

ЧАСТЬ 135. ЭКСПЛУАТАНТЫ ВОЗДУШНЫХ ТАКСИ
И КОММЕРЧЕСКИЕ ЭКСПЛУАТАНТЫ

Специальные федеральные авиационные правила
(SFAR)

SFAR № 36 (замечание)
SFAR № 38-2 (замечание)
SFAR № 50-2 (замечание)
SFAR № 52
SFAR № 58 (замечание)

Подчасть А - Общие положения

Параграф

- 135.1 Применимость
- 135.2 Использование большого летательного аппарата (ЛА) в качестве воздушного такси
- 135.3 Правила применимые к полетам подчиняющимся данной части
- 135.5 Требуемые сертификаты и технические условия
- 135.7. Применимость правил для эксплуатантов не имеющих полномочий
- 135.9 Срок действия сертификата
- 135.10 Действие сроков для некоторых правил
- 135.11 Обращение за сертификатом и Техническими условиями и их выдача
- 135.11 Пригодность для получения сертификата и технических условий
- 135.15 Изменение в сертификате
- 135.17 Изменение технических условий
- 135.19 Полеты в аварийной ситуации
- 135.21 Требование наличия Технического руководства
- 135.23 Содержание Технического Руководства
- 135.25 Требования к ЛА
- 135.27 Деловой офис и летная база
- 135.29 Использование наименования фирмы
- 135.31 Рекламирование
- 135.33 Ограничение по району полетов
- 135.35 Завершение полетов
- 135.37 Требуемый эксплуатационный персонал
- 135.39 Квалификация эксплуатационного персонала

Параграф

- I35.4I Перевозка наркотиков, марихуаны, а также ^Кускопайвающих и стимулирующих лекарств или веществ
- I35.43 Сертификат членов экипажа: Международные полеты;
Обращение и выдача

Подчасть В - Полеты

- I35.6I Общие положения
- I35.63 Требования по ведению записей
- I35.65 Сообщения о механических неполадках
- I35.67 Донесения о потенциально опасных метеоусловиях и нарушениях на станциях связи или навигации
- I35.69 Ограничение или отмена полетов, продолжение полета в аварийной ситуации
- I35.7I Проверка летной годности
- I35.73 Проверка и испытания
- I35.75 Полномочия инспекторов: доступ в кабину пилотов, к месту наблюдателя
- I35.77 Ответственность за эксплуатационное управление
- I35.79 Требования по размещению плана полета
- I35.8I Снабжение персонала эксплуатационной информацией с соответствующими изменениями
- I35.83 Требуемая полетная информация
- I35.85 Перевозка людей не соответствующая требованиям данной части по перевозке пассажиров
- I35.87 Перевозка грузов, включая перевозку переносного багажа
- I35.89 Требования к пилоту. Использование кислорода
- I35.9I Кислород для использования пассажирами в медицинских целях
- I35.93 Автопилот: Минимальная высота для использования
- I35.95 Пилот: Ограничения по использованию
- I35.97 ЛА и наземное оборудование для современной летной практики
- I35.99 Составление летного экипажа
- I35.I00 Обязанности членов летного экипажа
- I35.I0I Второй пилот требуемый в условиях ППП
- I35.I03 Исключение к требованию наличия второго пилота:
Полеты по ППП
- I35.I05 Исключение к требованию наличия второго пилота:
Разрешение на использование системы автопилота

Параграф

- I35.I07 Требование наличия бортпроводника
- I35.I09 Командир ЛА и второй пилот: Требование назначения на должность
- I35.III Второй пилот требуемый в полетах II категории
- I35.II3 Занятие пассажиром места пилота
- I35.II5 Манипулирование органами управления
- I35.II7 Инструктаж пассажиров перед полетом
- I35.II9 Запрещение провоза оружия
- I35.I2I Алкогольные напитки
- I35.I23 Обязанности при аварии и аварийной эвакуации
- I35.I25 Надежность самолета
- I35.I27 Информирование пассажиров
- I35.I29 Кресла в ряду аварийного выхода

Подчасть С - Летательный аппарат и оборудование

- I35.I4I Применимость
- I35.I43 Общие требования
- I35.I45 Испытания по проверке ЛА
- I35.I47 Требование двойного управления
- I35.I49 Требование к оборудованию: Общие положения
- I35.I50 Системы оповещения пассажиров и СПУ для экипажа
- I35.I5I Звукозапись в кабине пилотов
- I35.I52 Регистраторы полета
- I35.I53 Система предупреждения об опасном сближении с землей
- I35.I55 Огнетушители: ЛА перевозящий пассажиров
- I35.I57 Требования к кислородному оборудованию
- I35.I58 Система индикации температуры с трубкой Пито
- I35.I59 Требования к оборудованию: Перевозка пассажиров по ПВП ночью или по ПНП над облаками
- I35.I6I Ради- и навигационное оборудование: Перевозка пассажиров по ПНП ночью или по ПНП над облаками
- I35.I63 Требования к оборудованию: ЛА перевозящий пассажиров по ППП
- I35.I65 Радио- и навигационное оборудование: Длительные полеты над водным пространством или полеты по ППП
- I35.I67 Аварийное оборудование: Продолжительные полеты над водным пространством

Параграф

- I35.I69 Дополнительные требования по летной годности
- I35.I70 Материалы для интерьеров салона
- I35.I71 Установка ремней безопасности на рабочих местах летного экипажа
- I35.I73 Требования к бортовому оборудованию по грозообнаружению
- I35.I75 Требования к оборудованию бортового метеолокатора
- I35.I77 Требования к аварийному оборудованию ЛА имеющему больше 19 пассажирских мест
- I35.I79 Неисправные приборы и оборудование у многомоторного ЛА
- I35.I80 Система по аварийному предупреждению при движении и по избежанию столкновений (ТКА §)
- I35.I81 Требования к летным качествам: Полеты ЛА над облаками и в условиях по ППП
- I35.I83 Требования к летным качествам: Полеты сухопутного ЛА над водным пространством
- I35.I85 Вес пустого самолета и центр тяжести: Текущие требования

Подчасть D - Ограничения при полетах по

ППП/ПВП и метеотребования

- I35.201 Применимость
- I35.203 ПВП: Минимальные высоты
- I35.205 ПВП: Требования по видимости
- I35.207 ПВП: Требования по наземному ориентиру для вертолета
- I35.209 ПВП: Запас топлива
- I35.211 ПВП: Полет над облаками при перевозке пассажиров; Ограничения по полетам
- I35.213 Сводки и прогнозы погоды
- I35.215 ППП: Ограничения по проведению полетов
- I35.217 ППП: Ограничения по взлету
- I35.219 ППП: Требования к метеоминимуму в аэропорте назначения
- I35.221 ППП: Требования к метеоминимуму в запасном аэропорте
- I35.223 ППП: Требования наличия запасного аэропорта
- I35.225 ППП: Минимумы для взлета, захода на посадку и приземления
- I35.227 Условия облечения: Ограничения по проведению полетов
- I35.229 Требования к аэропорту

Параграф

Подчасть Е - Требования к членам летного экипажа

- I35.24I Применимость
- I35.243 Уровень профессиональной подготовки Командира ЛА
- I35.244 Летный опыт
- I35.245 Квалификация второго пилота
- I35.247 Квалификация пилотов: Свежий опыт
- I35.249 Пользование запрещенными наркотиками
- I35.25I Проверка на запрещенные наркотики

Подчасть F : Требования по полетному времени
и по отдыху для членов летного экипажа

- I35.26I Применимость
- I35.263 Требования по ограничению полетного времени и по отдыху:
Для всех держателей сертификатов
- I35.265 Требования по ограничению полетного времени и по
отдыху: Полеты по расписанию
- I35.267 Требования по ограничению полетного времени и по отдыху:
Внеплановые экипажи из одного или двух пилотов
- I35.269 Требования по ограничению полетного времени по отдыху:
Внеплановые экипажи из трех или четырех пилотов
- I35.27I Вертолетная санитарная служба аварийной эвакуации
(HEME S)

Подчасть G - Требования по проверке членов экипажа

- I35.29I Применимость
- I35.293 Требования к первоначальной и периодической проверкам
пилота
- I35.295 Требования к первоначальной и периодической проверкам
обслуживающих членов летного экипажа
- I35.297 Командир ЛА: Требования к проверке на право вождения
ЛА по приборам
- I35.299 Командир ЛА: Проверки в полете: Маршруты и аэропорты
- I35.30I Член летного экипажа: Испытания и проверки, предоставле-
ние отсрочки, подготовка до приемлемых стандартов
- I35.303 Утверждение пилота-инструктора: Обращение и выдача

Подчасть Н - Подготовка

- I35.321 Применимость и используемые термины
- I35.323 Программа обучения: Общие положения
- I35.325 Программа обучения и ее пересмотр: Предварительное и окончательное утверждение
- I35.327 Программа обучения: Курс обучения
- I35.329 Требования к подготовке членов летного экипажа
- I35.331 Аварийная подготовка членов экипажа
- I35.333 Требования к подготовке: Работа с опасными материалами и их перевозка
- I35.335 Утверждение имитаторов ЛА и других тренажеров
- I35.337 Учебная программа: Квалификация проверяющего пилота и пилота-инструктора
- I35.339 Проверяющий пилот и пилоты-инструкторы: Первоначальная и переходная подготовка
- I35.341 Программы подготовки пилотов и обслуживающих членов летного экипажа
- I35.343 Требования к первоначальной и периодической подготовке членов летного экипажа
- I35.345 Пилоты: Наземная подготовка - Первоначальная и переходная подготовки и наземная подготовка для повышения квалификации
- I35.347 Пилоты: Летная подготовка - Первоначальная, переходная и летная подготовка. Летная подготовка для повышения квалификации и подготовка по разлиниям
- I35.349 Обслуживающие члены летного экипажа. Первоначальная и переходная наземные подготовки
- I35.351 Периодическая подготовка
- I35.353 Запрещенные наркотики

Подчасть I - Ограничение по летно-техническим характеристикам самолета

- I35.361 Применимость
- I35.363 Общая часть
- I35.365 Категория больших транспортных самолетов с поршневыми двигателями: Ограничения по весу
- I35.367 Категория больших транспортных самолетов с поршневыми двигателями. Ограничения по взлету

Параграф

- I35.369 Категория больших транспортных самолетов с поршневыми двигателями: Ограничения на маршруте: Все двигатели работают
- I35.371 Категория больших транспортных самолетов с поршневыми двигателями: Ограничения на маршруте: Один двигатель не работает
- I35.373 Категория транспортных самолетов с четырьмя и более поршневыми двигателями согласно части 25: Ограничения на маршруте: Отказ двух двигателей
- I35.375 Категория больших транспортных самолетов с поршневыми двигателями. Ограничения по посадке; Аэропорты назначения
- I35.377 Категория больших транспортных самолетов с поршневыми двигателями: Ограничения по посадке: Запасные аэропорты
- I35.379 Категория больших транспортных самолетов с турбодвигателями: Ограничения по взлету
- I35.381 Категория больших транспортных самолетов с турбодвигателями: Ограничения на маршруте. Один двигатель не работает
- I35.383 Категория больших транспортных самолетов с турбодвигателями: Ограничения на маршруте: Два двигателя не работают
- I35.385 Категория больших транспортных самолетов с турбодвигателями: Ограничения по посадке: Аэропорты назначения
- I35.387 Категория больших транспортных самолетов с турбодвигателями: Ограничения по посадке: Запасные аэропорты
- I35.389 Категория больших нетранспортных самолетов: Ограничения по взлету
- I35.391 Категория больших нетранспортных самолетов: Ограничения на маршруте - Один двигатель не работает
- I35.393 Категория больших нетранспортных самолетов: Ограничения по посадке: Аэропорты назначения
- I35.395 Категория больших нетранспортных самолетов: Ограничения по посадке: Запасные аэропорты
- I35.397 Категория малых транспортных самолетов: Ограничения по летным характеристикам
- I35.398 Категория вспомогательных пассажирских самолетов: Ограничения по летным характеристикам
- I35.399 Категория малых нетранспортных самолетов: Ограничения по летным характеристикам

Параграф

Подчасть 5 - Техническое обслуживание,
профилактическое техническое обслуживание
и переделки

- I35.411 Применимость
- I35.413 Ответственность за летную годность
- I35.415 Донесения о механической надежности
- I35.417 Сводный отчет о механических перерывах
- I35.419 Утвержденная программа проверки ЛА
- I35.421 Дополнительные требования по техническому обслуживанию
- I35.423 Техническое обслуживание, профилактика и организация переделок
- I35.425 Программа Технического обслуживания, профилактики и переделок
- I35.427 Требования к Руководству
- I35.429 Требуемый проверяющий персонал
- I35.431 Непрерывный анализ и надзор
- I35.433 Программа подготовки по техническому обслуживанию и профилактике
- I35.435 Требования по наличию сертификата
- I35.437 Полномочие производить и утверждать тех.обслуживание, профилактику и изменения
- I35.439 Требования по регистрации тех. обслуживания
- I35.441 Передача записей по тех.обслуживанию
- I35.443 Удостоверение о летной годности или запись в бортовом журнале по тех.обслуживанию ЛА

Приложение А к части I35 - Дополнительные стандарты летной годности для самолетов на 10 или более пассажиров.

Приложение В к части I35. Спецификации самолетных бортовых регистраторов.

Приложение С к части I35 - Спецификации вертолетных бортовых регистраторов.

Приложение D к части I35 - Спецификация самолетных бортовых регистраторов.

Приложение Е к части I35 - Спецификации вертолетных бортовых регистраторов.

Основание: 49 U.S.C. (кодекс США) 1354 (а), 1355(а), от 1421 до 1431 и 1502, 49 U.S.C., 106 (g) пересмотренный Pub. L. 97 - 449 от 12 января 1983.

Источник: Docket № 16097, 43 FR 46783; от 10 октября 1978, если не указано что-либо иное.

Специальные федеральные авиационные правила (SFAR)

SFAR № 36

Замечание редактора: Текст SFAR № 36 см. в части 121 данной главы

SFAR № 38-2

Замечание редактора: Текст SFAR № 38-2 см. в части 121 данной главы.

SFAR № 50-2

Замечание редактора: Текст SFAR № 50-2 см. в части 91 данной главы

SFAR № 50 Распространение действия правил пожаробезопасности подушек кресел на большие самолеты, производящие полеты согласно части 135, за исключением вспомогательных пассажирских транспортных самолетов

В отличие от условий §§ 121.312 и 135.169 данной главы для типов самолетов сертифицированных после 1 января 1958, после 24 февраля 1988 подушки кресел в любом салоне, занимаемом экипажем или пассажирами (исключая кресла пилотов), в большом самолете, выполняющем полеты в соответствии с требованиями части 135 данной главы, кроме больших самолетов используемых для вспомогательных транспортных пассажирских перевозок, должны соответствовать требованиям по пожаробезопасности подушек кресел § 25.853 (с) действующим с 26 ноября 1984, если Администратор не одобрил другой план соответствия.

Для типов самолетов сертифицированных после 1 января 1958, после 26 ноября 1987, подушки кресел в любом салоне занимаемом экипажем или пассажирами, за исключением кресел пилотов, в больших самолетах выполняющих полеты согласно части 135 данной главы и используемых в полетах для вспомогательных транспортных перевозок пассажиров, должны соответствовать требованиям по пожаробезопасности § 25.853 (с), действующим с 26 ноября 1984 и дополнения F к части 25 данной главы, действующего с 26 ноября

1984. Действие данного SFAR заканчивается 1 декабря 1988
/ Doc. № 25477, 52 FR 45913, 2 декабря 1987 /
SFAR № 58

Замечание редактора: текст SFAR № 58 см. в части I2I
данной главы .

ПОДЧАСТЬ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 135.1. Применимость

- а) Эта часть за исключением условий пункта (в) данного параграфа предписывает правила регламентирующие -
- (1) Полеты воздушного такси, проводимые согласно утвержденному освобождению части 298 данной книги.
 - (2) Авиатранспортировки почты проводимые по контракту с почтовой службой согласно § 5402с книги 39 USC (кодекса США).
 - (3) Перевозки коммерческой авиацией пассажиров за плату или по найму коммерческим эксплуатантом (не пилотом) в ЛА с максимальной вместимостью менее 20 пассажиров или максимальной полезной нагрузкой менее 6000 фунтов (2720 кг), или регулярные перевозки коммерческой авиацией людей или грузов только между пунктами расположенными в пределах любого штата США в ЛА с максимальной вместимостью не более 30-ти пассажиров или не более 7500 фунтов (3400 кг) полезной нагрузки.
 - (4) Действия каждого, кто обращается за временным утверждением курса программы повышения квалификации, части учебного курса или долей этой части на основании SFAR № 58
 - (5) Действия каждого человека, находящегося на борту ЛА, производящего полеты согласно данной части.
- в) Эта часть не касается, за исключением изложенного в п. (е) данного параграфа -
- (1) Подготовки курсантов;
 - (2) Безостановочных экскурсионных полетов, начинающихся и заканчивающихся в одном и том же аэропорте и происходящих в радиусе 25 статутных миль (40,2 км) от этого аэропорта;
 - (3) Перебросок или тренировочных полетов;
 - (4) Воздушных операций, включающих -
 - (i) Опыление урожая, посева, опрыскивание и преследование птиц;
 - (ii) растягивание флагов (лозунгов);
 - (iii) аэрофотосъемки и наблюдения;
 - (iv) тушение пожаров;
 - (v) вертолетные операции по возведению или ремонту

хемптон

маленькая авиация

Подать заявку (наоборот) кроме транзитных воздушных работ

- конструкций (не включая транспортировку к месту работы и обратно); и
- (vi) осмотр кабельных линий и трубопроводов, или тому подобные осмотры, одобрение Администратором;
- (5) Экскурсионных полетов проводимых в аэростатах с горячим воздухом;
- (6) Безостановочных полетов для перевозки парашютистов, проводимых в радиусе 25 статутных миль (40,2 км) от аэропорта вылета;
- (7) Полетов вертолетов происходящих в радиусе 25 статутных миль от аэропорта вылета если -
- (i) в вертолете перевозится не более двух пассажиров не считая требуемого экипажа;
- (ii) каждый полет осуществляется в течение дня по ПВП;
- (iii) используемый вертолет имеет сертификат стандартной категории и соответствует требованиям 100-часовой проверки части 91 данного раздела;
- (iv) эксплуатант известил Окружное Управление Полетных стандартов ФАА, ответственное за данную местность, по крайней мере за 72 часа до каждого полета и снабдил ее любой существенной информацией, запрошенной этим Управлением;
- (v) число всех полетов не превышает шести за любой календарный год,
- (vi) каждый полет одобрен Администратором, и
- (vii) В вертолете или на вертолете нет груза,
- (8) Полетов проводимых согласно частей 133 или 375 данной книги;
- (9) Службы срочной почты действующей согласно параграфу 405 (h) Федерального Авиационного Закона от 1958 г.;
- (10) Эта часть не распространяется на полеты, предусмотренные § 91.321. *(исключая кач-завес на федеральных выборах)*.
- c) Термин эксплуатант в §§ 135. 249, 135.251 и 135.353 означает любого человека или авиакомпанию, проводящих полеты перечисленные в пункте (в) данного параграфа за плату или по найму, за исключением полетов в зарубежных ЛА гражданской авиации пролетающих над США, относящихся к части 375 и описанных в пункте (в) (8), а также службы срочной почты, относящихся к

к § 405 (*h*) Федерального Авиационного Закона от 1958, указанного в пункте (*b*) (9). Каждый эксплуатант и каждый служащий должны отвечать требованиям §§ 135.249, 135.251 и 135.353 данной части.

d) Не противореча требованиям пункта (*c*) данного параграфа эксплуатант не имеющий сертификата части 121 или сертификата части 135 имеет право использовать человека, который иным образом уполномочен производить техническое обслуживание и профилактическое техническое обслуживание и отвечающего требованиям антинаркотической программы, утвержденной FAA, производить -

(1) Техническое обслуживание ЛА или профилактический уход за ЛА эксплуатанта, если для этого необходимо транспортировать ЛА более чем на 50 морских миль (926 км) от основного места проведения полетов до ближайшего ремонтного пункта; или

(2) Аварийные ремонты ЛА эксплуатанта, если нельзя осуществить его безопасную транспортировку к месту, где служащий отвечающий требованиям этого дополнения мог бы провести требуемый ремонт.

