - (4) После 31 декабря 1998 года, хотя бы 75% самолетов парка вновь зарегистрированного авиаперевозчика должны соответствовать требованиям по уровням шума третьего этапа.
- (b) Вновь зарегистрированные иностранные авиаперевозчики.
- (1) Вновь зарегистрированные иностранный авиаперевозчик, начинающий перевозки в соответствии с разделом 129 не позднее 31 декабря 1994 года может не учитывать процент самолетов третьего этапа в своем парке.
 - (2) После 31 декабря 1994 года, не менее 25% самолетов парка, указанного в американской спецификации летной деятельности вновь зарегистрированного иностранного авиаперевозчика должны соответствовать требованиям по уровням шума третьего этапа.

- (3) После 31 декабря 1996 года, не менее 50% самолетов парка, указанного в американской спецификации летной деятельности вновь зарегистрированного иностранного авиаперевозчика должны соответствовать требованиям по уровням шума третьего этапа.
- (4) После 31 декабря 1998 года, не менее 75% самолетов парка, указанного в американской спецификации летной деятельности вновь зарегистрированного иностранного авиаперевозчика должны соответствовать требованиям по уровням третьего этапа.
- (с) Дробные значения, получаемые при расчетах, округляются в сторону большего целого значения количества самолетов второго этапа, которое разрешается продолжать эксплуатировать.

91.869 ЗАЧТЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ

(а) Каждый эксплуатант, перевыполнивший требования пункта (b) 91.865 настоящего раздела к 31 декабря 1994 года или, требования к 31 декабря 1996 года может потребовать зачтения излишков в счет следующего этапа выполнения требований.

(b) Каждый эксплуатант изымающий из эксплуатации или модифицирующий большее количество самолетов второго этапа, чем ему полагается к 31 декабря 1994 года или к 31 декабря 1996 года согласно 91.865(b), может зачесть дополнительно сокращенные второго этапа в счет:

- (1) Количества самолетов второго этапа, которые ему в противном случае пришлось бы изъять из эксплуатации к следующему промежуточному сроку поэтапного выполнения требований, оговоренному в 91.865(b), либо

- (2) Количества самолетов третьего этапа, которые в противном случае ему пришлось бы ввести в эксплуатацию после следующего срока поэтапного выполнения требований, чтобы выполнить процентные требования 91.865(d).

91.871 РАЗРЕШЕНИЯ НА ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ ТРЕБОВАНИЙ ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ЭТАПОВ

(a) Любой американский эксплуатант или иностранный авиаперевозчик, на которого распространяются требования 91.865 или 91.867 настоящего подраздела, может запросить разрешение на отступление от конкретных требований о соответствии стандартам.

(b) Заявки на такие разрешения подаются Министру Транспорта не менее, чем за 120 дней до срока выполнения требований, на отступление от которых поддается заявка.

(c) Заявитель должен продемонстрировать, что отступление от требований делается в общественных интересах, а также включить в заявку описание своих планов и мероприятий по модификации своего парка, включая доказательства искренности своих намерений и усилий по выполнению требований 91.865 или 91.867. В заявке должна содержаться вся информация, которую податель считает важной, включая следующее:

- (1) Балансовый отчет заявителя и состояние потока денежной наличности;
- (2) Современный состав парка заявителя;
- (3) Состояние поставок новых самолетов или шумопоглощающего оборудования заявителю.

(d) Разрешение на отступление от правила предоставляется только если заявитель может доказать, что выполнение требований 91.865 или 91.867 к конкретной дате срока промежуточного этапа является финансово обременительным, физически невозможным или технологически невыполнимым, или что это отрицательно скажется на конкурентоспособности или уровню обслуживания малых населенных пунктов.

(e) Условия предоставления разрешения на отступление от требований определяются обстоятельствами, приведенными в заявлении, но в любом случае отсрочка не может продлеваться дальше следующего срока обеспечения соответствия требованиям промежуточного этапа.

(f) Краткое содержание каждой заявки публикуется в Федеральном Реестре с приглашением общественности высказывать свои мнения по этому вопросу. Продолжительность периода, в течении которого общественность может комментировать заявку, должна быть не менее 14 дней, при отсутствии иного решения со стороны Министра.

91.873 РАЗРЕШЕНИЕ НА ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ТРЕБОВАНИЙ КОНЕЧНОГО ЭТАПА

(a) Авиаперевозчик США может подать заявку на отступление от ограничений, содержащихся в 91.853 для оставшихся у него самолетов второго этапа при условии, что к 1 июля 1999 года не менее 85% самолетов, используемых данным авиаперевозчиком для перевозок в аэропорты смежных штатов США или из них будут соответствовать требованиям по шуму третьего этапа.

(b) Заявка на разрешение на отступления от требований, описанная в пункте (a) настоящего параграфа, должна быть подана Министру Транспорта не позднее 1

января 1999 года. Она должна включать в себя план со строго определенными сроками замены или модификации всех самолетов, подлежащих замене для достижения соответствия требований по шуму третьего этапа, в максимально сжатые, но реальные сроки.

(с) Для того, чтобы получить право на подачу такой заявки, вновь зарегистрированный авиаперевозчик США должен начать перевозки не позднее 1 января 1999 года и полностью соответствовать всем остальным требованиям настоящего параграфа.

(d) Министр может выдать разрешение на отступление от требований согласно настоящему параграфу, если, по его мнению, такое разрешение необходимо с точки зрения общественных интересов. При принятии решения министр учитывает воздействие такого разрешения на конкуренцию в сфере авиаперевозок, и его воздействие на обслуживание малых населенных пунктов, а также иную важную информацию, предоставленную ему подателем заявки.

(е) Сроки разрешения на отступление от требований, выданного на основании настоящего параграфа, определяются описанными в заявке обстоятельствами, но в любом случае продолжение эксплуатации самолетов второго этапа не разрешается после 31 декабря 2003 года.