/ Документ № 16097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, измен. по изм. 135-5, 45 FR 43162 от 26 июня 1980, изм. 135-7, 45 FR 67235 от 9 октября 1980, изм. 135-20, 51 FR 40709, от 7 ноября 1986, изм. 135-20 40709, от 21 ноября 1988, изм. 135-32, 54 FR 34332 от 18 августа 1989, изм. 135-37, 55 FR 40278, от 2 октября 1990.

§ 135.2 Использование большого ЛА в качестве воздушного такси

(a) За исключением предусмотренного в пункте (*d*) данного параграфа никто не имеет права производить полеты больших

ЛА - в качестве воздушного такси, кроме как по индивиду-
exemption альному освобождению и полномочиям, данным Министерством Гражданской Авиации или по утвержденному освобождению согласно части 298 данной книги, если данное лицо

(1) не соответствует требованиям сертификации для вспомогательных пилотов части 121 данной главы, кроме тех случаев, когда это лицо не нуждается в обладании и не

пригодно для обладания сертификатом согласно этой части,
и

- (2) не проводит эти полеты согласно правилам части I2I данной главы, относящихся к вспомогательным авиаперевозчикам.

Однако Администратор может выдать такие технические условия, которые требуют от эксплуатанта соответствия правилам части I2I данной главы для местных и главных авиаперевозчиков, если они подходят, вместо правил требуемых пунктом (а) (2) данного параграфа, если Администратор решит, что соответствие этим правилам необходимо для обеспечения необходимого уровня безопасности полетов.

- (в) Держатель рабочего сертификата выданного согласно данной части, который отвечает требованиям подчасти L части I2I данной главы может, в соответствии с пунктом (а) данного параграфа, проводить и утверждать техническое обслуживание, профилактическое техническое обслуживание и изменения (переделки) ЛА имеющего максимальное число мест для пассажиров, исключая места для пилотов, равное или меньшее 30 и максимальную полезную нагрузку равную или меньшую 7500 фунтов (3400 кг), как предусмотрено в данной подчасти. Такой ЛА должен быть обозначен регистрационным номером в ТУ держателя сертификата.
- (с) Полеты относящиеся к пункту (а) данного параграфа не относятся к параграфам от I35.21 до I35.43 подчасти A и к подчастям от B до J данной главы. Морские самолеты, полеты которых относятся к п. (а) данного параграфа, не относятся к § I21.291 (а) данной главы.
- (d) Полеты проводимые на ЛА, имеющем максимум пассажирских мест, исключая места для пилотов, равное или меньшее 30 и максимальную полезную нагрузку, равную или меньшую 7500 фунтов (3400 кг) должны проводиться на основании правил данной части. Однако держатель сертификата, который проводит полеты на 1 декабря 1978 в ЛА описанном в данном параграфе может продолжать полеты согласно п. (а) данного параграфа.
- (е) В данной части -
- (1) Максимальная полезная нагрузка означает:
- (i) Для ЛА, у которого максимальный вес с нулевым топливом (без расходуемого запаса топлива) предписан в ТУ ФАА, - максимальный вес с нулевым топливом

за вычетом порожнего веса, штатного бортового оборудования, оперативной нагрузки (состоящей из минимального экипажа, еды, напитков, запасов и оборудования, относящегося к еде и напиткам, но не включающей располагаемые топливо или масло).

(ii) Для всех других ЛА - максимальный сертифицированный взлетный вес ЛА за вычетом сухого веса, вычетом всего штатного бортового оборудования, вычетом оперативной нагрузки (состоящей из минимальной нагрузки топливом, маслом и летным экипажем).

Допустимый вес экипажа, масла и топлива принят следующим:

(А) Экипаж - 200 фунтов (90,7 кг) на каждого члена экипажа, требуемого согласно данной главе.

(В) Масло - 350 фунтов (159 кг).

(С) Топливо - минимальный вес топлива требуемый согласно данной главы для полета между местными пунктами, находящимися на расстоянии 174 морских миль (322,5 км) в метеоусловиях по ПВИ при отсутствии продолжительных полетов над водным пространством.

(2) Пустой вес означает вес фюзеляжа, двигателей, пропеллеров, несущих винтов вертолетов и закрепленного оборудования. В пустой вес не входит вес экипажа и полезного груза, но входит вес всего закрепленного балласта, запаса неиспользуемого топлива, несливаемого масла, все количество охладителя для двигателей и все количество гидравлической жидкости.

(3) Максимальный вес с нулевым топливом означает максимальный допустимый вес ЛА без расходуемого топлива или масла. Цифру веса нулевым топливом можно найти либо в перечне параметров на данный тип ЛА или в утвержденном Полетном руководстве ЛА, либо и там, и там.

(4) В данном параграфе штатное оборудование ЛА означает любое оборудование необходимое для полета ЛА. В него не входит оборудование или балласт специально установленные, постоянно или временно, с целью изменения пустого веса самолета для получения максимальной полезной грузоподъемности

указанной в пункте (d) данного параграфа.

§ 135.3. Правила применимые к полетам, подчиняющимся
данной части

Каждое лицо участвующее в проведении полетов ЛА подчиняющиеся данной части должно:

- (а) При полетах в пределах США руководствоваться соответствующими правилами данной главы, и
- (в) При полетах вне США, в соответствии с правилами полета из дополнения 2, руководствоваться Конвенцией Международной Гражданской Авиации или правилами любой иностранной державы, которой это касается, и любыми правилами частей 6I и 9I данной главы, и правилами данной части, которые более строги, чем соответствующие Правила из дополнения 2, а также теми правилами, которые могут быть применены без нарушения правил этого дополнения. Дополнение 2 включено в виде ссылки в § 91.703 (в) данной главы. / Документ № I6097,43 FR 46783 от 10 октября 1978 откоррект. по изм. I35-32, 54 FR 34332 от 18 августа 1989 /

§ 135.5. Требуемые сертификаты и технические условия

Никто не имеет права производить полеты ЛА согласно данной части без, или с нарушением, сертификата эксплуатанта воздушного такси/коммерческого эксплуатанта (АТСО) и соответствующих технических условий, выданных согласно данной части, или полеты больших ЛА, имеющих число пассажирских мест, исключая места для пилотов, большее 30-ти или максимальную грузоподъемность более 7500 фунтов (3400 кг), без или с нарушением, соответствующих технических условий выданных согласно части 121 данной главы.

§ 135.7. Применимость правил для эксплуатантов
не имеющих полномочий

Правила данной части, касающиеся лиц имеющих сертификаты согласно § 135.5, также касаются лиц, проводящих полеты, регулируемые данной частью, без соответствующего сертификата и технических условий, требуемых § 135.5.

§ 135.9. Срок действия сертификата

- (а) Летный сертификат АТСО действителен до тех пор, пока он не сдан, не приостановлен и не аннулирован. Держатель летного

+ часть введена
по 135.16(3)

сертификата АТСО, который приостановлен или аннулирован, должен вернуть его Администратору.

(в) Кроме предусмотренного в пунктах (с) и (d) данного параграфа, летный сертификат АТСО действующей с I.XII.1974 истекает с I.02.1979. Держатель сертификата должен продолжать проводить полеты на соответствие части I35 и тех.условий действительных на 30.II.1978 до аннулирования сертификата.

(с) Если держатель сертификата обратится до I.02.1979 за новыми тех.условиями согласно данной части, то летный сертификат остается действительным и держатель сертификата должен продолжать полеты согласно части I35 и тех. условий, действующих на 30.II. 1978 до тех пор, пока не наступит самое раннее из нижеперечисленных обстоятельств -

- (1) Выдача новых технических условий, или
- (2) День, когда Администратор уведомит держателя сертификата, что его просьба отклонена, или
- (3) 1 августа 1979.

Если новые тех. условия выданы согласно п. (с) (1) данного параграфа, то летный сертификат АТСО продолжает действовать до тех пор, пока он не будет сдан, приостановлен или аннулирован в соответствии с п. (а) данного параграфа.

(d) Держатель сертификата может получить продление срока действия согласно п.(с) данного параграфа не далее, чем до I.I2.1979 от Директора Службы летных стандартов, в случае если он до 1 июля 1979 -

- (1) докажет, что из-за обстоятельств не зависящих от него, он не может подчиниться дате истечения срока, и
- (2) представит на рассмотрение приемлемый для Директора график исполнения показывающий, что исполнение произойдет в самый ближайший осуществимый срок.

(е) Держатель летного сертификата АТСО, срок которого истек в соответствии с пунктами (в), (с) или (d) данного параграфа, должен вернуть его Администратору.

§ I35.10. Действие сроков для некоторых правил

После 2 января 1991 держатель сертификата не может использовать в качестве члена летного экипажа никого, кто бы не закончил подготовку по наземным сдвигу ветра, требуемому §§ I35.345 (в) (6) и I35.351 (в) (2) данной части.

wind shear
ground
wind

наземную

/ Док. № I9110 Изм. I35-27, 53 Fr 37697, от 27 сентября 1988 /

§ I35.II. Обращение за сертификатом и техническими
условиями и их выдача

- (а) Обращение за летным сертификатом АТСО и соответствующими техническими условиями производится по форме предписываемой Администратором, заполняется в Окружном Управлении летных стандартов ФАА, которое обладает юрисдикцией над районом, в котором расположена главная деловая контора заявителя.
- (в) Если заявитель отвечает требованиям данной части, то он имеет право получить
 - (1) Летный сертификат АТСО, содержащий все фирменные наименования, под которыми держатель сертификата может производить полеты и адреса каждой деловой конторы, используемой держателем сертификата, и
 - (2) Отдельные технические условия, выдаваемые держателю сертификата, содержащие:
 - (i) Типы и области утвержденных полетов
 - (ii) Категории и классы ЛА, которые могут быть использованы в данных полетах.
 - (iii) Регистрационные номера и типы ЛА, которые соответствуют программе техобслуживания на летную годность требуемой § I35.411 (а) (2), включая ограничения по срокам, или стандарты определяющие ограничения по срокам, на разборку, испытания и проверки для фюзеляжа, самолетных двигателей, пропеллеров, несущих винтов вертолетов, приборов и аварийного оборудования.
 - (iv) Регистрационные номера ЛА, которые должны быть проинспектированы по утвержденной программе инспектирования ЛА согласно § I35.419.
 - (v) Дополнительные пункты по техобслуживанию, требуемые Администратором согласно § I35.421.
 - (vi) Любые утвержденные отклонения от данной части.
 - (vii) Любые другие пункты, которые может потребовать или разрешить Администратор для преодоления любой особой ситуации.

- (с) Никто не имеет права вписывать в свои технические условия выданные согласно данной части или в полетную ведомость ЛА, требуемую согласно § 135.63 (а) (3) какой-либо самолет, записанный в технических условиях, выданных согласно части 125. / Док. № 16097, 43 FR 467883, от 10 октября 1978, измен. согласно изм. 135-24, 52 FR 20029, от 28 мая 1987 /.

135.13 Пригодность для получения сертификата и
технических условий

- (а) Для того, чтобы иметь право на получение летного сертификата АТСО и соответствующих технических условий, заявитель должен-
- (1) Быть гражданином США, либо товариществом, в котором каждый член является гражданином США, либо корпорацией, или ассоциацией, созданной или организованной по законам США, любого штата, территории или владения США, в которой Президент и 2/3 или более Совета директоров и других управляющих должностных лиц являются гражданами США, и в которой не менее 75% капиталовложений принадлежат или контролируются гражданами США или одного из владений США.
 - (2) Доказать, убедив Администратора, что заявитель способен в соответствии с правилами проводить любой вид полета, на который он просит его уполномочить.
 - (3) Иметь любое экономическое полномочие, которое может потребовать Министерство Гражданской Авиации.
Однако, ни один держатель летного сертификата коммерческого эксплуатанта выданного согласно части 121 данной главы не пригоден для получения летного сертификата АТСО, если он, к удовлетворению Администратора, не докажет, что его контракт на перевозки пассажиров в большом ЛА с максимальным количеством посадочных мест, исключая места для пилотов, более 30 и максимальной полезной нагрузкой более 7500 фунтов (3400 кг), не вытекает прямым или косвенным образом из его бизнеса в качестве воздушного такси.
- (в) Администратор может отказать в любой просьбе о сертификате, согласно данной части, если он обнаружит, что

economic

- (1) Сертификат пилота или коммерческого эксплуатанта согласно части I2I или летный сертификат ATCO, выданный просителю ранее, был отобран, или
- (2) Лицо, которое занимало ранее должность подобную должности Главного управляющего, Руководителя полетов, Руководителя тех.обслуживания, Шеф-пилота, Главного инспектора или того, кто осуществлял контроль любого держателя сертификата ATCO, воздушного перевозчика или коммерческого эксплуатанта, сертификат которого был аннулирован, снова нанимается на одну из этих или подобную должность, или будет осуществлять контроль, или будет иметь в заявителе определенную заинтересованность как владелец, и что наем данного лица или предоставление ему права контроля дает основание для отказа в сертификате.

§ I35.I5. Изменения в сертификате

- (a) Администратор может изменить рабочий сертификат ATCO -
 - (1) По собственной инициативе согласно разделу 609 FAA от 1958 (49 USC I429) и части I3 данной главы, или
 - (2) По просьбе держателя данного сертификата.
- (b) Держатель сертификата должен подать просьбу об изменении летного сертификата ATCO не позже, чем за I5 дней до даты предлагаемой просителем для вступления изменения в силу, если только не утвержден более короткий период для подачи. Просьба должна подаваться в форме предписанной Администратором и должна представляться на рассмотрение в Окружное Управление летных стандартов FAA, которому поручена общая проверка держателя сертификата.
- (c) Окружное управление летных стандартов FAA, которому поручена общая проверка держателя сертификата, дает согласие на изменение летного сертификата ATCO, если оно решает, что надежность воздушных коммерческих полетов и общественный интерес допускают это изменение.
- (d) В течение 30 дней после получения отказа на изменение летного сертификата держатель сертификата может направить прошение Директору Службы летных стандартов с просьбой пересмотреть отказ.

§ 135.17. Изменение технических условий

- (а) Окружное Управление летных стандартов ФАА уполномоченное осуществлять общее инспектирование держателя сертификата может изменить любые технические условия, выданные согласно данной части, если -
- (1) Оно решит что безопасность коммерческих полетов требует этого изменения, или
 - (2) По просьбе держателя, если Окружное управление решит, что безопасность коммерческих полетов допускает это изменение.
- (в) Держатель сертификата должен подать просьбу об изменении Технических условий не позже, чем за 15 дней до даты предлагаемой заявителем для вступления изменения в силу, если только не утвержден более короткий срок для подачи. Заявление должно подаваться по форме предписанной Администратором и должно быть направлено в Окружное управление летных стандартов ФАА уполномоченное осуществлять общее инспектирование держателя сертификата.
- (с) В течение 30 дней после получения уведомления об отказе утвердить просьбу об изменении, держатель может направить директору Службы летных стандартов прошение о пересмотре отказа в изменении.
- (d) Если Окружное управление летных стандартов ФАА уполномоченное осуществлять общее инспектирование держателя сертификата само изменяет технические условия, то это Окружное управление летных стандартов письменно уведомляет держателя о предлагаемом изменении, устанавливая срок не менее 7 дней, в течение которых держатель может представить письменную информацию, точку зрения и аргументы по поводу предлагаемого изменения. После рассмотрения всех представленных материалов, данное Окружное управление летных стандартов уведомляет держателя о любом принятом изменении или об отмене уведомления. Изменение вступает в силу не ранее, чем через 30 дней после получения держателем уведомления об утверждении изменения, если нет просьбы держателя на имя Директора Службы летных стандартов о пересмотре изменения. В этом случае срок вступления изменения в силу приостанавливается в ожидании решения Директора. Если Директор найдет, что

существует крайняя необходимость, требующая для обеспечения безопасности проведения коммерческих полетов немедленных действий и делающая положения, предусмотренные данным параграфом неосуществимыми или противоречащими общественным интересам, то Директор уведомляет держателя сертификата, что изменение вступает в силу с момента получения без предварительного уведомления.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, измен. согласно изм. I35-6, 45 FR 47838, от 17 июля 1980, изм. I35-33, 54 FR 39294, от 25 сентября 1989 /.

§ I35.19. Полеты в аварийной ситуации

- (а) При аварийной для людей или имущества ситуации держатель сертификата может отступить от правил этой части, касающихся летательного аппарата, оборудования и метеоминимума в той степени, в какой это требуется для преодоления этой аварийной ситуации.
- (с) Любое лицо, которое, на основании данного параграфа, отклоняется от правил данной части должно в течение 10 дней после отклонения, исключая субботы и воскресенья и Федеральные каникулы, отослать в Окружное управление летных стандартов FAA, уполномоченное осуществлять общее инспектирование держателя сертификата, полный отчет о соответствующем полете ЛА, включая описание отклонений от правил и основания для них.

§ I35.21. Требование наличия Технического руководства

- provisions
- (а) Каждый держатель сертификата, кроме тех, кто использует в своих полетах только одного пилота, должен подготовить и содержать в откорректированном виде Техническое руководство устанавливающее порядок процедур и политику держателя сертификата, приемлемые для Администратора. При проведении полетов это Руководство должно использоваться летным, наземным и обслуживающим персоналом держателя сертификата. Однако Администратор может утвердить отклонение от данного параграфа, если он решит, что в связи непродолжительностью полета для проведения инструктажа летного, наземного и обслуживающего персонала все Руководство целиком или часть его не требуются.