(f) Краткое содержание каждой заявки публикуется в Федеральном Реестре с приглашением общественности высказывать свои мнения по этому вопросу. Продолжительность периода, в течении которого общественность может комментировать заявку, должна быть не менее 14 дней, при отсутствии иного решения со стороны Министра.

**91.875 ЕЖЕГОДНЫЕ ОТЧЕТЫ О СТЕПЕНИ СООТВЕТСТВИЯ
ТРЕБОВАНИЯМ**

(а) Все эксплуатанты, попадающие под действие 91.865 или 91.867 настоящей главы, обязаны подавать ежегодный отчет Службе Экологии и Энергетики ФАА о степени выполнения требований указанных параграфов. Такие отчеты подаются не позднее, чем через 45 дней по окончании календарного года. Все отчеты должны содержать информацию за прошедший календарный год, свидетельство эксплуатанта о том, что вся представленная в них информация соответствует действительности (лжесвидетельство карается по статье 1001 Кодекса США 18) и включать в себя следующие данные:

- (1) Фамилию/название и адрес эксплуатанта;
- (2) Фамилию, должность и номер телефона лица, назначенного эксплуатантом отвечать за точность и достоверность содержащейся в отчете информации;
- (3) Достижения эксплуатанта за отчетный период в отношении соблюдения требований 91.853, 91.865 или 91.867. Для самолетов, перечисленных в американской спецификации летной деятельности необходимо указать тип, модель, серию и серийные номера.
 - (i) Все самолеты второго этапа, добавленные или изъятые из спецификации летной деятельности (сгруппированные отдельно по самолетам, приобретенным с базовым уровнем или без него);
 - (ii) Все самолеты второго этапа, переделанные для соответствия уровням шума третьего этапа (с указанием изготовителя и модели шумопоглощающего оборудования);

(iii) Все самолеты третьего этапа в американской спецификации летной деятельности на последний день подотчетного периода;

(iv) По каждому приобретенному или переданному самолету второго этапа - фамилия/название и адрес получателя или лица, передающего самолет, а в случае передачи базового уровня шума, лиц кому и от кого передается базовый уровень согласно 91.863 с указанием даты каждого акта передачи базового уровня.

(b) Все эксплуатанты, на которых распространяются требования 91.865 или 91.867 настоящей главы обязаны подать первичный отчет за период с 1 января 1990 года по 31 декабря 1991 года с указанием:

(1) Для каждого эксплуатанта, на которого распространяются требования 91.865 настоящей главы:

- (i) Дату установления базового уровня согласно 91.861(a), а также
- (ii) Перечень самолетов (с указанием типа, модели, серии и серийного номера), входящих в базовый уровень, включая поправки, сделанные на основании 91.861 после даты установления базового уровня.

(2) Для каждого американского эксплуатанта:

- (i) План мероприятий по соблюдению графиков выполнения требований, приведенных в 91.865 и 91.867 а также срока выполнения требований конечного этапа согласно 91.853, включая график поставки заменяющих самолетов третьего этапа или установки шумопоглощающего оборудования;

(ii) Отдельный перечень (с указанием типа, модели, серии и серийного номера) самолетов, включенных в базовый уровень данного эксплуатанта, согласно 91.861(a)(1)(i) и (ii) в категории “возвращенный” или “приобретенный” с указанием дат включения их в спецификацию летной деятельности.

(c) Все эксплуатанты, попадающие под действие 91.865 или 91.867 настоящего главы обязаны подавать последующие ежегодные отчеты за календарные годы, предшествующие каждому отчету, с указанием всех изменений в информации, содержащейся в пунктах (a) и (b) настоящего параграфа, включая зачение перевыполнений требований, оговоренное в 91.869.

(d) Эксплуатант может попросить в любом отчете, чтобы любые содержащиеся в нем конкретные данные по планированию мероприятий считались конфиденциальными.

(e) Если на протяжении любого периода выполняемые эксплуатантом мероприятия приводят к выполнению требований конечного этапа 91.853, это должно быть отмечено в отчете. В таком случае, если не меняется информация, оговоренная в пункте (a) настоящего параграфа, поступление дальнейших отчетов от данного эксплуатанта не требуется.

(f) Для эксплуатантов, на которых распространяются положения 91.865, отчеты за 1994, 1996, и 1998 годы должны также содержать информацию о том, каким образом эксплуатант выполнил требования указанного параграфа, то есть -

(1) Сократив в своем парке количество самолетов 2й ступени так, чтобы оно не превышало максимальный разрешенный процент базового уровня согласно 91.865(b), или

(2) Эксплуатируя парк самолетов, включающий хотя бы минимальный необходимый процент самолетов третьего этапа согласно 91.865(d).

91.876 - 91.899 [Резерв]

ПОДРАЗДЕЛ J
РАЗРЕШЕНИЯ НА ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ ПРАВИЛ

91.901 [Резерв]

91.903 ОБЩАЯ СТРАТЕГИЯ И ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ

(a) Администратор может выдать справку о разрешении на отступление от любого из правил, перечисленных в настоящем подразделе, если Администратор считает, что выполнение условий такого разрешения дает возможность безопасного выполнения предполагаемого полета.

(b) Заявление на получение справки о разрешении на отступление, по правилам настоящего подраздела, исполняется по такой форме и таким образом, каковые предписаны Администратором, и направляется в любой офис Федеральной Авиационной Администрации.

(c) Справка о разрешении на отступление от правил является действительной в сроки, указанные в ней.

**91.905 ПЕРЕЧЕНЬ ПРАВИЛ, НА ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ КОТОРЫХ
ТРЕБУЮТСЯ РАЗРЕШЕНИЯ**

Параграф

91.107 Применение поясных привязных ремней безопасности.