- (в) Каждый держатель сертификата должен иметь не менее одной копии Руководства на своей главной летной базе.
 - (с) Руководство не должно противоречить любому из применимых Федеральных правил, иностранных правил применяемых к полетам данного держателя сертификата в других странах, а также его летному сертификату и техническим условиям.
 - (d) Держатель сертификата должен обеспечить доступ к копии Руководства, или соответствующим ее частям, а также к изменениям и дополнениям, наземному персоналу и персоналу осуществляющему тех.обслуживание и снабдить копией Руководства -
 - (1) Членов своего летного экипажа
 - (2) Приписанных к нему представителей Администратора.
 - (e) Каждый служащий держателя сертификата, которого снабдили Руководством или его соответствующими частями, согласно пункта (d) (1) данного параграфа должен содержать его в откорректированном виде со всеми входящими изменениями и дополнениями.
 - (f) Кроме предусмотренного в пункте (g) данного параграфа, каждый держатель сертификата должен иметь соответствующие части Руководства на борту каждого ЛА, который находится вне главной летной базы. Соответствующие части должны быть доступны для использования наземному и летному персоналу.
 - (g) Если держатель сертификата проводит проверки или тех.обслуживание ЛА на специальных станциях, где он имеет утвержденное руководство по программе проверок, то на борту ЛА, находящегося на пути к данной станции, наличия Технического руководства не требуется.
- / Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, измен. согласно изм. I35-18, 47 FR 33396, от 2 августа 1982 /.

§ I35.23. Содержание Технического Руководства

На каждом Руководстве должна быть проставлена дата последней корректировки на каждой измененной странице.

Руководство должно содержать -

- (a) Фамилии каждого лица, требуемого согласно § I35.37 (a), которое уполномочено работать на держателя сертификата, область ответственности данного лица, его обязанности, ответственность, полномочия, имя и должность каждого лица упол-

номоченного осуществлять эксплуатацию согласно § 135.77

- (в) Процедуры обеспечивающие соответствие ограничением по весу и балансировке ЛА и, для многомоторного ЛА, - по определению соответствия § 135.185.
- (с) Копию технических условий держателя сертификата или соответствующую выборочную информацию, включая утвержденный район полетов, утвержденные категории и класс ЛА, штатный состав экипажа и типы утвержденных полетов.
- (d) Процедуры по выполнению требований донесения об авариях.
- (е) Процедуры гарантирующие, что командир ЛА знает, что требуемые проверки на летную годность ЛА были проведены, и что было получено разрешение на возобновление полетов ЛА в соответствии с требованиями по тех.обслуживанию.
- (f) Процедуры по донесению и записи механических неполадок, которые обнаружил командир ЛА до, во время и после завершения полета.
- (g) Процедуры, которые должен выполнить командир ЛА для определения того, что механические неполадки или дефекты, о которых сообщалось в предыдущих полетах, устранены или, что их устранение отложено.
- (h) Процедуры, которые должен выполнить командир ЛА, чтобы обеспечить проведение технического обслуживания, профилактического технического обслуживания и обслуживания ЛА там, где эксплуатантом не сделаны предварительные распоряжения (если пилот уполномочен на такие действия вместо эксплуатанта).
- (i) Процедуры согласно § 135.179 по выпуску в полет и по продолжению полета, когда какая-либо часть оборудования, требуемого для данного типа полета отказывает в пути или оказывается бесполезной.
- (j) Процедуры по заправке самолета топливом, исключаящие загрязнение топлива, обеспечивающие защиту от воспламенения (включая электростатическую защиту), а также наблюдение за пассажирами и их защиту во время заправки.
- (к) Процедуры, которые должен выполнить командир ЛА во время инструктажа согласно § 135.117.
- (l) Процедуры по включению плана полета, если они требуются.
- (m) Процедуры гарантирующие выполнение аварийных мероприятий, включая перечень обязанностей, утвержденных для каждой

категории требуемых членов экипажа, а также обязанности при авариях и аварийной эвакуации согласно § 135.123.

- (v) Полетные квалификационные процедуры для пилотов, если они требуются.
- (o) Утвержденную программу проверки ЛА, если это требуется.
- (p) Процедуры и инструкции необходимые для того, чтобы персонал мог распознавать, обозначенные в книге 49 CFR опасные материалы, и, если эти материалы нужно перевозить, хранить и выполнять их погрузку - разгрузку, то порядок и инструкции по -
 - (1) Выполнению требований по погрузке опасных материалов книги 49 CFR обеспечивающих правильность упаковки, маркировки, этикеток, погрузочных документов, совместимости предметов и наличие инструкции по их загрузке, хранению и перемещению,
 - (2) Извещению и докладу о происшествиях с опасными материалами, в соответствии с требованиями книги 49 CFR, и по
 - (3) Уведомлению командиром ЛА о наличии опасных материалов на борту, в соответствии с требованиями книги 49 CFR;
- (q) Процедуры по эвакуации лиц, которым может потребоваться помощь другого лица для быстрого прохода к выходу в случае возникновения аварийной ситуации, и
- (r) Другие процедуры и инструкции касающиеся политики полетов держателя сертификата, которые были им получены.
(Док. № 16097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, измен. по 135-20, 51 FR 40709 от 7 ноября 1986 /.

§ 135.25. Требования к летательному аппарату

- (a) За исключением предусмотренного пунктом (d) данного параграфа держатель сертификата не имеет права осуществлять полеты ЛА изложенные в данной части, если этот ЛА -
 - (1) Не зарегистрирован как гражданский самолет США и не имеет соответствующего действующего сертификата летной годности, выданного согласно данной главы, и
 - (2) Не находится в состоянии летной годности и не отвечает соответствующим требованиям по летной годности, изложенным в данной главе, включая требования к опознавательным знакам и оборудованию.

- (в) Каждый держатель сертификата должен иметь в эксклюзивном пользовании по меньшей мере один ЛА отвечающий требованиям для хотя бы одного класса полетов, утвержденных в его технических условиях. В дополнение, для каждого класса полетов, для которых у держателя сертификата нет эксклюзивно используемого ЛА, он должен располагать правом использования по письменному соглашению (включая соглашение о проведении необходимого технического обслуживания) хотя бы одного ЛА, отвечающего требованиям для этого класса полетов. Однако этот параграф не запрещает эксплуатанту использование ЛА для других полетов, кроме воздушного такси или коммерческих полетов и не требует эксклюзивного использования всех ЛА, которые использует держатель сертификата.
- (с) В п. (в) данного параграфа понятие об эксклюзивном использовании ЛА каким-либо лицом означает, что данное лицо имеет право на единоличное владение, управление и использование ЛА для полетов, либо в качестве его владельца, либо имеет письменное соглашение (включающее мероприятия по проведению требуемого технического обслуживания) действующее в момент полета ЛА и дающее данному лицу право на владение, управление и использование этого ЛА не менее, чем на 6 последовательных месяцев.
- (d) Держатель сертификата может осуществлять общие перевозки и перевозки почты гражданским ЛА, который наят или зафрахтован для них без экипажа и зарегистрирован в стране, являющейся участником Конвенции по Международной Гражданской Авиации, если
- (1) ЛА имеет соответствующий сертификат летной годности выданный в стране его регистрации и отвечает требованиям этой страны по регистрации и опознавательным знакам.
 - (2) ЛА имеет тип конструкции, утвержденный сертификатом типов США и отвечает всем требованиям данной главы (14 C.F.R., глава I), приложимым к этому ЛА, если бы он был зарегистрирован в США, включая требования, которые должны выполняться для получения сертификата летной годности по стандартам США (включая требования данной главы по соответствию дизайна, условий по безопасности полета, а также требования по шуму, дренажу топлива и

выбросу двигателей), кроме тех случаев, когда данному ЛА выдан регистрационный сертификат США и стандартный сертификат США по летной годности.

- (3) ЛА управляет пилот США, имеющий сертификат и нанятый держателем сертификата; и
- (4) Держатель сертификата регистрирует копию договора на наем или фрахтование ЛА в Бюро регистрации ЛА ФАА, Министерства транспорта, 6400 Соус Мак-Артур Бульвар, Оклахома Сити, Оклахома (почтовый адрес: PO Box 25504
Oklahoma City, OK 73125)
/ Док. № I6097, 43 FR 46783; 10 октября 1978, изменен:
по изм. I35-8, 45 FR 68649, 16 октября 1980 /

§ I35.27. Деловой оффис и летная база

- (а) Каждый держатель сертификата должен располагать главным деловым оффисом.
- (в) Каждый держатель сертификата должен, до создания и перемены места расположения любого делового оффиса или летной базы, кроме временной летной базы, письменно уведомить Окружное управление летных стандартов ФАА уполномоченное осуществлять общее инспектирование данного держателя сертификата.
- (с) Держатель сертификата, который создает или изменяет месторасположение любого из деловых оффисов или летных баз, кроме временных летных баз, не имеет права производить полеты ЛА согласно данной части, если он не выполнил требования пункта (в) данного параграфа.

§ I35.29. Использование наименований фирм

Держатель сертификата не может производить полеты ЛА согласно данной части под наименованием фирмы, которой нет в его рабочем сертификате.

§ I35.31. Рекламирование

Держатель сертификата не имеет права рекламировать или другим образом предлагать проведение полетов, относящихся к данной части, если они не утверждены в его летном сертификате и технических условиях.

§ 135.33. Ограничения по району полетов

- (а) Никто не имеет права производить полеты ЛА в географическом районе, который не утвержден в соответствующих технических условиях, выданных согласно данной части.
- (в) Никто не может производить полеты ЛА в другой стране, кроме лиц уполномоченных на них этой страной.

§ 135.35. Завершение полетов

В течение 30 дней после завершения держателем сертификата полетов согласно данной части, рабочий сертификат и технические условия должны быть им переданы в Окружное управление летных стандартов ФАА уполномоченное производить общее инспектирование данного держателя сертификата.

§ 135.37. Требуемый эксплуатационный персонал

- (а) Каждый держатель сертификата, кроме тех, кто использует в своих полетах только одного пилота, должен иметь для обеспечения безопасности своих полетов достаточное количество квалифицированного эксплуатационного персонала следующего или аналогичного назначения:
 - (1) Руководителя полетов.
 - (2) Шэф-пилота.
 - (3) Руководителя технического обслуживания.
- (в) По обращению держателя сертификата Администратор может для определенных полетов одобрить другие назначения или число назначений перечисленных в п (а) данного параграфа, если держатель сертификата докажет, что может безопасно производить свои полеты с меньшим количеством или другими категориями эксплуатационного персонала.
- (с) Каждый держатель сертификата должен -
 - (1) Перечислить в Руководстве, требуемом согласно § 135.21 обязанности, ответственность и полномочия персонала, требуемого данным параграфом.
 - (2) Указать в руководстве, требуемом § 135.21 фамилии лица или лиц, предназначенных для этих должностей; и
 - (3) В течение 10 рабочих дней уведомить Окружное управление летных стандартов ФАА уполномоченное производить полное инспектирование данного держателя сертификата о любом

изменении произведенном в назначениях лиц на перечисленные должности.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, измен.
по изм. I35-I8, 47 FR 33396 от 2 августа 1982 /.

§ I35.39. Квалификация эксплуатационного персонала

- (а) Руководитель полетов. Никто не имеет права быть руководителем полетов согласно § I35.37 (а), если это лицо не знает содержания Руководства, требуемого § I35.21, технических условий, положений данной части и других приложимых правил необходимых для правильного исполнения его обязанностей и ответственности и:
- (1) Руководитель полетов для держателя сертификата руководящий любым полетом, для которого требуется чтобы командир ЛА имел сертификат пилота транспортных авиалиний, должен
- (i) Быть держателем (или быть им ранее) сертификата пилота транспортных авиалиний, и
 - (ii) Иметь не менее, чем 3-х летний опыт работы командиром ЛА производящего полеты согласно данной части, части I21 или части I27 данной главы, или
 - (iii) Иметь опыт работы не менее 3-х лет в качестве руководителя полетов для держателя сертификата производящего полет. согласно данной части, части I21 и части I27 данной главы.
- (2) Руководитель полетов для держателя сертификата, который не проводит никаких полетов, для которых требуется, чтобы командир ЛА был держателем сертификата пилота транспортных авиалиний должен -
- (i) Быть держателем (или быть им ранее) сертификата торгового пилота гражданской авиации, и
 - (ii) Иметь не менее, чем 3-х летний опыт работы в качестве командира ЛА совершающего полеты согласно данной части, части I21 или части I27 данной главы, или
 - (iii) Иметь не менее, чем 3-х летний опыт работы Руководителем полетов для держателя сертификата производящего полеты согласно данной части, части I21 или части I27 данной главы.

- (в) Шэф-пилот. Никто не может быть шэф-пилотом в соответствии с § 135.37 (а), если он не знает содержания руководства требуемого параграфом 135.21, технических условий, положений данной части и других приложимых правил, необходимых для правильного исполнения его обязанностей, и
- (I) Шэф-пилот держателя сертификата проводящего любой полет для которого требуется, чтобы командир самолета был держателем сертификата пилота транспортных авиалиний должен -
- (i) Быть держателем действующего сертификата пилота транспортных авиалиний соответствующего класса, хотя бы для одного из типов используемых ЛА, и
- (ii) Иметь не менее, чем 3-х летний опыт работы в качестве командира ЛА согласно данной части, части 121 или части 127 данной главы.
- (с) Руководитель технического обслуживания. Никто не может быть назначен руководителем технического обслуживания согласно § 135.37 (а), если он не знает разделов, касающихся технического обслуживания, Руководства держателя сертификата, технических условий, положений данной части и других приложимых правил, необходимых для правильного исполнения его обязанностей, и должен -
- (1) Быть держателем сертификата механика 2-х категорий (как фюзеляжа, так и силовой установки), и
- (2) Иметь не менее чем 3-х летний опыт технического обслуживания в качестве сертифицированного механика, включая время работы Руководителем технического обслуживания, иметь современный опыт отвечающий требованиям § 65.83 данной главы в той категории и классе ЛА, которые используются держателем сертификата, или не менее, чем 3-х летний опыт работы на сертифицированной ремонтной станции для фюзеляжей, включая 1 год в качестве лица, имеющего право утверждать возвращение ЛА в эксплуатацию.
- (d) Отклонение от данного параграфа может быть утверждено, если данное лицо имеет равноценный авиационный опыт. Руководитель отдела летных стандартов района, где расположен окружной офис держателя сертификата, имеет право утвердить от-

клонения для Руководителя полетов, Шэф-пилота и Руководителя технического обслуживания.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783 от 10 октября 1978, измен. по Изм. I35-I8, 47 FR 33396 от 2 августа 1980, Изм. I33-20, 51 FR 40709 от 7 ноября 1986, Изм. I35-33, 54 FR 39294 от 25 сентября 1989 /.

§ I35.41. Перевозка наркотиков, марихуаны, а также
успокаивающих и стимулирующих лекарств
или веществ

Если держатель сертификата выданного согласно данной части разрешает какому-либо ЛА, являющемуся его собственностью или нанятому им, произвести какой-либо полет, о котором он знает, что он противоречит § 91.19 (а) данной главы, то данный полет может явиться основанием для приостановки или отмены его сертификата.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, измен. по Изм. I35-32, 54 FR 34332 от 18 августа 1989 /.

§ I35.43. Сертификат членов экипажа: Международные
полеты. Обращение и выдача

- (а) Этот параграф касается получения сертификата члена экипажа, гражданином США, который нанят держателем сертификата в качестве члена экипажа на зарегистрированный США ЛА, участвующий в международных коммерческих полетах. Назначение этого сертификата - облегчение таможенных деклараций и очистка от таможенных пошлин для этих членов экипажа в странах, входящих в ИКАО. Сертификат выдается согласно Дополнению 9, с корректировками, к Конвенции по Международной Гражданской Авиации.
- (в) Обращение за сертификатом члена экипажа производится по форме 8060 - 6 FAA "Обращение за сертификатом члена экипажа" в Окружное управление летных стандартов FAA, которому поручено общее инспектирование держателя сертификата, у которого служит проситель. Сертификат выдается по форме 8060-42 FAA "Сертификат члена экипажа".
- (с) Держатель сертификата выданного согласно данного параграфа, или держатель сертификата, у которого служит его обладатель, по окончании службы обладателя у данного держателя сертификата должны сдать сертификат для отмены в ближайшее Окружное.

управление летных стандартов ФАА или передать его для отмены Филиалом Сертификации летчиков ААС - 260, почт. отд. Бокс 25082, Оклахома-Сити, Оклахома 73125.

ПОДЧАСТЬ В - ПОЛЕТЫ

§ 135.61. Общие положения

Эта подчасть предписывает правила, в дополнение к правилам, изложенным в части 91 данной главы, относящиеся к полетам согласно данной части.

§ 135.63. Требования по ведению записей

- (а) Каждый держатель сертификата должен держать в своем главном деловом офисе, или в других местах, одобренных Администратором, и предоставлять для проверки Администратору следующее -
- (1) Летный сертификат держателя сертификата,
 - (2) Технические условия держателя сертификата.
 - (3) Текущую ведомость ЛА, используемую или доступную для использования, в полетах, согласно данной части и полетов, для которых он оборудован, и
 - (4) Индивидуальную запись о каждом пилоте используемом в полетах согласно данной части, включая следующую информацию:
 - (i) Полное имя пилота
 - (ii) Сертификат пилота (Тип и №) и класс данного пилота.
 - (iii) Авиационный опыт пилота, достаточно детально для определения его пригодности для вождения ЛА согласно данной части
 - (iv) Текущие служебные обязанности пилота и дату его назначения.
 - (v) Действующий срок и класс медицинского сертификата, держателем которого является пилот.
 - (vi) Дату и результаты всех первоначальных и повторных проверок компетентности и опытности, а также проверок в полете, требуемых данной частью, и тип ЛА, на котором он летел во время проведения этой проверки или испытания.

- (vii) Полетное время пилота достаточно подробно для определения соответствия ограничения по времени согласно данной части.
- (viii) Утверждение данного пилота проверяющим пилотом, если таковое имеется.
- (ix) Любое предпринятое действие, касающееся освобождения пилота от работы из-за физической или профессиональной непригодности.
- (x) Дату завершения начальной стадии и любой повторной стадии подготовки, требуемой данной частью.
- (в) Каждый держатель сертификата должен хранить каждую запись требуемую п. (а) (3) данного параграфа не менее 6 мес., а каждую запись требуемую п. (а) (4) данного параграфа не менее 12 мес. после того, как она произведена.
- (с) Для многомоторного ЛА каждый держатель сертификата ответственен за подготовку и точность грузовой декларации в 2-х экземплярах, содержащую информацию, касающуюся загрузки ЛА. Декларация должна подготавливаться перед каждым взлетом и должна содержать:
 - (1) Число пассажиров;
 - (2) Суммарный вес загруженного ЛА;
 - (3) Максимальный допустимый взлетный вес для данного полета;
 - (4) Допустимые пределы центра тяжести;
 - (5) Центр тяжести загруженного ЛА, за исключением фактического центра тяжести, не должен вычисляться, если ЛА загружен в соответствии с таблицей загрузки или другим одобренным методом, который обеспечивает нахождение центра тяжести загруженного ЛА в одобренных пределах. В этих случаях на декларации должна быть сделана отдельная запись указывающая, что центр тяжести находится в пределах соответствующих таблице загрузки или другого одобренного метода;
 - (6) Регистрационный номер ЛА или номер полета;
 - (7) Пункт начала полета и пункт назначения;
 - (8) Идентификацию членов экипажа и их назначения на соответствующие должности в экипаже.
- (д) Командир ЛА, для которого должна быть подготовлена грузовая декларация, должен держать копию полной декларации на

борту ЛА до пункта назначения. Держатель сертификата должен сохранять копии полной грузовой декларации не менее 5 дней на своей главной летной базе или в ином месте, используемым им и одобренным Администратором.

§ 135.65. Сообщения о механических неполадках

- (а) Каждый владелец сертификата должен завести журнал технического обслуживания ЛА, который должен вестись на борту каждого ЛА, для записи в нем механических неполадок, их устранения или отсрочки устранения.
- (в) Командир ЛА должен записывать или обеспечивать запись в журнал технического обслуживания ЛА, каждую механическую неполадку, которая будет им обнаружена во время полета. Перед каждым полетом командир ЛА должен, если это ему известно, определить состояние каждой неполадки, записанной в журнал технического обслуживания по окончании предыдущего полета.
- (с) Каждый, кто производит устранение или откладывает действия по устранению доложенных или замеченных повреждений или неисправностей фюзеляжа, силовой установки, пропеллера, несущего винта или оборудования, должен записать произведенное действие в журнал технического обслуживания ЛА в соответствии с приложимыми требованиями по техническому обслуживанию данной главы.
- (d) Каждый держатель сертификата должен установить порядок хранения копий журнала технического обслуживания ЛА, требуемого данным параграфом, в ЛА для доступа к нему соответствующего персонала и должен включить этот порядок в Руководство, требуемое § 135.21.

§ 135.67. Донесения о потенциально опасных метеоусловиях и неисправностях на станциях связи или навигации

Когда бы пилот не столкнулся с потенциально опасными метеорологическими условиями или неисправностями в наземных станциях связи или навигации, сведения о которых он считает существенными для безопасности других полетов, он должен уведомить соответствующую наземную радиостанцию так скоро, как это возможно.

/ Док. № 16097, 43 FR 46783 от 1 октября 1978, измен. по изм. в 44 FR 26737, от 7 мая 1979 /.

§ 135.69. Ограничение или отмена полетов, продолжение полета в аварийной ситуации

- (а) При полетах согласно данной части, если держатель сертификата или командир ЛА знает условия, включая условия аэропорта и условия взлетно-посадочной полосы (ВПЛ), которые угрожают безопасности полета, то держатель сертификата или командир ЛА, тот из них, который сможет, должен ограничить или отменить, если необходимо, полеты пока эти условия не изменятся.
- (в) Ни один командир ЛА не имеет права разрешить продолжать полет к любому аэропорту или месту предполагаемой посадки в условиях приведенных в п. (а) данного параграфа, кроме тех случаев, когда по мнению командира корабля можно твердо надеяться, что условия угрожающие безопасности полета изменятся ко времени ожидаемого прибытия или тогда, когда несмотря ни на что, более безопасной процедуры нет. В последнем случае, продолжение полета к данному аэродрому является аварийной ситуацией согласно § 135.19.

§ 135.71. Проверка летной годности

Командир ЛА не должен начинать полета, пока он не определит, что проведены проверки летной годности требуемые § 91.409 данной главы или § 135.419, в зависимости от того, какой из них подходит.

/ Док. № 16097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, Измен. по Изм. 135-32, 54 FR 34332, от 13 августа 1989 /.

§ 135.73. Проверки и испытания

Каждый держатель сертификата и каждый, кто нанят держателем сертификата, должен разрешать Администратору производить инспекции или проверки в любое время и в любом месте (включая проверки в полете) для определения соответствия держателя применимым правилам Закона Федеральной Авиации, 1958, а также своему летному сертификату и техническим условиям.

§ 135.75. Полномочия инспекторов: доступ в кабину пилотов, к месту наблюдателя

Когда бы инспектор ФАА не продвигал свои полномочия инспектора авиабезопасности ФАА по форме IIO А для проведения инспекти-

рования, командир ЛА производящего полет для держателя сертификата, должен обеспечить ему свободный и беспрепятственный доступ в кабину пилотов данного ЛА. Однако, этот параграф не ограничивает административные полномочия командира ЛА исключить в интересах безопасности доступ кого-бы то ни было в кабину пилотов.

Для Администратора, производящего проверки в полете должно быть предусмотрено использование места наблюдателя на ~~палубе~~ ^{на палубе}.

ЛА или переднее пассажирское кресло с головным телефоном или громкоговорителем. Пригодность расположения кресла, головного телефона или громкоговорителя для использования при проведении проверок в полете определяется Администратором.

§ 135.77. Ответственность за эксплуатационное управление

Каждый держатель сертификата ответственен за эксплуатационное управление и должен записать в Руководстве, требуемом согласно § 135.21, имя и должность каждого лица, уполномоченного им производить эксплуатационное управление.

§ 135.79. Требования по размещению плана полета

- (а) Каждый держатель сертификата должен обеспечить процедуры для размещения каждого плана полета, для которого нет плана полета ФАА, которые
- (1) Обеспечивают держателя сертификата, по меньшей мере информацией, которую требуется включить в план полета по ПВП;
 - (2) Обеспечивают своевременное уведомление станций ФАА, станций поиска или спасательных станций о задержке или отсутствии ЛА и
 - (3) Обеспечивают держателя сертификата расположением, параметрами и предполагаемым временем для восстановления радио и телефонной связи, если полет будет проходить в области, где не может поддерживаться связь.
- (в) Информация по плану полета должна храниться до его завершения в главном деловом офисе держателя сертификата или в других местах, предназначенных держателем сертификата в процедурах по размещению плана полета.

- (с) Каждый держатель сертификата должен снабдить закрепленного за ним представителя Администратора копией своих процедур по плану полета с любыми изменениями и дополнениями, кроме тех случаев, когда эти процедуры включены в Руководство, требуемое согласно данной части.

§ 135.81. Снабжение персонала эксплуатационной информацией с соответствующими изменениями

Каждый держатель сертификата должен ознакомить каждого из своих служащих с техническими условиями, которые касаются его обязанностей и ответственности и должен предоставить в распоряжение каждого нанятого им пилота в откорректированном виде следующие материалы:

- (а) Руководство по информации летчика (Дополнение Аляски на Аляске и Тихоокеанскую карту дополнений в Азиатско-Тихоокеанских районах) или коммерческое издание, содержащее те же сведения.
- (в) Данную часть и часть 91 данной главы
- (с) Руководство по оборудованию ЛА и Полетное руководство ЛА или равноценное.
- (d) Для зарубежных полетов - Международное полетное руководство или коммерческое издание содержащее те же сведения в отношении соответствующих полетных требований и требований по записям соответствующей страны или стран.

§ 135.83. Требуемая полетная информация

- (а) Эксплуатант ЛА должен предоставить в распоряжение пилота в откорректированном виде следующие материалы для использования на его рабочем месте.
 - (1) Таблицу предполетной проверки приборов в кабине пилота.
 - (2) Для многомоторного ЛА, или для ЛА с убирающимся шасси, таблицу аварийной проверки приборов кабины пилота, требуемую п. (с) данного параграфа, если она подходит.
 - (3) Соответствующие авиационные карты.
 - (4) Для полетов по ППП - все соответствующие навигационные карты маршрута, области конца полета, захода на посадку и приземления.

- (5) Для многомоторного ЛА при одном неработающем двигателе - данные по производству подъема и, если ЛА одобрен для использования в полетах по ППП или над облаками, эти данные должны быть достаточны для обеспечения пилоту возможности определить соответствие с § 135.81 (а) (2).
- (в) Каждая таблица проверки кабины пилота требуемая п. (а) (1) данного параграфа должна состоять из процедур, проводимых
- (1) Перед запуском двигателей.
 - (2) Перед взлетом.
 - (3) В крейсерском полете.
 - (4) Перед посадкой.
 - (5) После посадки.
 - (6) При остановке двигателей.
- (с) Каждая таблица аварийной проверки кабины пилота, требуемая по п. (а) (2) данного параграфа должна содержать, если возможно, следующие процедуры проверки:
- (1) Аварийной работы топливной, гидравлической, электрической и механической систем.
 - (2) Аварийной работы приборов и органов управления.
 - (3) Процедуры по проверке неработающего двигателя.
 - (4) Любые другие процедуры аварийной проверки, требуемые для обеспечения безопасности.

§ 135.85. Перевозка людей не соответствующая требованиям данной части по перевозке пассажиров

На борту ЛА могут находиться, не соответствуя требованиям данной части по перевозке пассажиров, следующие люди:

- (а) Член экипажа или другой служащий держателя сертификата.
- (в) Человек, необходимый для обеспечения безопасного обращения с находящимися на борту животными.
- (с) Человек необходимый для безопасного обращения с опасными материалами (согласно подчасти С книги 49 C.F.R.)
- (d) Человек выполняющий обязанности охранника или почетного караула сопровождающего поездки проводимые членами Правительства США или по его распоряжению.
- (е) Военный курьер или военный надсмотрщик^{за грузами}перевозимыми в ЛА совершающим полеты по контракту о перевозке военных грузов, или коммерческий эксплуатант в полетах по контракту о пере-

возке военных грузов, если эта перевозка специально утверждена соответствующей военной инстанцией.

- (г) Уполномоченный представитель Администратора, проводящий проверки в полете.
- (д) Лицо уполномоченное Администратором и выполняющие обязанности связанные с перевозкой груза держателя сертификата.

§ 135.87. Перевозка груза, включая перевозку
переносного багажа

Никто не имеет права перевозить груз, включая переносной багаж, в или на ЛА, если

6m 02 0m (а) Груз не перевозится в утвержденных грузовых сетках, мешках или отсеке размещенном в или на ЛА.

(в) Груз не закреплен утвержденными средствами, или

(с) Он не перевозится без нарушения каждого из следующих пунктов:

(1) Груз хорошо закреплен ремнями безопасности или другими стяжками, достаточно крепкими для того, чтобы исключить возможность сдвига груза при любых предполагаемых нормальных полетных и наземных условиях, или, для переносного багажа, закреплен так, чтобы предотвратить его смещение при турбулентности (завихрениях) воздуха.

(2) Груз запакован и накрыт для того чтобы не нанести вреда занимающим ЛА людям.

(3) Нельзя помещать какой-либо груз на сидения или на пол, если вес его превышает ограничения по весу для этих частей ЛА.

(4) Груз не должен быть размещен в положении, при котором нарушается доступ или использование любого аварийного или штатного выхода, или использование прохода между кабиной пилотов и пассажирским салоном; или груз не должен быть размещен в положении, при котором любой из пассажиров не видит сигналы "Застегнуть ремни" и "Не курить" или любой сигнал "Выход", если не предусмотрены другие дополнительные сигналы или другие утвержденные средства уведомления пассажиров.

- (5) Груз не должен быть размещен непосредственно над сидящими людьми.
- (6) Груз должен быть уложен в соответствии с данным параграфом для обеспечения взлета и посадки.
- (7) Для чисто грузовых полетов соблюдение п. (с) (4) данного параграфа не требуется, если груз размещен так, что имеется доступ хотя бы к одному аварийному или штатному выходу, обеспечивающий всем занимающим ЛА людям возможность беспрепятственного выхода из ЛА при возникновении аварийной ситуации.
- (d) Каждое кресло для пассажира, под которым уложен багаж, должно быть снабжено средствами для предотвращения возможности скольжения размещенного под ним багажа при аварийных ударах достаточной силы для создания предельных инерционных сил, указанных в Правилах условий аварийного приземления, согласно которым ЛА был сертифицирован.
- (e) Если груз перевозится в грузовых отсеках, которые спроектированы так, что требуют физического доступа для членов экипажа, для гашения пожара, могущего возникнуть во время полета, то груз должен быть размещен таким образом, чтобы обеспечить членам экипажа надежный доступ, с огнетушителем в руках, ко всем частям отсека.

§ 135.89. Требования к пилоту: использование кислорода

- (a) Негерметичный ЛА. Каждый пилот в негерметичном ЛА должен непрерывно пользоваться кислородом при полетах -
 - (1) На высотах свыше 10000 футов (3000 м) до 1200 футов (3600 м) над средним уровнем моря, для той части полета на этих высотах, которая имеет продолжительность более 30 мин; и
 - (2) На высотах свыше 12000 футов (3600 м) над средним уровнем моря.
- (b) Герметичный ЛА -
 - (1) Когда герметичный ЛА производит полет при давлении в кабине соответствующем высоте более 1000 футов (3000 м) над средним уровнем моря, Каждый пилот должен действовать в соответствии с п. (a) данного параграфа.
 - (2) Всегда, когда герметичный ЛА производит полет на высотах

от 25000 футов до 35000 футов (7500 м - 10500 м), если у каждого пилота нет кислородной маски утвержденного типа (аварийной кислородной), то -

(i) По крайней мере один пилот, осуществляющий управление, должен одеть, закрепить и уплотнить на лице кислородную маску, которая либо снабжает его кислородом непрерывно, либо автоматически подает кислород, когда давление в кабине соответствует высоте свыше 12000 футов над средним уровнем моря (4200 м); и

(ii) В течение этого полета, каждый из пилотов, находящихся на летной вахте, должен иметь кислородную маску, соединенную с подачей кислорода и размещенную таким образом, чтобы он мог ее немедленно воспользоваться: одеть ее, закрепить и уплотнить.

(3) Всякий раз, когда полет герметичного ЛА происходит на высотах свыше 35000 футов над средним уровнем моря (10500 м), по крайней мере один пилот осуществляющий управление должен одеть, закрепить и уплотнить кислородную маску, требуемую п. (в) (2) (i) данного параграфа. Когда

(4) один из пилотов покидает боевой пост ЛА, совершающего полет на высоте свыше 25000 футов над средним уровнем моря (7500 м), то оставшийся осуществлять управление пилот должен одеть утвержденную кислородную маску и пользоваться ею до тех пор, пока первый пилот не возвратится на боевой пост.

§ 135.91. Кислород для использования пассажирами
в медицинских целях

(а) Кроме предусмотренного в пунктах (d) и (е) данного параграфа держатель сертификата не имеет права разрешать перевозку или использование оборудования для хранения, генерации и распыления медицинского кислорода, если оно не спроектировано так, что все клапаны, штуцеры и резьбы защищены от повреждений во время этой перевозки или использования и если не соблюдаются следующие условия -

- (I) Оборудование должно
- (i) Быть утвержденного типа или отвечать требованиям книги 49 C F R , частей I71, I72 и I73, кроме § I73.24 (a) (I).
 - (ii) Если оборудование принадлежит держателю сертификата, то оно должно проходить техническое обслуживание по его утвержденной программе технического обслуживания.
 - (iii) Оборудование не должно иметь воспламеняющихся загрязнений на всех наружных поверхностях, и
 - (iv) Быть защищено соответствующим образом.
- (2) Если кислород хранится в жидком виде, то оборудование должно с момента его покупки, или с момента последнего заполнения контейнера, проходить техническое обслуживание держателя сертификата по его утвержденной программе.
- (3) Если кислород хранится в виде сжатого газа так, как указано в книге 49 C F R I73.300 (a) то, -
- (i) Если он принадлежит держателю сертификата, то он должен проходить техническое обслуживание по утвержденной программе технического обслуживания держателя сертификата.
 - (ii) Давление в любом цилиндре с кислородом не должно превышать величину номинальную для данного цилиндра.
- (4) Командир ЛА должен быть оповещен о том, что оборудование находится на борту и о том, когда предполагается его использование.
- (5) Оборудование должно быть установлено таким образом, и каждый пользующийся оборудованием должен сидеть так, чтобы не ограничивать доступ или использование любого требуемого аварийного или штатного выхода, или прохода в пассажирский салон.
- (в) Никто не имеет права курить, и держатель сертификата не должен позволять курить никому находящемуся в пределах 10 футов (3 м) от оборудования для хранения и распыления кислорода, согласно п. (a) данного параграфа.
- () Держатель сертификата не должен разрешать никому, кроме обученных этому лиц, использовать оборудование для медицинско-

га кислорода, присоединять или отсоединять флаги с кислородом или любое другое вспомогательное оборудование в присутствии каких-либо пассажиров на борту ЛА.

- (d) Пункт (а) (I) (i) данного параграфа не действует в том случае, когда оборудование доставляется профессионалом или службой экстренной медицинской помощи для использования на борту ЛА в экстренных медицинских целях, когда нет других практических средств его доставки (включая любых должным образом оснащенных держателей сертификата), и лицо перевозимое службой экстренной медицинской помощи сопровождается лицом обученным использованию медицинского кислорода.
- (e) Каждый держатель сертификата , который на основании п.(d) данного параграфа допускает отклонения от п. (а) (I) (i) данного параграфа при экстренной медицинской помощи , должен в течение 10 дней после отклонения, за исключением суббот, воскресений и Федеральных каникул, выслать в Окружное управление летных стандартов ФАА, уполномоченное осуществлять общее инспектирование данного держателя сертификата, полный отчет о соответствующем полете, включающий описание отклонения и оснований для него.

§ 135.93. Автопилот: Минимальная высота для использования

- (а) За исключением предусмотренного в пунктах (в), (с) и (d) данного параграфа никто не имеет права использовать автопилот на высотах 500 футов (150 м) и меньше над поверхностью земли или на высотах меньших двойной максимальной потери высоты, утвержденной в Полетном Руководстве или аналогичном документе об аварийном режиме работы автопилота (в зависимости от того, какая из этих двух высот больше).
- (в) При использовании станций приборного захода на посадку, иных чем ПСП , никто не имеет права использовать автопилот на высотах над землей, которые меньше, чем высота на 50 футов (15 м) ниже утвержденной минимальной высоты снижения при данной процедуре или меньше двойной максимальной потери высоты, указанной в утвержденном Полетном Руководстве или аналогичном документе об аварийном режиме ра-

боты автопилота в условиях захода на посадку (в зависимости от того, какая из двух высот больше).