91.111 Выполнение полета вблизи других воздушных судов.

91.113 Преимущественное право движения: Правила для всех полетов, кроме полетов на гидросамолетах.

91.115 Преимущественное право движения: Правила для гидросамолетов.

- 91.117 Скорость воздушного судна
- 91.119 Минимальные безопасные высоты; Общие положения.
- 91.121 Установка высотомера.
- 91.123 Действия в соответствии с диспетчерскими разрешениями и инструкциями.
- 91.125 Световые сигналы диспетчерского управления воздушным движением.
- 91.126 Выполнение полета на территории аэропорта или в его окрестности в воздушном пространстве Класса G.
- 91.127 Выполнение полета на территории аэропорта или в его окрестности в воздушном пространстве Класса E.
- 91.129 Выполнение полета в воздушном пространстве Класса D.
- 91.130 Выполнение полета в воздушном пространстве Класса C.
- 91.131 Выполнение полета в воздушном пространстве Класса B.
- 91.133 Зоны ограничения и запрета полетов.
- 91.135 Выполнение полета в воздушном пространстве Класса A.
- 91.137 Временные ограничения полетов.
- 91.141 Ограничения полетов вблизи мест пребывания Президента с сопровождающими лицами и других общественных деятелей.
- 91.143 Ограничение полетов вблизи зон проведения космических полетов.
- 91.153 План полета по ПВП: Обязательная информация.
- 91.155 Основные погодные минимумы для полетов по ПВП.
- 91.157 Особые погодные минимумы для полетов по ПВП.
- 91.159 Крейсерская высота или эшелон полета для полетов по ПВП.
- 91.169 План полета по ППП: Обязательная информация.
- 91.173 Обязательность диспетчерского разрешения и плана полета.
- 91.175 Взлет и посадка по ППП.
- 91.177 Минимальные абсолютные высоты для полетов по ППП.
- 91.179 Крейсерская высота или эшелон полета для полетов по ППП.
- 91.181 Намеченный курс полета.
- 91.183 Радиосвязь при выполнении полетов по ППП.

- 91.185 Выполнение полетов по ППП: Отказ оборудования одновременной двусторонней радиосвязи.
- 91.187 Выполнение полетов по ППП в контролируемом воздушном пространстве: Отчеты о неисправностях.
- 91.209 Бортовые аэронавигационные огни воздушного судна.
- 91.303 Фигурный полет.
- 91.305 Зоны летных испытаний.
- 91.311 Буксировка: Без соблюдения требований § 91.309.
- 91.313(e) Воздушные суда гражданской авиации категории «для специального использования»: Ограничения летной деятельности.
- 91.515 Правила выбора высоты полета.
- 91.705 Выполнение полетов в Воздушном Пространстве Северной Атлантики с Минимальным Набором Навигационных Средств
- 91.707 Полеты между Мексикой или Канадой и США.
- 91.713 Выполнение полетов на воздушных судах гражданской авиации, зарегистрированных на Кубе.

91.907-91.999 [Резерв]

ПРИЛОЖЕНИЕ А
ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО КАТЕГОРИИ II:
РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ, ПРИБОРЫ,
ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

1. *Руководство по производству полетов по Категории II.*

(a) *Заявление на получение утверждения.* Заявитель на получение утверждения руководства по производству полетов по Категории II или утверждения внесения изменений в утвержденное руководство по производству полетов по Категории II обязан направить предлагаемые к утверждению руководство или изменения в Районный Офис Службы Летных Стандартов, которому подведомственна территория, включающая местоположение заявителя. Если в заявлении содержится просьба о проведении программы оценки воздушного судна, оно должно включать в себя следующее:

(1) Информацию о местоположении воздушного судна и о месте, где намечается проведение демонстрационных полетов; а также,

(2) Дату начала проведения демонстрационных полетов (не ранее 10 дней после подачи заявления).

(b) *Содержание.* Руководство по производству полетов по Категории II должно содержать в себе следующее:

(1) Регистрационный номер, марку и модель воздушного судна, к которому оно применяется;

(2) Программу технического обслуживания, в соответствии с предписаниями параграфа 4 настоящего Приложения; а также,

- (3) Порядок действий и инструкции, связанные с распознаванием относительной высоты принятия решения, использованием информации о дальности видимости на ВПП, контролем за осуществлением захода на посадку, зоной принятия решения (зоной между средним маркерным радиомаяком и относительной высотой принятия решения), максимально допустимыми отклонениями основного индикатора системы посадки по приборам в пределах зоны принятия решения, уходом на второй круг, применением бортового оборудования захода на посадку по приборам на низкой высоте, минимальной абсолютной высотой для использования автопилота, системами оповещения об отказе приборов и оборудования, отказом приборов, а также другие действия, инструкции и ограничения, которые Администратор может счесть необходимыми.

2. Обязательные приборы и оборудование.

Приборы и оборудование, перечисленные в настоящем параграфе, должны устанавливаться на всех воздушных судах, на которых выполняются полеты по Категории II. Настоящий параграф не требует дублирования приборов и оборудования, обязательных согласно §91.205 или любым другим предписаниям настоящей главы.

(а) Группа I.

- (1) Две радиоприемных системы курсового посадочного радиомаяка и наклона глissады. Каждая из них должна обеспечивать визуальное отображение работы системы посадки по приборам, и каждая из сторон панели управления должна содержать визуальное отображение работы системы посадки по приборам. Однако, разрешается применять одиночную курсовую антенну и одиночную антенну наклона глissады.
- (2) Система связи, не оказывающая влияния на работу хотя бы одной из систем посадки по приборам.