(с) При заходах на посадку по ППШ, в случае когда метеоусловия хуже указанных в § 9I.155 данной главы, никто не имеет права использовать автопилот с устройством радиосвязи для захода на посадку на высоте, которая меньше, чем на 50 футов (15 м) над посадочной площадкой или меньше максимальной потери высоты указанной в утвержденном Полетном Руководстве самолета и аналогичном документе об аварийном режиме автопилота с радиоустройством захода на посадку (в зависимости от того, какая из указанных высот больше).

(d) Вопреки требованиям пунктов (а), (в) и (с) данного параграфа, Администратор может выдать технические условия разрешающие использование утвержденной автоматической дистанционной системы управления полетом вплоть до приземления, если

(I) Система не дает никакой потери высоты (над нулем) указанной в утвержденном Полетном Руководстве ЛА или аналогичном документе об аварийном режиме работы автопилота с радиоустройством захода на посадку, и

(2) Администратор не найдет, что использование этой системы до приземления каким-либо другим образом повлияет отрицательно на требования безопасности данного параграфа.

(е) Этот параграф не касается полетов проводимых на винтокрылых ЛА.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, измен. по Изм. № I35-32, 54 FR 34332 от 18 августа 1989 /.

§ I35.95. Пилот: Ограничения по использованию

Держатель сертификата не имеет право использовать в качестве пилота никого, кто бы не был -

(а) Держателем необходимого и действующего сертификата пилота, и

(в) Кто бы не имел права, согласно данной главы, на полеты, в которых он должен использоваться .

§ 135.97. Летательный аппарат и наземное оборудование
для современной летной практики

Каждый держатель сертификата должен обеспечить ЛА и наземное оборудование дающие каждому его пилоту возможность сохранить и проявить свое умение производить все полеты, на какие он утвержден.

§ 135.99. Составление летного экипажа

- (а) Держатель сертификата не имеет права производить полеты ЛА с летным экипажем меньшим минимального, указанного в Ограничениях для полетов ЛА или в Полетном Руководстве для данного ЛА и требуемых данной частью для проводимого рода полетов.
- (в) Держатель сертификата не имеет права проводить полеты ЛА без второго пилота, если ЛА имеет 10 пассажирских мест и более (исключая места для пилотов).

§ 135.100. Обязанность членов летного экипажа

- (а) Держатель сертификата не имеет права требовать от любого члена летного экипажа, а любой член экипажа не имеет права выполнять, во время критической фазы полета никакие обязанности, кроме его обязанностей по обеспечению безопасности полета ЛА. Действия, такие как требуемые компанией вызовы, делаемые для таких же связанных с безопасностью целей, как заправка запасов для камбуза, объявления делаемые пилотом для подраивания пассажиров или вызывающие кто-то и увеличивающие платёжную возможность компании, а также соответствующие записи, для обеспечения надежности полета ЛА не желательны.
- (в) Ни один член летного экипажа не должен вовлекаться, и ни один командир ЛА не должен разрешать, во время критической фазы полета, любые действия, которые смогли бы отвлечь его, или её, от выполнения обязанностей, или могли бы каким-либо образом нарушить нормальное выполнение этих обязанностей. Действия, такие как прием пищи, участие в несущественных разговорах в кабине пилотов и несущественные переговоры между экипажем салона и экипажем кабины пилотов, чтение литературы не связанной с надлежащим выполнением полета, не-

желательны для безопасного полета ЛА.

- (с) В данном параграфе к критической фазе полета относятся все наземные операции, включая рулежку, взлет и посадку, и все другие полетные операции, происходящие на высоте ниже 10000 футов (3000 м), за исключением крейсерского полета.
- Замечание. Рулежка определяется как "движение ЛА под действием собственной тяги по поверхности аэропорта".
- / Изм. 135-II, 46 F.R. 5502, от 19 января 1981 /.

§ 135.101. Второй пилот требуемый в условиях по ППП

За исключением предусмотренного в §§ 135.103 и 135.105, никто не имеет права производить полет ЛА перевозящего пассажиров в условиях по ППП без наличия в ЛА второго пилота.

§ 135.103. Исключение к требованию наличия второго пилота: Полеты по ППП

Командир ЛА перевозящего пассажиров может производить полет по ППП без второго пилота при следующих условиях:

- (а) Взлет может быть произведен в условиях по ППП, если сводки и прогнозы погоды (или любая их комбинация) указывают на то, что погода вдоль планируемого маршрута позволит производить полет по ПВП от аэропорта взлета в течение 15 мин летного времени при нормальной крейсерской скорости.
- (в) Начавшийся полет может проводиться по ППП, если непредвиденные погодные условия ниже метеоминимума указанного в ПВП данной главы возникнут уже в полете, который планировалось провести по ПВП.
- (с) Заход на посадку по ППП может быть произведен, если по достижении аэропорта назначения непредсказанные погодные условия не позволяют завершить заход на посадку по ПВП.
- (d) Если полет проводится по ППП согласно данного параграфа, то
- (1) ЛА должен быть оснащен должным образом для полетов по ППП, согласно данной части.
 - (2) Пилот должен иметь право производить полеты по ППП согласно данной части.
 - (3) Полет должен производиться в соответствии с просветами в расписании воздушной диспетчеризации полетов по ППП.

Полеты по III без второго пилота не могут производиться согласно данного параграфа в ЛА требующем наличия второго пилота согласно § 135.99.

§ 135.105. Исключение к требованию наличия второго пилота: Разрешение на использование системы автопилота

- (а) За исключением предусмотренного §§ 135.99 и 135.III, несмотря на то, что согласно данной главы для проведения полетов по ПВI требуется 2 пилота, разрешается производить полеты ЛА без второго пилота, если ЛА снабжен утвержденной действующей автопилотной системой, и если использование этой системы утверждено в соответствующих полетных технических условиях. Держатель сертификата не имеет права никого использовать, и никто не имеет право выполнять обязанности командира ЛА согласно данной части, в ЛА воздушно-транспортной компании, осуществляющей регулярные пассажирские полеты по авиалиниям (как определено в § 298-2 данной книги), если этот пилот не имеет, по крайней мере, 100 часов полета в качестве командира ЛА в типе и модели ЛА, на котором предстоит производить полет, и который отвечает всем другим приложимым требованиям данной части.
- (в) Держатель сертификата может подать просьбу об изменении его технических условий с целью утвердить использование системы автопилота вместо второго пилота.
- (с) Администратор выдает изменение на технические условия утверждающие использование автопилотной системы вместо второго пилота, если -
 - (1) Автопилот способен производить необходимое управление при помощи органов управления ЛА для проведения полета и для маневрирования по трем осям; и
 - (2) Держатель сертификата докажет, к удовлетворению Администратора, что полеты с использованием автопилотной системы можно произвести безопасно и в соответствии с данной частью.

Изменение содержит любые условия или ограничения по использованию системы автопилота, которые по мнению Администратора необходимы в интересах безопасности.

/ Док. № I6097, 43 FR 45783 от 10 октября 1978, измен. по
Изм. I35-3, 45 FR 7542, от 4 февраля 1980 /.

§ I35.I07. Требование наличия бортпроводника

Ни один держатель сертификата не имеет права производить полеты ЛА имеющего более 19 пассажирских мест, не считая мест для пилотов, без бортпроводника на борту ЛА.

§ I35.I09. Командир ЛА или второй пилот:

Требование назначения на должность

- (а) Каждый держатель сертификата должен назначить
 - (1) Командира ЛА для каждого полета; и
 - (2) Второго пилота для каждого полета, в котором требуется два пилота.
- (в) Командир ЛА назначенный держателем сертификата должен оставаться командиром в течение всего полета.

§ I35.III. Второй пилот требуемый при полетах
II Категории

Никто не имеет права производить на ЛА полеты II Категории, если на ЛА нет второго пилота.

§ I35.II3. Занятие пассажиром места пилота

Держатель сертификата не имеет права производить полеты на летательном аппарате сертифицированном после 15 октября 1971 типа и имеющего более 8-ми пассажирских мест, исключая места для пилотов, если кто-нибудь, кроме командира ЛА, второго пилота, проверяющего пилота Компании или уполномоченного представителя Администратора, Национального Управления безопасности перевозок или Почтовой службы США, занимает место пилота.

§ I35.II5. Манипулирование органами управления

Командир ЛА не должен разрешать кому-либо манипулирование органами управления ЛА в течение полета, проводимого согласно данной части, и никто не должен производить манипулирование органами управления во время такого полета, кроме случаев, когда это лицо не

- (а) Является пилотом, нанятым держателем сертификата и прошедшим необходимую проверку в ЛА; или
- (в) Представителем администратора по безопасности, имеет разрешение командира ЛА, прошло необходимую проверку в ЛА и осуществляет проверку воздушно-транспортных перевозок.

§ 135.117. Инструктаж пассажиров перед полетом

- (а) Перед каждым взлетом каждый командир ЛА перевозящего пассажиров должен убедиться в том, что все пассажиры устно проинструктированы о -
 - (1) Курении. Каждый пассажир должен быть проинструктирован о том, где, когда и при каких обстоятельствах курение запрещено (включая соответствующие требования части 252 данной книги, но не ограничиваясь ими). Этот инструктаж должен содержать сообщение о том, что Федеральные Авиационные Правила требуют от пассажиров руководствоваться световыми информационными сигналами (если такие требуются) и вывешенными надписями. Инструктаж должен также содержать (при наличии на ЛА туалета) сообщение о том, что Федеральные Правила запрещают переделывать, выводить из строя и разрушать какой- либо детектор дыма, установленный в туалете.
 - (2) Использовании ремней безопасности
 - (3) Установке спинки кресел в вертикальное положение перед взлетом и посадкой.
 - (4) Расположении и способам открытия входной двери для пассажиров и аварийных выходов.
 - (5) Расположении спасательного оборудования.
 - (6) Если в полет входят длительные перелеты над водным пространством, о вычерпывании воды и использовании требуемого плавящего оборудования.
 - (7) Если в полет входят перелеты выше 12000 футов над средним уровнем моря (3600 м) - о нормальном и аварийном пользовании кислородом; и
 - (8) О расположении и работе огнетушителей.
- (в) Перед каждым взлетом командир ЛА должен убедиться в том, что каждый, кому может потребоваться помощь другого лица для

сопровождения его к выходу в случае возникновения аварийной ситуации и его сопровождающее лицо, если таковое имеется, проинструктированы о порядке, которого следует придерживаться в случае возникновения эвакуации. Этот пункт не относится к лицу, которое уже было проинструктировано перед предыдущим участком маршрута полета в том же ЛА.

- (с) Устный инструктаж, требуемый п. (а) данного параграфа, должен производиться командиром или членом летного экипажа.
- (d) Не противореча указанию п. (с) данного параграфа, для ЛА сертифицированного на перевозку 19 пассажиров или меньше устный инструктаж, требуемый п. (а) данного параграфа, должен производиться командиром ЛА, членом летного экипажа или другим квалифицированным лицом, назначенным держателем сертификата и утвержденным Администратором.
- (е) Устный инструктаж требуемый п. (а) должен дополняться отпечатанными схемами, которые должны располагаться в ЛА в местах удобных для использования их каждым пассажиром. Эти схемы должны -
 - (1) Соответствовать ЛА, на котором они должны использоваться
 - (2) Содержать схему расположения и способы открытия аварийных выходов; и
 - (3) Содержать другие инструкции, необходимые для использования аварийного оборудования на борту ЛА.
- (f) Инструктаж требуемый п. (а) может производиться при помощи утвержденного устройства звукозаписи, воспроизведение которой слышно любому пассажиру при нормальных уровнях шума.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783 от 10 октября 1978, измен. по Изм. I35-9, 51 FR 40709 от 7 ноября 1986, Изм. I35-25; 53 FR I2362 от 13 апреля 1988 /

§ I35.II9. Запрещение провоза оружия

Никто на борту ЛА, производящего полет для держателя сертификата не имеет права иметь в ЛА, или иметь при себе, смертоносное или опасное оружие, как в скрытом, так и в открытом виде.

Этот параграф не относится к -

- (а) Официальным лицам или служащим муниципалитета, или штата, или США, которые имеют разрешение на ношение оружия, или к

- (в) Членам летного экипажа и другим лицам, получившим разрешение держателя сертификата на ношение оружия.

§ 135.121. Алкогольные напитки

- (а) Никто не имеет права пить на борту ЛА какие-либо алкогольные напитки, если они не предложены держателем сертификата, проводящим полет ЛА.
- (в) Держатель сертификата не имеет права предлагать какие-либо алкогольные напитки любому лицу на борту ЛА, если это лицо кажется пьяным.
- (с) Держатель сертификата не имеет права разрешать кому-либо подняться на борт любого из его ЛА, если данное лицо кажется пьяным.

§ 135.123. Обязанности при аварии и аварийной эвакуации

- (а) Каждый держатель сертификата должен определить для каждого члена летного экипажа, требуемого для каждого типа ЛА, необходимый круг обязанностей, которые должны выполняться при авариях или в ситуациях, требующих аварийной эвакуации. Держатель сертификата должен убедиться в том, что эти обязанности практически могут быть выполнены и удовлетворяют любой предполагаемой аварийной ситуации, включая непригодность какого-либо члена летного экипажа или его неспособность достичь пассажирского салона из-за перевозимого груза в комбинированном грузо-пассажирском ЛА.
- (в) Держатель сертификата должен указать в Полетном руководстве требуемом согласно § 135-21 обязанности каждой категории требуемого экипажа, согласно п. (а) данного параграфа.

§ 135.125. Надежность самолета

Держатель сертификата, проводящий полеты согласно данной части должен удовлетворять приложимым требованиям по надежности части 108 данной главы,

/ Изм. 135-10, 46 FR 3791, от 15 января 1981 /.

§ 135.127. Информирование пассажиров

- (а) Никто не имеет права проводить плановый отрезок полета, в котором запрещено курить без светящихся сигналов "Не курить" в течение всего этого отрезка или без наличия одного или более трафаретов с надписью "Не курить", отвечающих требованиям § 25.1541. Если используются и светящиеся сигналы и трафареты, то светящиеся сигналы должны быть включены в течение всего отрезка полета. Курение запрещено на следующих отрезках плановых полетов:
- 1) Между любыми двумя пунктами в пределах Пуэрто-Рико, Виргинских островов США, округа Колумбия или любого штата США (кроме Аляски и Гавайев) или между любыми двумя пунктами в любой из вышеперечисленных областей (кроме Аляски или Гавайев);
 - 2) В пределах штата Аляска или в пределах штата Гавайи; или в
 - 3) Полетах, перечисленных в Международном или Северо-Американском издании руководства по Авиалиниям, длительностью 6 или менее часов, и между любыми пунктами, перечисленными в п. (а) (1) данного параграфа, и любым пунктом на Аляске или Гавайях, или между любым пунктом на Аляске и любым пунктом на Гавайях.
- (в) Никто не имеет права курить, когда светится сигнал "Не курить" или вывешен трафарет "Не курить", если только командир ЛА не разрешил курение на летной палубе (если она физически отделена от салона для пассажиров), но не во время взлета и посадки.
- (с) Никто не имеет права курить в любом из туалетов ЛА.
- (d) После 31 декабря 1988, никто не имеет права производить полеты ЛА с туалетом, снабженным детектором курения, если в этом туалете нет объявления или трафарета с надписью "Федеральный закон предусматривает штраф до 2000 долл. за повреждение детектора курения, установленного в данном туалете".
- (е) Никто не имеет права отключать, выводить из строя или разрушать любой детектор курения, установленный в любом туалете ЛА.
- (f) На других отрезках полета, кроме перечисленных в п. (а)

данного параграфа, сигналы "Не курить" требуемые § 135.177 (а) (3) данной части должны быть включены при каждом взлете и посадке, и в любое другое время, которое сочтет необходимым командир ЛА.

/ Изм. 135-35, 55 FR 8367, от 7 марта 1990, с измен. Изм. 135-35, 55 FR 20135 от 15 мая 1990 /.

§ 135.129. Кресла в ряду аварийного выхода

- (а) Каждый держатель сертификата должен определить для любого ЛА, кроме воздушных такси по заказу с 9-ью или менее пассажирскими местами, пригодность любого лица, которому он разрешит занять место в ряду, обеспечивающем наиболее прямой доступ к выходу для выполнения необходимых действий п. (d) данного параграфа. К этому ряду относятся все места в ряду от фюзеляжа до первого прохода внутрь к выходу или, в случаях, когда прохода нет, самый близкий ряд или любое место, которое имеет прямой доступ к выходу. Эти места здесь и далее называются креслами (местами) ряда выхода. Разрешение на занятие этих мест должно даваться в случаях перечисленных в § 135.21 (а), когда Полетного руководства не требуется, Командиром ЛА, или лицами, назначенными держателем сертификата в Полетном руководстве, в тех случаях, когда Полетное руководство тем параграфом требуется.
- (в) Держатель сертификата не должен сажать кого-либо в эти кресла, если он решит, что данное лицо может оказаться не в состоянии произвести одно или более из необходимых действий, перечисленных в п. (d) данного параграфа из-за того, что:
- (I) Данное лицо не обладает достаточной подвижностью, силой или ловкостью как в руках, так и в ногах, или в обоих ногах -
 - (ii) Для того чтобы достичь вверх, в бок и вниз до расположения аварийного выхода у механизма открывающего скользящую дверь выхода;
 - (iii) Крепко схватить, толкнуть, потянуть, повернуть или воздействовать на эти механизмы каким-либо другим образом;
 - (iv) Толкнуть, потянуть или открыть аварийные выходы каким-либо другим образом;

- (iv) Поднять, держать и переместить на ближайшие места, или завести за спинки кресла следующего ряда кресел, предметы размера и веса люка аварийного выхода;
 - (v) Устранить препятствия аналогичные по размеру и весу люку аварийного выхода;
 - (vi) Быстро достигнуть аварийного выхода;
 - (vii) Сохранять равновесие при устранении препятствий;
 - (viii) Быстро выйти;
 - (ix) Закрепить аварийный трап после его выпуска; или
 - (x) Помочь другим пройти к аварийному трапу.
- (2) Данное лицо моложе 15-ти лет или не способно произвести одно или несколько необходимых действий перечисленных в п. (d) данного параграфа без помощи товарища, родителей или других родственников;
- (3) Данное лицо не может прочесть и понять инструкции по аварийной эвакуации, предусмотренные держателем сертификата в печатном, рукописном или графическом виде, или не понимает устные команды экипажа, произносимые по английски;
- (4) Данное лицо не обладает достаточно хорошим зрением для проведения одного или нескольких необходимых действий перечисленных в п. (d) данного параграфа без визуальной помощи чего-либо кроме очков или контактных линз;
- (5) Данное лицо не обладает достаточно хорошим слухом для того, чтобы слышать и понять инструкции выкрикиваемые обслуживающим летным экипажем без помощи чего-либо, кроме слухового аппарата;
- (6) Данное лицо не обладает способностью адекватно устно передать информацию другим пассажирам; или
- (7) Данное лицо -
- (i) Находится в таких обстоятельствах или несет такую ответственность, как уход за малыми детьми, которые могут воспрепятствовать выполнению им одного или нескольких необходимых действий перечисленных в п. (d) данного параграфа; или
 - (ii) Находится в обстоятельствах, когда ему может быть нанесен ущерб при выполнении одного или нескольких необходимых действий перечисленных в п. (d) данного параграфа.

- (с) Каждый пассажир должен исполнять указания данные членом экипажа, или другим уполномоченным служащим держателя сертификата, касающиеся ограничений по занятию кресла в ряду выхода в соответствии с изложенным в данном параграфе.
- (d) Каждый держатель сертификата должен включить в объявления для пассажиров на языках, используемых держателем сертификата для этих объявлений и расположенных на каждом месте, которого касается данный параграф, информацию о том, что в случае аварии, если член экипажа не сможет оказать необходимой помощи, то пассажир занимающий кресло в ряду выхода может быть призван произвести следующие действия:
- (1) Установить расположение аварийного выхода;
 - (2) Обнаружить механизм открытия аварийного выхода;
 - (3) Помнить инструкции по открытию аварийного выхода;
 - (4) Открыть аварийный выход;
 - (5) Оценить сможет ли открытие аварийного выхода увеличить опасность для пассажиров;
 - (6) Следовать устным распоряжениям и сигналам, подаваемым жестами, членами летного экипажа;
 - (7) Установить и закрепить дверь аварийного выхода таким образом, чтобы она не мешала использованию выхода;
 - (8) Оценить состояние аварийного трапа, задействовать трап, закрепить его после выпуска и помогать другим людям достичь трапа;
 - (9) Быстро пройти через аварийный выход; и
 - (10) Дойти, выбрать путь и отойти по безопасному пути от аварийного выхода.
- (e) Каждый держатель сертификата должен включить в информационные объявления для пассажиров, на языках используемых держателем сертификата для этих объявлений, расположенных на всех местах, которых касается данный параграф, критерии отбора пассажиров установленные п. (в) данного параграфа и просьбу, о том, чтобы пассажир или пассажирка оценили себя и позволили пересадить себя, если они:
- (1) Не могут отвечать критериям отбора изложенным в п. (в) данного параграфа;
 - (2) Имеют незаметные ограничения, которые смогут воспрепятствовать ему или ей произвести необходимые действия, изложенные в п. (d) данного параграфа;

(3) Могут испытывать физическую боль в результате выполнения одного или нескольких из этих действий;

(4) Не хотят выполнять эти действия.

Держатель сертификата не должен требовать от пассажира обнародования его или ее оснований по необходимости смены места.

(f) Каждый держатель сертификата должен предоставить возможность Государственной проверки во всех аэропортах, из которых он проводит пассажирские полеты, во всех проходах на посадку и при проверке билетов, наличия сделанных им письменных распоряжений в отношении кресел ряда выхода.

(g) Держатель сертификата не должен разрешать закрыть все двери для входа пассажиров при подготовке к рулежке или буксировке, до тех пор, пока хотя бы один из членов летного экипажа не убедится в том, что ни одно место в ряду выхода не занято пассажиром, которого он сочтет неспособным произвести требуемые действия перечисленные в п. (d) данного параграфа.

(h) Каждый держатель сертификата должен включить в свой инструктаж пассажиров ссылку на информационные объявления для пассажиров, требуемые п.п. (d) и (e), критерии отбора, изложенные в п. (в) и действия, которые должны быть выполнены, изложенные в п. (d) данного параграфа.

(i) Каждый держатель сертификата должен включить в свои инструкции просьбу о том, чтобы пассажир или пассажирка оценили себя и разрешили пересадить себя, если он или она -

(1) Не отвечает критериям отбора изложенным в п. (в) данного параграфа;

(2) Имеет незаметное ограничение, которое воспрепятствует ему или ей произвести требуемые действия перечисленные в п. (d) данного параграфа;

(3) Может пострадать физически в результате выполнения одного или нескольких из этих действий;

(4) Не хочет выполнять эти действия.

Держатель сертификата не должен требовать от пассажира обнародовать его или ее основания по необходимости пересадки.

- (j) Каждый держатель сертификата должен тотчас уважить просьбу пассажира о пересадке в другой ряд кресел.
- (к) В случае, когда держатель сертификата решит, что пассажир занимающий место в ряду выхода возможно окажется неспособен произвести действия, изложенные в п. (d) данного параграфа, или если пассажир просит места в другом ряду, то держатель сертификата должен пересадить пассажира на место в другом ряду кресел.
- (l) В случае полной занятости мест в других рядах, кроме ряда выхода, держатель сертификата должен, если это необходимо, уговорить пассажира поменяться местом с пассажиром, которого пересаживают с места в ряду выхода, и усадить его на место в ряду выхода, если данный пассажир в состоянии и изъявляет желание принять на себя функции по эвакуации, если в них возникнет необходимость.
- (m) Держатель сертификата может отказать в перевозке любому пассажиру в соответствии с данным параграфом только на основании того, что -
 - (1) Пассажир отказывается подчиняться инструкциям, членов экипажа или других уполномоченных служащих держателя сертификата об ограничениях по местам в ряду выхода, в соответствии с данным параграфом; или
 - (2) Единственным местом, которое физически подходит пассажиру является место в ряду выхода.
- (n) Для того, чтобы выполнить требования данного параграфа, держатель сертификата должен -
 - (I) Разработать процедуры, которые устанавливают:
 - (i) Критерии, изложенные в п. (в) данного параграфа;
 - (ii) Действия изложенные в п. (d) данного параграфа;
 - (iii) Требования по информации в аэропорте, по объявлениям для информации пассажиров, по проверке членами экипажа правильности занятия мест в ряду выхода, по инструктажу пассажиров, по занятию мест, и по отказу от перевозки на основании изложенного в данном параграфе;
 - (iv) По разрешению споров возникающих из-за требования выполнения данного параграфа, включая

назначение служащего держателя сертификата в аэропорте, к которому должны поступать жалобы для их разрешения; и

- (2) Передать свои процедуры на предварительный просмотр и одобрение Главным полетным инспекторам, приписанным к нему в Окружном Управлении летных стандартов ФАА, которые осуществляют общую инспекцию его полетов.
- (о) Держатели сертификата должны, насколько это возможно, произвести распределение мест до начала посадки на борт ЛА в соответствии с критериями перечисленными в п. (в) и требуемыми действиями, перечисленными в п. (d) данного параграфа.
- (р) Процедуры требуемые п. (u) данного параграфа не действительны до окончательного утверждения их Руководителем службы летных стандартов, Вашингтон, Округ Колумбия. Утверждение должно базироваться исключительно на безопасности процедур держателя сертификата.

/ Изм. I35-36, 55 FR 8073, от 6 марта 1990 /.

ПОДЧАСТЬ С - ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ И ОБОРУДОВАНИЕ

§ I35.I41 Применимость

Эта подчасть предписывает требования к летательным аппаратам и оборудованию для проведения полетов согласно данной части. Требования данной подчасти являются дополнением к требованиям к ЛА и оборудованию части 9I данной главы. Однако, эта часть не требует дублирования любого оборудования требуемого согласно данной главы.

§ I35.I43. Общие требования

- (а) Никто не имеет права производить полеты ЛА согласно данной части, если ЛА и его оборудование не соответствуют приложимым правилам данной главы.
- (в) За исключением предусмотренного в § I35.I79, никто не имеет права производить полеты ЛА согласно данной части, если находящиеся в нем приборы и оборудование не утверждены и не находятся в рабочем состоянии.
- (с) Оборудование импульсного приема-передатчика АТС (Управление

ния расписанием воздушного движения), установленное в указанные ниже периоды времени должны отвечать по своим параметрам и по требованиям к окружающим условиям следующим ТСО:

(1) По 1 января 1992:

(i) Любому классу ТСО -С74б или любому классу ТСО-74с, тому, какое из них подходит, при условии, что оборудование было изготовлено до 1 января 1990; или

(ii) Соответствующему классу ТСО-С112 (режим S).

(2) После 1 января 1992: Соответствующему классу ТСО-С112 (режим S). Для п. (С) (2) данного параграфа термин "установка" не включает в себя -

(i) Временную установку заменяющего оборудования по ТСО -С74б или ТСО-С74с, того из них, которое подходит, во время тех.обслуживания постоянного оборудования;

(ii) Повторную установку после временного снятия для тех.обслуживания; или

(iii) Для парка ЛА авиакомпании, установку на каком-либо ЛА парка, после снятия его оборудования для тех.обслуживания, оборудования с другого ЛА парка того же эксплуатанта.

/ Док. № 16097, 43 F246783, 10 октября 1978, с измен. по изм. 135-28, 52 F23392, от 3 февраля 1987 /.

§ 135.145 Испытания по проверке ЛА

(а) Держатель сертификата не имеет права производить полеты турбореактивного самолета, или ЛА, где для проведения полетов по ПВП согласно данной главы требуются 2 пилота, если он ранее не испытал данный ЛА или ЛА того же типа и аналогичной конструкции в любом полете согласно данной части, и если в дополнение к испытаниям по сертификации ЛА, им не было произведено не менее 25 часов проверочных испытаний, приемлемых для Администратора, в которые входят -

(1) 5 часов полета в ночное время, если должны быть утверждены ночные полеты;

(2) 5 заходов на посадку по ППП при имитированных или

фактических приборных метеоусловиях, если должны быть утверждены полеты по ППШ;

(3) Заход в определенное число аэропортов, находящихся на маршруте выбранном Администратором.

(в) Держатель сертификата не имеет права во время проведения проверочных испытаний перевозить в ЛА пассажиров, кроме тех, которые требуются для проведения этих испытаний, и тех, которые уполномочены Администратором наблюдать за испытаниями. Однако во время проверочных испытаний может проводиться летная подготовка пилота.

(с) В п. (а) данного параграфа ЛА не может рассматриваться, как обладающий аналогичной конструкцией, если имеет место следующие изменения:

(1) Применение силовых установок иного типа, чем тот, с которым он был сертифицирован; или

(2) Изменения самого ЛА или его частей, которые существенно влияют на его летные качества.

(d) Администратор может разрешить отклонения от данного параграфа, если он решит, что особые обстоятельства делают полное соответствие данному параграфу ненужным.

§ 135.147. Требование двойного управления

Никто не имеет права управлять ЛА в полетах, требующих наличия двух пилотов, если ЛА не оснащен действующими двойными органами управления. Однако, если полетные ограничения сертификации типа ЛА не требуют наличия двух пилотов, то вместо двух штурвалов управления можно использовать поворотный штурвал. (ссылка на 135.149)

§ 135.149. Требования к оборудованию:

Общие положения

Никто не имеет права производить полеты ЛА, если он не оснащен -

(а) Чувствительным альтиметром с настройкой на барометрическое давление.

3122
в ч 102 (в) Нагревательным или антиобледенительным оборудованием для каждого карбюратора или, для пневмокарбюратора, запасным источником воздуха.

(с) Для турбореактивных самолетов, в дополнение к двум гироскопическим индикаторам крена и тангажа (искусственный горизонт) для использования на местах пилотов - третий индикатор, установленный в соответствии с приборными требованиями, предписываемыми § 121.305 (j) данной главы.

(d) / Зарезервирован /

(е) Для турбовинтового ЛА любое другое оборудование, которое может потребовать Администратор.

/ Доп. № 16097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, с Измен. в 44 FR 26737 от 7 мая 1979, изм. 135-34, 54 FR 43926, от 7 окт. 1989, изм. 135-38; 55 FR 43310 от 26 окт. 1990 /.

§ 135.150. Системы оповещения пассажиров и СПУ
для экипажа

Никто не имеет права производить полеты ЛА имеющего 19 и более пассажирских мест, исключая места для пилотов, если ЛА не оборудован -

(а) Системой для оповещения пассажиров, которая

- (1) Способна работать независимо от системы СПУ для членов экипажа, требуемой п. (в) данного параграфа, за исключением микротелефонов, головных телефонов, микрофонов, селекторных выключателей и сигнальных устройств;
- (2) Утверждена в соответствии с § 21.305 данной главы;
- (3) Доступна для мгновенного использования с обоих пультов управления в кабине пилотов;
- (4) Для каждого аварийного выхода для пассажиров, находящегося на уровне пола и имеющего дополнительное кресло для обслуживающего члена экипажа, имеется микрофон, который легко доступен сидящему члену обслуживающего экипажа. Один микрофон может служить более, чем для одного выхода, если выходы расположены настолько близко друг от друга, что возможны словесные переговоры без микрофонов между сидящими членами обслуживающего летного экипажа;
- (5) Способна начать работать в течение 10 сек. и использоваться обслуживающим экипажем с их мест в пассажир-

сокам салоне;

- (6) Слышна на всех местах для пассажиров, в туалетах, на местах обслуживающих членов летного экипажа и на пультах управления; и
 - (7) Для категории транспортных самолетов, изготовленных к или после 27 ноября 1990, отвечает требованиям § 25.1423 данной главы.
- (в) Системой самолетного переговорного устройства (СПУ) для летного экипажа, которая -
- (1) Способна работать независимо от системы оповещения пассажиров, требуемой в п. (а) данного параграфа, за исключением микротелефонов, головных телефонов, микрофонов, селекторных выключателей и сигнальных устройств;
 - (2) Одобрена в соответствии с § 21.305 данной главы;
 - (3) Обеспечивает двухстороннюю связь между кабиной пилотов и -
 - (i) Каждым пассажирским салоном; и
 - (ii) Каждой кухней, расположенной на другом уровне, чем пассажирская палуба;
 - (4) Достижима для незамедлительного использования каждым из обоих пилотов с их пультов управления в кабине пилотов;
 - (5) Достижима для незамедлительного использования по крайней мере с одного из нормальных мест отделения для обслуживающего персонала в каждом из пассажирских салонов;
 - (6) Способна начать работать в течение 10 сек. для использования любым членом обслуживающего летного экипажа в их отделениях в каждом пассажирском салоне, откуда до нее можно достать; и
 - (7) Для больших турбореактивных самолетов -
 - (i) Достижима для использования из достаточного числа отделений для обслуживающего летного экипажа таким образом, чтобы все аварийные выходы, находящиеся на уровне пола (или подходы к этим выходам, в случае если они расположены в кухнях) в каждом пассажирском салоне были видны из одного или более этих отделений с данным оборудованием;

- (ii) Имеет систему срочного вызова со встроенными звуковыми или визуальными сигналами тревоги для использования пилотами для вызова членов обслуживающего экипажа или членами обслуживающего экипажа для вызова пилотов;
- (iii) Для системы вызова требуемой п. (в) (7) (ii) данного параграфа должны быть предусмотрены средства, позволяющие отвечающему на вызов распознать, является ли вызов нормальным или экстренным; и
- (iv) Когда самолет находится на земле, обеспечивает средства для двухсторонней связи между наземным персоналом и, по меньшей мере, с любым из двух членов летного экипажа в кабине пилотов. Станция системы СПУ для использования наземным персоналом должна быть расположена так, чтобы не было необходимости наблюдения за пользующимся ею наземным персоналом изнутри самолета.

/ Док. № 24995, 54 FR 43926, от 27 окт. 1989 /.

§ 135.151. Звукозапись в кабине пилотов

- (а) После 11 октября 1991 никто не имеет права производить полеты многомоторного самолета с турбодвигателем или винтокрылого ЛА, имеющего 6 или более пассажирских мест, и для которого требуется наличие двух пилотов по сертификации или по полетным правилам, если этот ЛА не оборудован утвержденным устройством звукозаписи, которое:

(1) Установлено в соответствии с

§ 23.1457 (а) (1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g);

§ 25.1457 (а) (1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g);

§ 27.1457 (а) (1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g) или

§ 29.1457 (а) (1) и (2), (b), (c), (d), (e), (f) и (g) данной главы, в зависимости от того, который подходит; и

- (2) Работает непрерывно от момента его использования по ве-

домости предполетных проверок до момента его использования по ведомости послеполетных проверок.

- (в) После II октября 1991 никто не имеет права производить полеты многомоторного самолета с турбодвигателями или винтокрылого ЛА имеющего 20 или более пассажирских мест, если он не оборудован утвержденным устройством звукозаписи в кабине пилотов, которое -

(1) Установлено в соответствии с § 23.1457, § 25.1457, § 27.1457 или § 29.1457 данной главы, в зависимости от того, который подходит; и

(2) Работает непрерывно от его использования по ведомости предполетных проверок до завершения окончательных проверок по ведомости послеполетных проверок.

- (с) В случае непредвиденного происшествия или аварии, требующих незамедлительного оповещения Национального Совета по транспортной безопасности и приведших к прекращению полета, держатель сертификата должен сохранять записанную информацию не менее 60 дней или, если это требуют Администратор или Совет, то и более длительный период. Информация полученная из записи может использоваться при расследовании причины аварии или происшествия. Администратор не должен использовать запись для любого гражданского взыскания (штрафа) или для действий в отношении сертификата.

- (d) Для ЛА, оборудованных устройством записи непрерывных звуковых сигналов от подвесных или масочных микрофонов, от пилотов требуется на высотах ниже 18000 футов (5400 м) над средним уровнем моря пользоваться подвесными микрофонами. Никто не имеет права производить полеты самолетов с турбодвигателями, изготовленных после II октября 1991, или самолеты, на которых устройство звукозаписи в кабине пилотов было установлено после II октября 1991, если на нем нет оборудования для записи непрерывного звукового сигнала, получаемого от подвесного и от масочного микрофонов в соответствии с § 25.1457 (с) (5) данной главы.

- (е) В соответствии с данным параграфом, в кабине пилотов может использоваться утвержденное устройство звукозаписи со стираемостью, таким образом, что во время его работы информация:

- (1) Записанная в соответствии с п. (а) данного параграфа более чем за 15 минут ранее; или
- (2) Записанная в соответствии с п. (в) данного параграфа более, чем за 30 минут ранее, может быть стерта или уничтожена каким-либо другим образом.

/ Док. № I6097, 43 FR 46763 от 10 окт. 1978, с измен. по Изм. I35-23, 52 FR 9687, от 25 марта 1987, Изм. I35-26, 53 FR 26151 от 11 июля 1988 /.