- (3) Приемник сигналов маркерного радиомаяка, обеспечивающий четкую звуковую и визуальную индикацию дальнего и среднего маркерных радиомаяков.
- (4) Две системы гироскопических указателей тангажа и крена.
- (5) Две системы гироскопических указателей направления.
- (6) Два указателя воздушной скорости.
- (7) Два чувствительных высотомера, настраивающихся по барометрическому давлению, каждый из которых имеет табличку для корректировки погрешностей градуирования шкалы высотомера и учета поправки на высоту шасси. После 26 июня 1979 года, - два чувствительных высотомера, настраивающихся по барометрическому давлению, градуированные с интервалом в 20 футов (6 м), каждый из которых имеет табличку для корректировки погрешностей градуирования шкалы высотомера и учета поправки на высоту шасси.
- (8) Два указателя вертикальной скорости.
- (9) Система автопилота, включающая в себя либо автоматическую систему наведения при заходе на посадку, либо систему командных пилотажных приборов. Система командных пилотажных приборов должна обеспечивать визуальное воспроизведение полученной с помощью компьютера информации в качестве команды управления в связи с курсовым посадочным радиомаяком и, на том же приборе, - либо полученной с помощью компьютера информации в качестве команды на изменение угла тангажа в связи наклоном глиссады в системе посадки по приборам, либо основной информации по наклону глиссады системы

посадки по приборам. Автоматическая система наведения при заходе на посадку должна обеспечивать по меньшей мере автоматическое управление в связи с курсовым посадочным радиомаяком. Автопилот может работать на базе одной из радиоприемных систем, обязательных согласно подпункту (1) настоящего пункта.

- (10) Для полетов по Категории II, при относительных высотах принятия решения ниже 150 футов (45 м), - либо приемник сигналов маркерного радиомаяка, обеспечивающий звуковую и визуальную индикацию ближнего маркерного радиомаяка, либо радиовысотомер.

(b) *Группа II.*

- (1) Системы оповещения для незамедлительного обнаружения пилотом неисправностей в системах пунктов (1), (4), (5) и (9) Группы I, а также в системах высотомера и автомата тяги, если они установлены для применения при выполнении полетов по Категории III.

- (2) Двухпозиционное управление.

- (3) Бортовая система статического давления с наружным подводом, имеющая альтернативный источник статического давления.

- (4) Стеклоочиститель или равнозначное средство обеспечения обоим пилотам достаточной видимости из кабины экипажа для безопасного перехода к визуальному осуществлению касания ВПП и послепосадочного пробега.

- (5) Обогреватель для каждой из установленных трубок Пито в системе определения воздушной скорости или равнозначное средство для предотвращения неисправностей в связи с обледенением системы Пито.

3. *Утверждение Приборов и Оборудования.*

(а) *Общие положения.* До начала применения в полетах по Категории II приборов и оборудования, обязательных согласно параграфу 2 настоящего приложения, необходимо их утверждение в соответствии с предписаниями настоящего параграфа. До представления воздушного судна на утверждение его приборов и оборудования, необходимо продемонстрировать, что, с начала 12-ого календарного месяца из предшествующих дате подачи документации, соблюдаются следующие положения:

(1) Оборудование курсового посадочного радиомаяка и наклона глиссады в системе посадки по приборам подверглись стендовым проверкам, согласно инструкциям изготовителя, и соответствуют стандартам, указанным в Документе 23-63/DO-117 RTCA от 14 марта 1963 года, «Критерии Стандартной Настройки Бортовых Приемников Сигналов Курсового Посадочного Радиомаяка и Наклона Глиссады», который может быть получен в Секретариате RTCA по адресу: 1425 К Стрит, Норт-Вест, Вашингтон, Федеральный Округ Колумбия 20005.

(2) Высотомеры и системы статического давления подвергались испытаниям и техническому осмотру в соответствии с положениями Приложения Е к разделу 43 настоящей главы; а также,

(3) Все остальные приборы и элементы оборудования, указанные в параграфе 2(а) настоящего приложения и перечисленные в намеченной программе технического обслуживания, подвергались стендовым проверкам и соответствуют спецификациям изготовителя.

(b) *Автопилот.* Все элементы системы автопилота должны утверждаться в том виде, в каком они установлены, на основании результатов программы оценки, оговоренной в пункте (е) настоящего параграфа, если не было произведено их

утверждения к применению в полетах по Категории III, согласно соответствующим положениям по сертификации типа или дополнительной сертификации по типу. Сверх того, последующие изменения марки, модели или конструктивного решения элементов должны утверждаться согласно положениям настоящего пункта. Системы и приспособления, связанные с системой автопилота, такие как автомат тяги и компьютеризированная система ухода на второй круг, должны утверждаться таким же образом, если их планируется применение в полетах по Категории II.

(с) *Радиовысотомер.* Радиовысотомер должен соответствовать эксплуатационным критериям настоящего пункта как при первоначальной установке, так и после каждой последующей переделки.

(1) Он должен четко и определенно показывать летному экипажу высоту шасси над местностью.

(2) Он должен показывать высоту шасси над местностью с точностью плюс-минус 5 футов (1,5 м) или 5 процентов, в зависимости от того, какое значение больше, при следующих условиях:

(i) При угле тангажа от нуля до плюс-минус 5 градусов в окрестности средней абсолютной высоты захода на посадку.

(ii) При угле крена от нуля до 20 градусов в обоих направлениях.

(iii) При скорости движения вперед, значение которой находится в пределах от минимальной скорости захода на посадку до 200 узлов (368 км/ч).

(iv) При скорости снижения от нуля до 15 футов (4,5 м) в секунду на высотах от 100 до 200 футов (от 30 до 60 м).

(3) Он должен отслеживать действительную абсолютную высоту воздушного судна над ровной местностью без значительных запаздываний и колебаний.