§ I35.I52. Регистраторы полета

- (а) Никто не имеет права производить полет многомоторного самолета с турбодвигателями или винтокрылого ЛА имеющего от 10 до 19 пассажирских мест, исключая места для пилотов, который внесен в регистр США после 11 октября 1991, если он не оборудован одним или несколькими регистраторами полета, использующими цифровой метод записи и хранения информации и метод быстрого извлечения данных из устройства памяти. Параметры, перечисленные в приложениях В или С данной части (том, которое подходит) должны записываться в пределах диапазонов, точности, разрешения и интервалов выборки указанных в Технических условиях. Регистратор должен вмещать информацию не менее, чем на 8 часов полета ЛА.
- (в) После 11 октября 1991 никто не имеет права производить полеты многомоторного ЛА с турбодвигателями, имеющего от 20 до 30 пассажирских мест, или многомоторного винтокрылого ЛА с турбодвигателями, имеющего 20 или более пассажирских мест, если они не оборудованы одним или более утвержденными регистраторами полета, использующими цифровой метод регистрации и хранения информации и метод быстрого извлечения данных из устройства памяти. Параметры перечисленные в приложениях D или E данной части (того, которое подходит) и приведенные ниже должны быть записаны в пределах диапазонов, точности, разрешения и интервалов выборки, указанных в технических условиях.
- (1) За исключением предусмотренного в п. (в) (3) данного параграфа для ЛА типа сертифицированного до 1 октября 1969 должны быть записаны следующие параметры:

- (i) Время
 - (ii) Высота
 - (iii) Воздушная скорость
 - (iv) Вертикальное ускорение
 - (v) Курс
 - (vi) Время каждой радиопередачи либо в Службу регулирования воздушного движения, либо из нее
 - (vii) Положение по тангажу
 - (viii) Положение по крену
 - (ix) Продольное ускорение
 - (x) Положение колонки управления или поверхности управления тангажем
 - (xi) Тяга каждого двигателя;
- (2) Кроме предусмотренного в п.(в) (3) данного параграфа для ЛА сертифицированного после 30 сент. 1969 должны быть записаны следующие параметры:
- (i) Время
 - (ii) Высота
 - (iii) Воздушная скорость
 - (iv) Вертикальное ускорение
 - (v) Курс
 - (vi) Время каждой радиопередачи либо в Службу регулирования воздушного движения, либо из нее
 - (vii) Положение по тангажу
 - (viii) Положение по крену
 - (ix) Продольное ускорение
 - (x) Положение дифферента тангажа
 - (xi) Положение колонки управления или поверхности управления тангажем
 - (xii) Положение штурвала управления или положение поверхности управления по горизонтали.
 - (xiii) Положение педали руля поворота или положение поверхности управления рысканием
 - (xiv) Тяга каждого двигателя
 - (xv) Положение каждого механизма реверса тяги
 - (xvi) Положение закрылков или положение органов управления закрылками из кабины пилотов, и
 - (xvii) Положение предкрылков или положение органов управления предкрылками из кабины пилотов;

(3) Для ЛА, изготовленных после II окт. 1991 все параметры перечисленные в приложениях Д и Е данной части, если они приемлемы, должны регистрироваться.

(с) Когда бы регистратор полета, требуемый данным параграфом, не был установлен, он должен работать непрерывно с момента, когда самолет начинает взлетный крен, или когда винтокрылый ЛА начинает подъем, до тех пор, пока самолет не завершит посадочный крен, или винтокрылый ЛА не совершит посадку в назначенном месте.

(d) За исключением предусмотренного в п. (с) данного параграфа и за исключением стертых данных записи по разрешению данного параграфа, каждый держатель сертификата должен сохранять записанные параметры, перечисленные в п. (а) данного параграфа не менее 8 часов после завершения всех стадий полета, указанных в п. (с) данного параграфа. Дополнительно, каждый держатель сертификата должен сохранять записанные данные перечисленные в п. (в) данного параграфа для самолета до тех пор, пока он не налетает, по меньшей мере, 25 часов, а для винтокрылого ЛА до тех пор пока он не налетает, по меньшей мере, 10 часов на всех стадиях полета приведенных в п. (с) данного параграфа. Все параметры записанные в течение 1 часа могут быть стерты для проверки работы регистратора полета или системы регистратора полета. Любое стирание, произведенное на основании данного параграфа должно быть произведено для самых старых данных хранящихся в памяти на момент проверки. За исключением предусмотренного в п. (е) данного параграфа, ни одну запись не нужно хранить более 60 дней.

(е) В случае аварии или происшествия требующих незамедлительного оповещения Национального Совета по Транспортной безопасности согласно 49 CFR части 830 правил, которое приведет к прекращению полета, держатель сертификата должен снять средство регистрации с ЛА и хранить записанные в нем параметры, требуемые п.п. (а) и (в) данного параграфа не менее 60 дней или дольше, если этого требуют Совет или Администратор.

- (4) Каждый регистратор полета требуемый согласно данного параграфа должен быть установлен в соответствии с требованиями §§ 23.1459, 25.1459, 27.1459 или 29.1459 данной главы (в зависимости от того, какой из них подходит).

correlation

Корреляция требуемая пунктом (с) параграфов 23.1459, 25.1459, 27.1459 или 29.1459 данной главы, в зависимости от того, какой из них подходит, должна быть установлена только на одном ЛА из группы ЛА -

- (1) Которые имеют тот же тип;
- (2) На которых модели регистраторов полета и их установка одинаковы;
- (3) Которые не имеют различий в типе дизайна в отношении установки приборов Командира ЛА связанных с регистратором полета. Последняя калибровка приборов, включая средство регистрации, от которого калибровка происходила, и корреляция регистратора должны храниться у держателя сертификата.

- (8) Каждый регистратор полета, требуемый данным параграфом, который записывает параметры перечисленные в п.п. (а) и (в), данного параграфа, должен иметь утвержденное устройство, позволяющее опустить этот регистратор под воду.

/ Док. № 25530. Изм. I35-26; 53 F2 26151, от II июля 1988 /.

§ I35.I53. Система предупреждения об опасном сближении с землей

Никто не имеет права совершать полеты турбореактивного самолета имеющего 10 и более пассажирских мест, исключая места для пилотов, если он не оборудован -

- (а) Системой предупреждения об опасном сближении с землей соответствующей § 37.201 данной части;
- (в) Системой, которая предупреждает визуальными или звуковыми средствами о чрезмерных скоростях сближения с землей и об отклонениях крутизны планирования. Эта система должна -
 - (1) Быть утвержденной Руководителем Службы летных стандартов; и
 - (2) Иметь средства для подачи сигнала тревоги пилоту, если в этой системе имеются неисправности.

(с) Для системы требуемой данным параграфом Полетное руководство самолета должно содержать:

(1) Соответствующие процедуры для -

(i) Использования этого оборудования;

(ii) Правильных действий летного экипажа в отношении данного оборудования; и

(iii) Блокирования ее для планируемых ненормальных и аварийных ситуаций; и

(2) Краткое описание всех входных источников, которые должны при этом работать.

(d) Никто не имеет права блокировать систему требуемую данным параграфом, кроме как для процедур, разрешенных в Полетном руководстве самолета.

(е) Когда бы система требуемая данным параметром не была заблокирована (отключена), в самолетных записях по тех. обслуживанию должна быть сделана соответствующая запись, в которой должны быть отражены дата и время блокирования.

(f) Для системы требуемой п. (в) данного параграфа, держатель сертификата должен разработать процедуры, приемлемые для Окружного управления летных стандартов ФАА, ответственное за общее инспектирование данного держателя сертификата, и позволяющие убедиться в том, что надлежащее управление работой системы может быть произведено правильно.

/ Док. № I6097, 43 FR 46873, от 10 окт. 1978, с Измен. по Изм. I35-6, 45 FR 47838 от 17 июля 1980, Изм. I35-33; 54 FR 39294 от 25 сент. 1989 /.

§ I35.I55. Огнетушители: ЛА перевозящий пассажиров

Никто не имеет права производить полеты ЛА перевозящего пассажиров, если он не оборудован ручными огнетушителями утвержденного типа для следующего использования в отсеках экипажа и в пассажирских салонах:

(а) Тип и количество огнетушащего агента должно соответствовать тем видам пожаров, возникновения которых можно ожидать;

(в) По меньшей мере один ручной огнетушитель должен быть предусмотрен и удобно расположен на летной палубе для использования его летным экипажем; и

(с) По меньшей мере один ручной огнетушитель должен быть удоб-

но расположен в пассажирском салоне каждого ЛА имеющего не менее 10 пассажирских мест, но менее 31 места, исключая места для пилотов.

§ 135.157. Требования к кислородному оборудованию

- (а) Негерметизированный ЛА. Никто не имеет права производить полеты негерметизированного ЛА на высотах перечисленных в данном параграфе, если он не оборудован достаточным числом распределителей кислорода и кислородом для снабжения пилотов согласно § 135.89 (а) и для снабжения кислородом при полетах—
- (1) На высотах свыше 10000 футов (3000 м) и до 15000 футов (4500 м) над средним уровнем моря — не менее 10% всех занимающих ЛА людей, кроме пилотов, в той части полета на этих высотах, которая длится более 30 мин.;
- (2) На высотах свыше 15000 футов (4500 м) над средним уровнем моря — всех занимающих ЛА людей, кроме пилотов.
- (в) Герметизированный ЛА. Никто не имеет права производить полеты герметизированного ЛА —
- (1) На высотах свыше 25000 футов (7500 м) над средним уровнем моря, если нет по крайней мере, 10-ти минутного запаса вспомогательного кислорода для каждого находящегося в ЛА человека, не считая пилотов, для использования тогда, когда требуется произвести снижение из-за разгерметизации кабины; и
- (2) Если ЛА не снабжен достаточным количеством распределителей кислорода и самым кислородом для соответствия с п.(а) данного параграфа, то всякий раз, когда давление в кабине соответствует высоте превышающей 10000 футов (3000 м) над средним уровнем моря и, если герметизация кабины нарушается, то ЛА должен соответствовать § 135.89 (а) или обеспечить 2-х часовое снабжение каждого пилота (ту из величин, которая больше) и осуществлять снабжение при полете —
- (1) На высотах превышающих 10000 футов (3000 м) и до 15000 футов (4500 м) над средним уровнем моря — по меньшей мере 10% людей, находящихся в ЛА, кроме пилотов, на тех участках полета на этих

высотах, длительность которых превышает 30 мин.

(ii) На высотах свыше 15000 футов (4500 м) над средним уровнем моря, иметь запас кислорода для снабжения всех людей, занимающих ЛА, кроме пилотов, в течение одного часа. Однако, если во время полета выше названных высот самолет может надежно снизиться до 15000 футов (4500 м) над средним уровнем моря в течение 4-х минут, то, в этом случае, требуется только 30-ти минутный запас кислорода.

(с) Оборудование требуемое согласно данному параграфу должно быть снабжено средствами -

(1) Для обеспечения пилотам возможности быстро определить в процессе полета количество кислорода, имеющегося в каждом источнике снабжения и наполнены ли кислородом распределительные устройства; или

(2) В случае индивидуальных распределительных устройств обеспечить каждому пользователю самому произвести это определение относительно своего запаса кислорода и распределительного устройства; и

(3) Разрешить пилотам по их собственному усмотрению использовать неразбавленный кислород на высотах свыше 25000 футов (7500 м) над средним уровнем моря.

§ 135.158. Система индикации температуры
с трубкой Пито

- (а) Кроме предусмотренного в п.(в) данного параграфа, после 12 апреля 1981 никто не имеет права производить полеты самолетов транспортной категории оборудованные системой обогрева приборов самолета на основе трубки Пито, если самолет не оснащен также действующей индикацией системы нагрева с трубкой Пито соответствующей § 25.1326 данной главы и действующей с 12 апреля 1978.
- (в) Держатель сертификата может получить продление срока 12 апреля 1981 по п.(а) данного параграфа, но не далее, чем до 12 апреля 1983 от Руководителя Службы летных стандартов, если держатель сертификата -

- (1) Покажет, что из-за обстоятельств ему не подвластных, он не может согласиться с указанной датой;
- (2) Подчинится приемлемой для Руководителя дате проведения плана по достижению соответствия в ближайший практически возможный срок.

/ Изм. I35-I7, 46 FR 48306, от 31 авг. 1981 с измен. по Изм. I35-33, 54 FR 39294, от 25 сент. 1989).

§ I35.I59. Требования к оборудованию:

Перевозка пассажиров в условиях по ПВП
ночью или по ПВП над облаками.

Никто не имеет права производить полеты ЛА перевозящего пассажиров по ПВП ночью или по ПВП над облаками, если этот ЛА не имеет следующего оборудования:

- (а) Гироскопического индикатора скорости поворота, за исключением следующих ЛА:
 - (1) Самолетов с третьим прибором положения, который можно использовать в положениях полета по крену и тангажу в пределах 360° , и который установлен в соответствии с требованиями к приборам, предписываемым § I2I.305 (j) данной главы.
 - (2) Вертолетов с третьим прибором положения, пригодным для использования при положениях полета в пределах ± 80 градусов по тангажу и в пределах ± 120 градусов по крену и установленным в соответствии с § 29.I303 (g) данной главы.
 - (3) Вертолетов с максимальным сертифицированным взлетным весом, равным 6000 фунтов (2720 кг) или меньше.
- (в) Индикатор заноса.
- (с) Гироскопический индикатор крена и тангажа.
- (d) Гироскопический индикатор курса.
- (е) Генератор или генераторы, способные питать все возможные комбинации полетных электрических нагрузок для требуемого оборудования и для ^{ог}перезарядки батарей.
- (f) Для ночных полетов -
 - (1) Световую систему для предотвращения столкновений;
 - (2) Приборное освещение - такое, чтобы все приборы, выключатели и шкалы были хорошо видны, а прямые лучи света

были заэкранированы от попадания в глаза пилотов; и
(3) фонарь по меньшей мере с двумя батарейками размера
"D" или эквивалентный.

(g) Длительная полетная электрическая нагрузка по п. (в) дан-
ного параграфа состоит из того, что работает непрерывно
в течение всего полета. В нее входят радиооборудование и
приборы с электропитанием, а также освещение, но не вхо-
дят временные, включаемые от случая к случаю, нагрузки.

(h) Вопреки указаниям п.п. (в), (с) и (d), вертолеты, име-
ющие максимальный сертифицированный взлетный вес равный
6000 фунтов (2722 кг) и менее, до 6 янв. 1988^{годовщины} могут со-
вершать ночные полеты по ПВП без индикатора заноса; гирос-
копического индикатора крена и тангажа или гироскопи-
ческого индикатора курса.

38 > skid

- also 16 x 100

/ Док. № 24550, Изм. № I35-20, 51FR 40709 от 7 ноября
1986, с измен. по Изм. I35-38, 55 FR 43310 от 26 окт.
1990 /.

§ I35.I6I. Радио- и навигационное оборудование:

Перевозка пассажиров по ПВП ночью или
по ПВП над облаками.

- (a) Никто не имеет права производить полеты ЛА перевозящего
пассажиров по ПВП ночью или по ПВП над облаками, если ЛА
не имеет оборудования для двухсторонней радиосвязи, способ-
ного, по крайней мере в полете, передавать и принимать
сигналы с наземных станций, расположенных на расстоянии
25-ти миль (40,23 км).
- (b) Никто не имеет права совершать полеты ЛА перевозящих пас-
сажиров по ПВП над облаками, если ЛА не имеет радионавига-
ционного оборудования способного принимать сигналы с тех
наземных станций, которые могут быть использованы.
- (c) Никто не имеет права производить полеты самолета, перево-
зящих пассажиров ночью по ПВП, если самолет не оснащен
радионавигационным оборудованием, способным принимать ра-
диосигналы с тех наземных станций, которые могут быть ис-
пользованы.

§ 135.163. Требования к оборудованию:

ЛА перевозящий пассажиров по ППП.

Никто не имеет права производить полеты ЛА перевозящего пассажиров по ППП, если ЛА не имеет -

- (а) Индикатора вертикальной скорости;
- (б) Индикатора температуры наружного воздуха;
- (в) Нагревателя с трубкой Пито для каждого индикатора воздушной скорости;
- (г) Системы предупреждения об отказе источников энергии или вакуумного индикатора, показывающего количество располагаемой энергии для гироскопических приборов от каждого источника энергии;
- (е) Запасного источника статического давления для альтиметра и индикаторов воздушной скорости и вертикальной скорости;
- (ф) Для одномоторного ЛА - генератора или генераторов, способных питать все возможные комбинации длительных полетных электрических нагрузок для требуемого оборудования и для ~~полезаряда~~ батареи;
- (у) Для многомоторного ЛА - по крайней мере 2-х генераторов, каждый из которых приводится от отдельного двигателя и имеет номинальную мощность достаточную для того, чтобы питать любую комбинацию половинного числа всех электрических нагрузок приборов и оборудования, требуемых для надежной эксплуатации ЛА в аварийных условиях: Для многомоторного вертолета оба требуемых генератора могут быть смонтированы на главном приводе несущего винта; и
- (w) Два независимых источника энергии (со средствами по выбору любого из них), из которых, по крайней мере, один является приводимым от двигателя насосом или генератором и способен приводить все гироскопические приборы. Источники должны быть установлены таким образом, чтобы отказ одного из приборов или источника не влиял на снабжение энергией оставшихся приборов или на работу другого источника энергии. Исключение составляет одномоторный ЛА, у которого индикатор скорости поворота должен иметь источник энергии отдельный от индикаторов крена и тангажа и индикатора курса. Для соответствия параграфу, у многомоторного ЛА ис-

точники энергии, приводимые от двигателей, должны быть установлены на разных двигателях.

- (1) Для п. (4) данного параграфа, в длительную полетную электрическую нагрузку входит питание оборудования включенного в течение всего полета, такого как радиооборудование, прибор с электроприводом, освещение, но не входят временные нагрузки, включаемые от случая к случаю.

§ 135.165. Радио- и навигационное оборудование:

Длительные полеты над водным пространством
или полеты по ППП

- (а) Никто не имеет права производить полеты на турбореактивном самолете, имеющем 10 или более пассажирских мест, исключая места для пилотов, или на многомоторном самолете, совершающем регулярные пассажирские рейсы в качестве Авиаперевозчика на короткие расстояния, согласно определению части 28 данной книги, по ППП или при длительных полетах над водным пространством, если он не имеет, по крайней мере, следующего оборудования для радиосвязи и навигации соответствующего тем наземным станциям, которые будут использоваться и способного передать или принять в любой точке маршрута сигналы, по крайней мере, одной наземной станции:
- (1) Два передатчика, (2) два микрофона, (3) два головных телефона или один головной телефон и один громкоговоритель, (4) приемник для маркерного маяка, (5) два независимых приемника для навигации и (6) два независимых приемника для связи.
- (в) Никто не имеет права производить полеты ЛА, кроме указанных в п.(а) данного параграфа, в условиях по ППП или при продолжительных полетах над водным пространством, если этот ЛА не имеет, по крайней мере, следующего оборудования для радиосвязи и навигации, соответствующего используемым наземным станциям, способного передать или принять в любой точке маршрута сигналы, по крайней мере, одной наземной станции:
- (1) Передатчик, (2) два микрофона, (3) два головных телефона или один головной телефон и один громкоговоритель, (4) приемник маркерного маяка, (5) два независимых приемника для навигации, (6) два независимых приемника для связи и (7)

при продолжительных полетах над водным пространством - дополнительный передатчик.