- (4) При нахождении воздушного судна на абсолютной высоте не выше 200 футов (60 м), резкое изменение характера местности, составляющее не более 10 процентов от абсолютной высоты воздушного судна, не должно вызывать отключения высотомера от сигнала, и время срабатывания индикатора на такие изменения не должно превышать 0,1 секунды, а также, при отключении системы в связи с более значительными изменениями, она должна осуществить повторное обнаружение сигнала менее, чем через 1 секунду.
- (5) Системы, в которых имеется возможность испытания их путем нажатия специальной кнопки, должны производить испытание всей системы (с антенной или без нее) на имитированной абсолютной высоте менее 500 футов (150 м).
- (6) Система должна обеспечивать летному экипажу определенный визуальный сигнал оповещения о наличии неисправности во всех случаях потери питания или отсутствия обратных сигналов с земли в пределах расчетного диапазона абсолютных высот, на которых выполняются полеты.
- (d) *Другие приборы и оборудование.* Все другие приборы и элементы оборудования, обязательные согласно предписаниям §2 настоящего приложения, должны функционировать в соответствии с требованиями к ним при выполнении полетов по Категории II. После каждой последующей переделки данных приборов и элементов оборудования также требуется их утверждение.
- (e) *Программа оценки.*
- (1) *Заявление на получение утверждения.* Просьба об утверждении на основании результатов оценки является составной частью заявления на

получение утверждения руководства по производству полетов по Категории II.

(2) *Демонстрационные полеты.* При отсутствии иных разрешений со стороны Администратора, обязательным элементом программы оценки для воздушного судна являются демонстрационные полеты, оговоренные в настоящем пункте. Необходимо произвести не менее 50 заходов на посадку с применением системы посадки по приборам, причем, должно быть произведено не менее пяти заходов на посадку с использованием каждой из трех различных станций посадки по приборам, а также, использование одной и той же станции посадки по приборам разрешается не более чем для половины всех заходов на посадку. Все заходы на посадку должны производиться в условиях имитации полета по приборам вплоть до достижения относительной высоты принятия решения 100 футов (30 м), а также, 90 процентов всех заходов на посадку должны быть успешными. Под успешным заходом на посадку подразумевается выполнение следующих условий:

- (i) На относительной высоте принятия решения 100 футов (30 м), показатели воздушной скорости и курса полета удовлетворительны для стандартного выравнивания и посадки (при применении автоматов тяги, скорость должна составлять значение, равное заданной воздушной скорости плюс-минус 5 узлов (9,3 км), однако не меньше расчетного значения скорости при прохождении порога ВПП;
- (ii) На относительной высоте принятия решения, воздушное судно располагается так, что кабина экипажа находится в пределах визуально продолженных горизонтальных границ ВПП, и курс выдерживается так, что данное положение сохраняется;

- (iii) По показаниям индикатора системы посадки по приборам, отклонение от наклона глиссады по прохождении дальнего маркерного радиомаяка не превышает 50 процентов отклонения на полную шкалу;
- (iv) Не отмечается необычных погрешностей курса или чрезмерных изменений положения фюзеляжа по прохождении среднего маркерного радиомаяка; а также,
- (v) В случае, если воздушное судно оборудовано автоматической системой наведения при заходе на посадку, оно остается достаточным образом сбалансированным после отключения на относительной высоте принятия решения автоматической системы наведения при заходе на посадку с целью обеспечения продолжения стандартного захода на посадку и осуществления посадки.

(3) *Документация.* В течение проведения программы оценки, заявитель обязан вести учет информации по воздушному судну, касающейся каждого захода на посадку, по следующим пунктам и предоставлять ее Администратору по его просьбе:

- (i) Все случаи некомплекта бортовых приборов и оборудования, приведшие к невозможности начать заход на посадку.
- (ii) Причины прерывания захода на посадку, с указанием абсолютной высоты над ВПП, на которой произошло прерывание.
- (iii) При применении автоматов тяги - регулирование скорости на относительной высоте принятия решения 100 футов (30 м).
- (iv) Состояние балансировки воздушного судна по отключении автоматической системы наведения при заходе на посадку, в отношении продолжения выравнивания и посадки.

(v) Положения фюзеляжа воздушного судна при прохождении среднего маркерного радиомаяка и на относительной высоте принятия решения, показанные как на схеме визуального отображения работы основной системы посадки по приборам, так и на схеме ВПП, визуально продолженной до среднего маркерного радиомаяка. Расчетная точка касания ВПП должна быть указана на схеме ВПП.

(vi) Совместимость системы командных пилотажных приборов с автоматической системой наведения при заходе на посадку, при наличии обеих.

(vii) Качество рабочих характеристик системы в целом.

(4) *Оценка.* Окончательная оценка системы автопилота производится по успешном окончании демонстрационных полетов. Если не было отмечено опасных тенденций и не имеется сведений из иных источников об их наличии, система автопилота утверждается в том виде, в каком она установлена.

4. *Программа технического обслуживания.*

(a) Программа технического обслуживания должна включать в себя следующее:

(1) Перечень всех приборов и элементов оборудования, оговоренных в §2 настоящего приложения, установленных на данном воздушном судне и утвержденных к применению при выполнении полетов по Категории II, с указанием марки и модели для тех из них, которые оговорены в §2(a).

(2) График, предусматривающий проведение технического осмотра, в соответствии с положениями подпункта (5) настоящего пункта, в течение 3 календарных месяцев после даты предшествующего

технического осмотра. Технический осмотр должен проводиться лицом, уполномоченным разделом 43 настоящей главы, однако, вместо каждого второго технического осмотра, разрешается производить функциональную проверку в полете. Такая функциональная проверка в полете должна производиться пилотом, имеющим разрешение на выполнение полетов по Категории II для типа самолета, проверка которого производится.

- (3) График, предусматривающий проведение стендовых проверок для всех перечисленных приборов и элементов оборудования, указанных в параграфе 2(a), в течение 12 календарных месяцев после даты предшествующей стендовой проверки.
- (4) График, предусматривающий проведение испытания и технического осмотра системы статического давления, в соответствии с приложением Е к разделу 43 настоящей главы, в течение 12 календарных месяцев после даты предшествующего испытания и технического осмотра.
- (5) Порядок проведения периодических технических осмотров и функциональных проверок в полете, с целью определения способности всех перечисленных приборов и элементов оборудования, указанных в параграфе 2(a) настоящего приложения, к нормальному функционированию, в соответствии с утверждением их применения при выполнении полетов по Категории II, включая процедуру документирования функциональных проверок в полете.
- (6) Процедура обязательного информирования пилота обо всех дефектах перечисленных приборов и элементов оборудования.
- (7) Процедура обеспечения, до возвращения в эксплуатацию, гарантии того, что состояние всех перечисленных приборов и элементов оборудования,

подвергшихся техническому обслуживанию, по меньшей мере соответствует состоянию их при утверждении к применению при выполнении полетов по Категории II.

- (8) Процедура внесения записи в документацию технического обслуживания, обязательную согласно §43.9 настоящей главы, с указанием даты, аэропорта и причин прерывания полета по Категории II в связи с неисправностями какого-либо из перечисленных приборов и элементов оборудования.
- (b) *Стендовая проверка.* Стендовая проверка, обязательная согласно положениям настоящего параграфа, должна проводиться в соответствии с требованиями настоящего пункта.

- (1) Она должна проводиться сертифицированной станцией ремонта, имеющей одну из нижеперечисленных квалификационных отметок, в соответствии с характером проверяемого оборудования:

- (i) Квалификационная отметка по приборам.
- (ii) Квалификационная отметка по радиоаппаратуре.
- (iii) Квалификационная отметка, полученная согласно положениям подраздела D Раздела 145 настоящей главы.

- (2) Она должна включать в себя снятие прибора или элемента оборудования и проведения следующих мер:

- (i) Визуальный осмотр на предмет определения степени чистоты, наличия признаков неминуемых будущих неисправностей и выявления необходимости смазки, ремонта или замены частей.
- (ii) Исправление дефектов, выявленных в результате такого визуального осмотра; а также,

(iii) Поверка с целью выявления соответствия по меньшей мере спецификациям изготовителя, если в утвержденном руководстве по производству полетов по Категории II для воздушного судна, на котором установлен данный прибор или элемент оборудования, не имеется иных указаний.

(с) *Продление сроков.* По завершении одного цикла технического обслуживания, состоящего из 12 календарных месяцев, просьба о продлении сроков проверок, испытаний и осмотров подлежит утверждению, если продемонстрировано, что рабочие характеристики конкретного оборудования делают такое продление целесообразным.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРЕВЫШЕНИЕ ЧИСЛА М1 (91.817)

Параграф 1. Подача заявки

(a) Желающие получить разрешение на превышение числа М1 должны подавать заявку на это в виде и форме, предписанных Администратором и обязаны соблюдать положения настоящего приложения.

(b) Помимо этого, каждая заявка на разрешение превышения числа М1, попадающая под требования параграфа 2(a) настоящего приложения, должна содержать всю информацию, запрошенную Администратором и необходимую ему в определении, является ли выделение испытательного участка/района или выдача конкретного разрешения “крупным Федеральным актом, значительно влияющим на окружающую человека среду” в контексте “Закона о Национальной Экологической Политике” 1969 года (Кодекс США 4321), а также в обеспечении соблюдения при выдаче разрешения данного закона и соответствующих Исполнительных указов, руководств и приказов.

(c) Помимо этого, каждая заявка на разрешение превышения числа М1, попадающая под требования параграфа 2(a) настоящего приложения, должна содержать -

- (1) Информацию, показывающую, что полет на скорости, превышающей М1, необходим для достижения одной или нескольких из перечисленных в параграфе 2(a) целей, включая доказательство того, что цели того или иного испытания не могут быть безопасно или надлежащим образом достигнуты при проведении испытания над океаном;

- (2) Описание предлагаемого заявителем района испытаний, включая экологический анализ этого района, соответствующий требованиям пункта (b) настоящего параграфа; а также
- (3) Условия и ограничения, позволяющие предотвратить возникновения у поверхности земли избыточного давления связанного со звуковым ударом за пределами обозначенного района испытаний.
- (d) Администратор может отказать в разрешении на превышение числа M1, если он считает, что такие действия необходимы в целях защиты окружающей среды.

Параграф 2. Выдача.

(a) Разрешение на превышение числа M1 может быть выдано Администратором для полета в отведенном районе испытаний после того, как Администратор принял необходимые меры по защите окружающей среды, перечисленные в Параграфе 1(b) настоящего приложения, а заявитель представил доказательства не менее одного из следующих положений:

- (1) Полет необходим для демонстрации соответствия требованиям летной годности.
- (2) Полет необходим для определения характеристик звукового удара самолета или способов уменьшения или устранения воздействия звукового удара.
- (3) Полет необходим для демонстрации условий и ограничений, при которых полет на скоростях превышающих число M1 не вызывает возникновение у поверхности земли избыточного давления, связанного со звуковым ударом.

(b) Для производства полета за пределами установленного района испытаний разрешение на превышение числа М1 может быть выдано, если заявитель может убедительно продемонстрировать согласно пункту (а)(3) настоящего параграфа, что:

(1) Полет не вызовет возникновения у поверхности земли значительного избыточного давления, связанного со звуковым ударом, если самолет будет выполнять полет с соблюдением условий и ограничений, продемонстрированных согласно пункту (а)(3) настоящего параграфа, а также

(2) Данные условия и ограничения представляют собой все возможные условия полета.

Параграф 3. Продолжительность.

(a) Разрешение на превышение числа М1 действует до истечения срока его действия, до тех пор, пока оно не сдается Администратору, или до тех пор, пока Администратор не отменяет данное разрешение на время или навсегда. Разрешение может быть изменено или отменено Администратором в любой момент, если Администратор считает, что это необходимо для защиты окружающей среды. Получив уведомление об изменении, обладатель разрешения может запросить пересмотра решения об изменении в течение 30 дней, после его получения, в противном случае решение об изменении становится окончательным. Получив уведомление об отмене, обладатель разрешения может запросить пересмотра решения об отмене в течение 30 дней по получении уведомления, иначе разрешение автоматически отменяется. Если запрос о пересмотре поступает в течение 30 дней, изменение или отмена разрешения продолжают действовать до тех пор пока обладатель разрешения не продемонстрирует, почему разрешение нельзя изменять или отменять. После такой демонстрации Администратор может

все же отменить или изменить разрешение, если он считает, что это необходимо для защиты окружающей среды, либо восстановить разрешение без изменений, если он находит, что его отмена или изменение не являются необходимостью для защиты окружающей среды.

(b) Действия и решения Администратора в соответствии с положениями настоящего параграфа никоим образом не затрагивают сертификаты, выданные на основании Раздела VI Федерального Закона об Авиации 1958 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ С
ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СЕВЕРНОЙ
АТЛАНТИКИ С МИНИМАЛЬНЫМ НАБОРОМ НАВИГАЦИОННЫХ
СРЕДСТВ

Параграф 1.

Воздушным пространством MNPS называется та часть воздушного пространства между эшелонами полета 275 и 400, располагающаяся между 27 градусов северной широты и северным полюсом и ограниченная на востоке восточными границами контролируемого воздушного пространства зон “Санта Мария Ошеаник”, “Шанвик Ошеаник” и “Рейкьявик Ошеаник” а на западе - западными границами “Рейкьявикской океанической зоны” и “Океанической зоны Гэндера”, а также западной границей “Нью-Йоркской океанической зоны” за исключением районов западнее 60 градусов западной долготы и южнее 38 градусов 30 минут северной широты.

Параграф 2.

Для выполнения полета в воздушном пространстве, обозначенном в параграфе 1 настоящего приложения, воздушное судно должно обладать следующими навигационными характеристиками:

- (a) Стандартное боковое отклонение от курса должно быть меньше 11,7 км. Стандартное отклонение представляет собой статистическое сопоставление данных относительно средней величины. Средняя величина равняется 0.
- (b) Доля общего количества времени, в течение которого воздушное судно находится на расстоянии 55, 6 или более км от проложенной трассы составит менее 5.3×10^{-4} (меньше 1 часа на 1887 полетных часов)

(с) Доля общего количества полетного времени в течение которого самолет будет находиться на расстоянии от 92,6 км до 129,6 км в стороне от проложенной трассы составит менее 13×10^{-5} (менее 1 часа на 7693 часа полета).

Параграф 3.

Служба управления воздушным движением может разрешить эксплуатанту воздушного судна отступить от требований 91.705 для выполнения конкретного полета, если в момент подачи плана данного полета служба УВД придет к выводу, что данному самолету можно будет обеспечить надлежащее эшелонирование, и что этот рейс не помешает и не осложнит полеты прочих воздушных судов, соответствующих требованиям 91.705.

ПРИЛОЖЕНИЕ D
АЭРОПОРТЫ/РАЙОНЫ: ОСОБЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ
ПОЛЕТОВ

Параграф 1.

Аэропорты и районы, в которых действуют требования 91.215(b)(2).

Требования 91.215(b)(2) должны соблюдаться на высоте менее 10.000 футов (3.000 м) над поверхностью земли в радиусе 30 морских миль вокруг каждого из перечисленных ниже аэропортов:

- г. Атланта, штат Джорджия (Международный аэропорт Вильям Б. Хартсфильд Атланта)
- г. Балтимор, штат Мэриленд (Балтиморский международный аэропорт Вашингтона)
- г. Бостон, штат Массачусетс (Международный аэропорт генерала Е.Л.Логана)
- г. Шантिलли, штат Вирджиния (Вашингтонский международный аэропорт Даллес)
- г. Шарлот, штат Северная Каролина (международный аэропорт Шарлот/Дуглас)
- г. Чикаго, штат Иллинойс (международный аэропорт Чикаго-О'Хара)
- г. Кливленд, штат Огайо (международный аэропорт Кливленд-Хопкинз)
- г. Даллас, штат Техас (региональный аэропорт Даллас/Форт Уорт)
- г. Денвер, штат Колорадо (Дэнверский международный аэропорт)
- г. Детроит, штат Мичиган (аэропорт Метрополитан Вейн Каунти)
- г. Гонолулу, штат Гавайи (международный аэропорт Гонолулу)
- г. Хьюстон, штат Техас (Хьюстон интерконтинентал аэропорт)
- г. Канзас-сити, штат Канзас (международный аэропорт Мид-Континентал)
- г. Лас-Вегас, штат Невада (международный аэропорт МакКаррен)
- г. Лос-Анджелес, штат Калифорния (международный аэропорт Лос-Анджелес)
- г. Мемфис, штат Теннесси (международный аэропорт Мемфиса)
- г. Майями, штат Флорида (международный аэропорт Майями)

г. Миннеаполис, штат Миннесота (международный аэропорт Миннеаполс-Сейнт Пол)

г. Ньюарк, штат Нью-Джерси (международный аэропорт Ньюарк)

г. Новый Орлеан, штат Луизиана (международный аэропорт Нового Орлеана “Муасант-Филд”)

г. Нью-Йорк, штат Нью-Йорк (международный аэропорт “Джон Кеннеди”)

г. Нью-Йорк, штат Нью-Йорк (аэропорт “ЛаГвардия”)

г. Орlando, штат Флорида (международный аэропорт “Орlando”)

г. Филадельфия, штат Пенсильвания (международный аэропорт Филадельфии)

г. Феникс, штат Аризона (международный аэропорт “Феникс Скай Харбор”)

г. Питтсбург, штат Пенсильвания (международный аэропорт “Грейтер Питтсбург”)

г. Сент-Луис, штат Миссури (международный аэропорт “Ламберт-Сент-Луис”)

г. Солт-Лейк-Сити, штат Юта (международный аэропорт Солт-Лейк-Сити)

г. Сан-Диего, штат Калифорния (международный аэропорт Сан-Диего)

г. Сан-Франциско, штат Калифорния (международный аэропорт Сан-Франциско)

г. Сиэтл, штат Вашингтон (международный аэропорт “Сиэтл-Такома”)

г. Тампа, штат Флорида (международный аэропорт Тампы)

г. Вашингтон, Федеральный Округ Колумбия (Вашингтонский национальный аэропорт)

Параграф 2.

Аэропорты, в которых действуют требования 91.215(b)(5)(ii).

Требования 91.215(b)(5)(ii) распространяются на полеты в окрестностях каждого из ниже следующих аэропортов:

г. Биллингз, штат Монтана (международный аэропорт “Логан”)

Параграф 3.

Районы в которых запрещены полеты воздушных судов с неподвижным крылом по особым правилам ПВП.

Погодные минимумы особых правил ПВП, оговоренные в 91.157, не распространяются на ниже следующие аэропорты:

- г. Атланта, штат Джорджия (международный аэропорт “Вильям Б. Хартсфилд Атланта”)
- г. Балтимор, штат Мэриленд (международный аэропорт “Балтимор/ Вашингтон”)
- г. Бостон, штат Массачусетс (международный аэропорт “Генерал Е.Л.Логан”)
- г. Буффало, штат Нью-Йорк (международный аэропорт “Грейтер Буффало”)
- г. Чикаго, штат Иллинойс (международный аэропорт “Чикаго-О’Хара”)
- г. Кливленд, штат Огайо (международный аэропорт “Кливленд-Хопкинз”)
- г. Колумбус, штат Огайо (международный аэропорт “Порт Колумбус”)
- г. Кавингтон, штат Кентукки (международный аэропорт “Грейтер Цинцинатти”)
- г. Даллас, штат Техас (региональный аэропорт “Даллас/Форт Уорт”)
- г. Даллас, штат Техас (“Лав Филд”)
- г. Денвер, штат Колорадо (денверский международный аэропорт)
- г. Детроит, штат Мичиган (аэропорт “Метрополитен Вейн Каунти”)
- г. Гонолулу, штат Гавайи (международный аэропорт Гонолулу)
- г. Хьюстон, штат Техас (аэропорт “Хьюстон Интерконтинентал”)
- г. Индианаполис, штат Индиана (международный аэропорт Индианаполиса)
- г. Лос-Анджелес, штат Калифорния (международный аэропорт Лос- Анджелеса)
- г. Луизвиль, штат Кентукки (“Стэндифорд Филд”)
- г. Мемфис, штат Тенесси (международный аэропорт Мемфиса)
- г. Майями, штат Флорида (международный аэропорт Майями)
- г. Миннеаполис, штат Миннесота (международный аэропорт “Миннеаполс-Сент Пол”)
- г. Ньюарк, штат Нью-Джерси (международный аэропорт Ньюарка)

- г. Новый Орлеан, штат Луизиана (международный аэропорт Нового Орлеана “Муасант-Филд”)
- г. Нью-Йорк, штат Нью-Йорк (международный аэропорт “Джон Кеннеди”)
- г. Нью-Йорк, штат Нью-Йорк (аэропорт “ЛаГвардия”)
- г. Филадельфия, штат Пенсильвания (международный аэропорт Филадельфии)
- г. Питтсбург, штат Пенсильвания (международный аэропорт “Грейтер Питтсбург”)
- г. Портленд, штат Орегон (международный аэропорт Портленда)
- г. Сент-Луис, штат Миссури (международный аэропорт “Ламберт-Сент-Луис”)
- г. Сан-Франциско, штат Калифорния (международный аэропорт Сан-Франциско)
- г. Сиэтл, штат Вашингтон (международный аэропорт “Сиэтл-Такома”)
- г. Тампа, штат Флорида (международный аэропорт Тампы)
- г. Вашингтон, Федеральный Округ Колумбия (Вашингтонский национальный аэропорт)

Параграф 4.

Аэропорты, в которых запрещены самостоятельные полеты пилотов-стажеров.

Согласно 91.131(b)(2) во всех ниже следующих аэропортах запрещены самостоятельные полеты пилотов-стажеров.

- г. Атланта, штат Джорджия (международный аэропорт “Вильям Б. Хартсфильд Атланта”)
- г. Бостон, штат Массачусетс (международный аэропорт “Генерал Е.Л.Логан”)
- г. Чикаго, штат Иллинойс (международный аэропорт “Чикаго-О’Хара”)
- г. Даллас, штат Техас (региональный аэропорт “Даллас/Форт Уорт”)
- г. Лос-Анджелес, штат Калифорния (международный аэропорт Лос-Анджелеса)
- г. Майями, штат Флорида (международный аэропорт Майями)
- г. Ньюарк, штат Нью-Джерси (международный аэропорт Ньюарка)
- г. Нью-Йорк, штат Нью-Йорк (международный аэропорт “Джон Кеннеди”)
- г. Нью-Йорк, штат Нью-Йорк (аэропорт “ЛаГвардия”)
- г. Сан-Франциско, штат Калифорния (международный аэропорт Сан-Франциско)

г. Вашингтон, Федеральный Округ Колумбия (Вашингтонский национальный аэропорт)

База ВВС “Эндрюс”, штат Мериленд.