- (с) В п.п. (а) (5), (а) (6), (в) (5) и (в) (6) данного параграфа, приемник считается независимым, если функционирование любой его части не зависит от функционирования любой части другого приемника. Однако, приемник, который может принимать как сигналы связи, так и навигационные сигналы может быть использован вместо отдельного приемника для связи и отдельного приемника для навигационных сигналов.

§ 135.167. Аварийное оборудование: Продолжительные полеты над водным пространством

- (а) Никто не имеет права производить продолжительные полеты ЛА над водным пространством, если этот ЛА не имеет установленного на хорошо видимых, обозначенных и доступных в случае аварии для находящихся в нем людей местах следующего оборудования:

(1) Утвержденный спасательный пояс, снабженный утвержденным излучателем света для спасательного локатора для каждого человека, находящегося в ЛА. Спасательный пояс должен быть легко доступен каждому сидящему человеку;

(2) Достаточное количество спасательных плотов, необходимой вместимости и пловучести для того, чтобы принять всех находящихся на борту людей.

- (в) Каждый спасательный плот, требуемый п.(а) данного параграфа должен быть оборудован или содержать, по крайней мере, следующее:

(1) Один утвержденный излучатель света для спасательного локатора;

(2) Одно утвержденное пиротехническое сигнальное устройство;

(3) Либо -

(i) Один спасательный вещевой мешок, снабженный соответствующим образом для пути, который придется проплыть; или

(ii) Один полог (для паруса, тени и от дождя);

(iii) Один отражатель для радара;

(iv) Один набор для ремонта спасательного плота;

(v) Одну емкость для вычерпывания;

- (vi) Одно зеркало для сигнализации;
 - (vii) Один полицейский свисток;
 - (viii) Один плотный нож;
 - (ix) Одна бутылка CO_2 для аварийного накачивания плота;
 - (x) Один накачивающий насос;
 - (xi) Два весла;
 - (xii) Один 75-ти футовый удерживающий линь (22,5 м);
 - (xiii) Один магнитный компас;
 - (xiv) Один цветовой сигнальный ориентир

 - (xv) Один фонарь имеющий не менее двух элементов размера D или эквивалентный;
 - (xvi) Двухдневный запас аварийного питания обеспечивающий рацион не менее чем в 1000 кал/день для каждого человека;
 - (xvii) Плот должен вмещать по 2 пинты воды (0,94 л) на каждом двух человек или иметь один набор для опреснения морской воды;
 - (xviii) Один набор приспособлений для рыбной ловли;
 - (xix) Одно Руководство по выживанию, соответствующее местности, над которой пролетает ЛА.
- (c) Никто не имеет права производить длительные полеты над водным пространством на ЛА не оснащенном одним из спасательных плотов, требуемым согласно п. (а) данного параграфа, передатчиком аварийного локатора спасательного типа, отвечающего приложимым требованиям TSO-C91. Батареи, используемые в этом передатчике должны быть заменены (или перезаряжены, если батарея перезаряжаема), если передатчик использовался до этого совокупно в течение 1 часа, а также, если истекло 50 % полезного срока службы батареи (для перезаряжаемых батарей - 50% срока службы между перезарядками), как установлено изготовителем передатчика в TSO-91, п. (g) (2). Новая дата истечения срока для смены или перезарядки батареи должны быть четко указаны на наружной стороне передатчика. Указания данного параграфа о полезном сроке службы батареи, или полезном сроке службы-между перезарядками для перезаряжаемых батарей, не относятся к бата-

реям, на работу которых срок хранения не влияет (например, таких, как батареи активируемые водой).

/Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 октября 1978, с измен. по Изм. I35-4, 45 FR 38348, от 30 июня 1980, изм. I35-20, 51 FR 40710, от 7 ноября 1986./.

§ I35.I69. Дополнительные требования по летной
годности

- (а) За исключением категории самолетов для местных перевозок, никто не имеет права производить полеты большого самолета, если он не отвечает дополнительным требованиям по летной годности §§ от I2I.2I3 до I2I.283, § I2I.307 и § I2I.3I2 данной главы.
- (в) Никто не имеет права производить полеты маленьких самолетов с поршневыми двигателями и турбодвигателями, имеющими IO и более пассажирских мест, исключая места для пилотов, если данный самолет не является типом самолета сертифицированным -
 - (I) В транспортной категории;
 - (2) До I июля 1970 - в нормальной категории и отвечает специальным условиям выданным Администратором для самолетов, которые предназначены для использования согласно данной части;
 - (3) До I9 июля 1970 - в нормальной категории и отвечают дополнительным стандартам летной годности в Специальном федеральном авиационном правиле № 23;
 - (4) В нормальной категории и отвечает дополнительным требованиям стандарта летной годности приложения А;
 - (5) В нормальной категории и соответствует § I (а) Специального Федерального авиационного правила № 4I;
 - (6) В нормальной категории и соответствует § I (в) Специального Федерального авиационного правила № 4I; или
 - (7) В категории местных самолетов.
- (с) Никто не имеет права производить полеты маленьких самолетов с IO и более пассажирскими местами, исключая места для пилотов, если самолет имеет большее число пассажирских мест, чем использовавшиеся в данном типе самолета в полетах в соответствии с данной частью до I9 августа 1977 . Этот пара-

граф не касается:

- (I) Самолетов, тип которых сертифицирован в транспортной категории; или
- (2) Самолетов, которые соответствуют -
 - (i) Приложению А к данной части предусматривающего, что число пассажирских мест, исключая места для пилотов, не должно превышать 19-ти; или
 - (ii) Специальному федеральному авиационному правилу № 41.
- (d) Отделения для груза и багажа:
 - (I) После 20 марта 1991, каждый класс отделений С или D, по определению § 25.857 части 25 данной главы, объемом более 200 куб. футов (5,66 м³) в категории транспортных самолетов, типов сертифицированных после 1 января 1958 должны иметь панели потолка и стен, выполненные из:
 - (i) Смоли, армированной стекловолокном;
 - (ii) Материалов, которые отвечают требованиям испытаний части 25, приложение F, части III данной главы; или
 - (iii) В случае установки облицовок утвержденных до 20 марта 1989 - алюминия.
 - (2) В данном параграфе в термин "облицовка" входят любые детали конструкции, такие как шарниры и крепеж, могущие повлиять на способность облицовки надежно выдерживать пожар.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 окт. 1978, с измен. в 44 FR 53731, от 17 сент. 1979, Изм. I35-21, 52 FR I836, от 19 янв. 1987, 52 FR 34745, от 14 сент. 1987, Изм. I35-31, 54 FR 7389, от 17 февр. 1989 /.

§ I35.I70. Материалы для интерьеров салона

Никто не имеет права производить полеты на самолете соответствующем измененному или вспомогательному типу сертификата, выданного в соответствии со SFAR № 41 для максимального взлетного веса превышающего 12500 фунтов (4853,4 кг), если в течение года с момента выдачи первоначального сертификата летной годности согласно данному SFAR, самолет не будет соответствовать требованиям к интерьеру салона, изложенным в § 25.583 (a),

(в), (в-1), (в-2) и (в-3) данной главы действующим на 26 сентября 1978.

/ 44 FR 53731, 17 сент. 1979/.

§ 135.171. Установка ремней безопасности на рабочих местах летного экипажа

- (а) Никто не имеет права производить полеты турбореактивного самолета или самолета имеющего 10 или более пассажирских мест, исключая места для пилотов, если этот самолет не снабжен утвержденными ремнями безопасности на каждом рабочем месте летного экипажа.
- (в) Каждый член летного экипажа занимающий рабочее место снабженное ремнями безопасности должен застегнуть ремни безопасности во время взлета и посадки. Право не застегивать ремни безопасности предоставляется только тому члену экипажа, который не может выполнять требуемые от него обязанности с застегнутыми ремнями безопасности.

§ 135.173. Требования к бортовому оборудованию по грозообнаружению

- (а) Никто не имеет права использовать ЛА имеющий 10 и более пассажирских мест, исключая места для пилотов, в любых полетах по перевозке пассажиров, за исключением полетов вертолетов днем в условиях по ПВП, если самолет не имеет либо утвержденного бортового оборудования по грозообнаружению, либо оборудования бортового метеорадара.
- (в) После 6 янв. 1988, никто не имеет права использовать вертолет, имеющий 10 и более пассажирских мест, исключая места для пилотов, в любых полетах по перевозке пассажиров ночью по ПВП, когда текущие сводки погоды сообщают о грозах или других потенциально опасных метеоусловиях, которые могут быть обнаружены при помощи бортового оборудования по грозообнаружению, и могут с вероятностью ожидаться на маршруте, по которому предстоит лететь, если данный вертолет не имеет либо утвержденного оборудования по грозообнаружению, либо оборудования бортового метеорадара.
- (с) Никто не имеет права начинать полет по ППП или ночью по ПВП, когда текущие сводки погоды указывают на то, что грозы и другие потенциально опасные метеоусловия, которые могут быть

обнаружены при помощи бортового оборудования по грозообнаружению, требуемого пунктами (а) или (в) данного параграфа и могут с вероятностью ожидаться на маршруте, по которому предстоит лететь, если бортовое оборудование по грозообнаружению не находится в удовлетворительном рабочем состоянии.

- (d) Если бортовое оборудование по грозообнаружению отказывает в полете, то управление ЛА должно производиться согласно инструкциям и процедурам, предусмотренным для этого случая в Полетном Руководстве, требуемом § 135.21.
- (e) Этот параграф не относится к ЛА, используемым только в пределах штата Гавайи, в пределах штата Аляска, в пределах той части Канады, которая расположена западнее 130° западной долготы, между 70° и 53° северной широты, или к ЛА используемым для тренировочных и испытательных полетов и перебросок.
- (f) Несмотря на любые другие положения данной части, запасной источник электроэнергии для бортового оборудования по грозообнаружению не требуется.

/Док. № 16097, 43 FR 46783, 10 окт. 1978, измен. по Изм. 135-20, 51 FR 40710, 7 ноября 1986 /.

§ 135.175. Требования к оборудованию бортового метеорадара

- (a) Никто не имеет права производить полеты большого ЛА транспортной категории при перевозках пассажиров, если на ЛА не установлено утвержденное оборудование метеорадара.
- (b) Никто не имеет права начинать полет в условиях по IIII или ночью по ПВП, когда текущие сводки погоды сообщают о грозах или других потенциально опасных метеоусловиях, которые могут быть обнаружены при помощи оборудования бортового метеорадара, и которые с вероятностью могут ожидаться на маршруте, по которому предстоит лететь, если у данного ЛА оборудование бортового метеорадара, требуемое п. (a) данного параграфа, не находится в удовлетворительном рабочем состоянии.
- (c) Если оборудование бортового метеорадара отказывает в полете, то управление ЛА должно осуществляться согласно инструкциям и процедурам, предусмотренным для этого случая в Полетном руководстве, требуемом § 135.21.

- (d) Этот параграф не касается ЛА используемых только внутри штата Гавайи, внутри штата Аляска, внутри той части Канады, которая расположена западнее 130° западной долготы и между 70° и 53° северной широты, а также к ЛА, используемым во время учебных и тренировочных полетов и перебросок.
- (e) Несмотря на любые другие положения данной части, запасного источника электроэнергии для бортового оборудования метеорада не требуется.

§ 135.177. Требования к аварийному оборудованию ЛА
имеющего более 19-ти пассажирских мест

- (а) Никто не имеет права производить полеты ЛА имеющего более 19-ти пассажирских мест, исключая места для пилотов, если данный ЛА не имеет следующего аварийного оборудования:
- (I) Один утвержденный набор первой помощи при телесных повреждениях, которые могут произойти в полете или при небольших летных происшествиях. Набор первой помощи должен отвечать следующим требованиям и техническим условиям:
- (i) Каждый набор первой помощи должен быть пыле- и влагонепроницаемым и содержать только такие материалы, которые либо соответствуют федеральным инструкциям § 135.177, с переработками, либо утверждены Администратором;
- (ii) Набор для первой помощи должны быть легко доступны из кабины для обслуживающего летного экипажа;
- (iii) К моменту взлета в каждом наборе для первой помощи должно быть, по меньшей мере, следующее содержимое, или иное содержимое, утвержденное Администратором:

Содержимое	Количество
Клейкие давящие повязки, 1 дюйм (25,4 мм)	16
Антисептические тампоны	20
Нашатырь для вдыхания	10
Давящие повязки, 4 дюйма (101,6 мм)	8
Треугольные давящие повязки, 40 дюймов (1,01 м)	5
Состав от ожогов, 1/2 ^x унции, или эквивалентное другое средство от ожогов	6

^x Не пропечатано.

Содержимое	Количество
Лангета для руки, ненадувная	I
Лангета для ноги, ненадувная	I
Рулонный бинт, 4 дюйма (101,6 мм)	4
Клейкая лента, стандартный рулон шириной I дюйм (25,4 мм)	2
Ножницы для резки перевязочного материала	I

- (2) Аварийный топор, расположенный таким образом, чтобы быть доступным для экипажа и недоступным для пассажиров во время нормальных полетов.
- (3) Сигналы, видимые всем находящимся в ЛА людям, для оповещения, когда запрещено курить и когда следует пристегнуть ремни безопасности. Сигналы должны быть выполнены таким образом, чтобы они могли включаться и выключаться членом экипажа. Сигналы о ремнях безопасности должны включаться при каждом взлете и посадке, и в любое другое время, которое сочтет необходимым командир ЛА. Сигнал о запрете курения должен включаться в соответствии с требованиями § 135.127 данной части.
- (4) Для самолетов предусмотрено дополнительное аварийное оборудование, перечисленное в § 121.310 данной главы.
- (в) Каждая единица оборудования должна регулярно проверяться, в соответствии со сроками проверки установленными в технических условиях, для обеспечения ее работоспособности и готовности к немедленному использованию по предполагаемому аварийному назначению.

/Док. № 16097, 43 FR 46783, 10 окт. 1978, с измен. по Изм. 135-25, 53 FR 12362, 13 апр. 1988 /.

§ 135.179. Неисправные приборы и оборудование у
многомоторного ЛА

- (а) Никто не имеет права произвести взлет многомоторного ЛА, если следующие приборы и оборудование не находятся в рабочем состоянии:
 - (1) Приборы и оборудование, оговоренные в требованиях по летной годности, согласно которым этот тип ЛА был сер-

тифицирован, и которые важны для надежности полетов во всех полетных условиях;

- (2) Приборы и оборудование, для которых согласно директивы летной годности предписано быть в рабочем состоянии, если эта директива не предусматривает иное.

(в) Никто не имеет права произвести взлет многомоторного ЛА с неработающими приборами или установленным оборудованием, иным, чем перечисленное в п.(а) данного параграфа, если не соблюдаются следующие условия:

- (1) Существует утвержденная Ведомость минимума оборудования для данного типа ЛА;
- (2) В ЛА имеется утвержденное полномочие, выданное Окружным управлением летных стандартов ФАА, несущим сертификационную ответственность относительно данного держателя сертификата, которое утверждает полеты ЛА в соответствии с Ведомостью минимального оборудования. Утверждающее полномочие может быть выдано по письменному обращению держателя сертификата. Ведомость минимума оборудования и утверждающее полномочие являются дополнительной частью типового сертификата ЛА;
- (3) Утвержденная Ведомость минимума оборудования должна предусматривать возможность полета ЛА с приборами и оборудованием, находящимися в неработающем состоянии;
- (4) В Полетный лист учета, имеющийся в распоряжении пилота, должна быть включена отдельная запись, касающаяся неработающих приборов и оборудования;
- (5) Полеты ЛА производятся согласно всем применимым условиям и ограничениям, имеющимся в Ведомости Минимума оборудования и согласно утвержденного полномочия на использование этой ведомости.

(с) Несмотря на требования п.(а) (1) данного параграфа, ЛА с неработающими приборами или оборудованием может производить полет по специальному полетному разрешительному свидетельству согласно §§ 21.197 и 21.199 данной главы.

§ 135.180. Система по аварийному предупреждению при движении и по избежанию столкновений (TCAS)

(а) После 9 февр. 1995 никто не имеет права производить полеты турбовинтового самолета имеющего от 10 до 30 пассажирских

мест, исключая места для пилотов, если данный самолет не оборудован утвержденной системой по аварийному предупреждению и по избежанию столкновений.

- (в) Полетное руководство самолета, требуемое § 135.21 данной части, должно содержать следующую информацию по системе ТСА § 1 требуемую данным параграфом:

1. Соответствующие процедуры по -

(i) Использованию оборудования; и

(ii) Надлежащим действием летного экипажа в отношении работы оборудования;

2. Перечню всех входных источников, которые должны работать для того, чтобы ТСА § функционировала исправно.

/ Док. № 25355, 54 FR 951, 10 янв. 1989 /.

§ 135.181. Требования к летным качествам:

Полеты ЛА над облаками или в условиях по IIII

- (а) За исключением предусмотренного в п.п.(в) и (с) данного параграфа, никто не имеет права -

(1) Производить полеты одномоторного ЛА перевозящего пассажиров над облаками или в условиях по IIII; или

(2) Производить полеты многомоторного ЛА перевозящего пассажиров над облаками или в условиях по IIII с весом, который не позволяет произвести набор высоты со скоростью по меньшей мере равной 50 футов в мин (15 м в мин) при полетах на минимальных высотах маршрута, по которому предстоит лететь, или на высоте 5000 футов (1500 м) над средним уровнем моря (в зависимости от того, какая из этих двух высот больше).

- (в) Вопреки ограничениям п.(а)(2) данного параграфа многомоторные вертолеты, перевозящие пассажиров в открытом море могут производить такие полеты над облаками или в условиях по IIII с весом, позволяющим осуществлять набор высоты со скоростью не меньше 50 футов/мин (15 м/мин) с неработающим критическим двигателем при полетах на минимальных высотах маршрута, по которому предстоит лететь, или на высоте 1500 футов (450 м) над средним уровнем моря (в зависимости от того, какая из этих высот больше).

(с) Вопреки п.(а) данного параграфа -

- (1) Если последние сводки или прогноз погоды, или любая их комбинация, указывают на то, что метеоусловия на планируемом маршруте (включая взлет и посадку) позволяют производить полет по ПВП ниже потолка (если таковой существует), и что предсказанная погода сохранится по крайней мере, в течение 1 часа после планируемого времени прибытия в место назначения, то пилот может производить полет ЛА над облаками; или
- (2) Если последние сводки погоды или прогноз погоды, или любая их комбинация, указывают на то, что метеоусловия на планируемом маршруте допускают производить по ПВП полет над потолком (если таковой существует) начинающийся в пункте удаленном не более, чем на 15 мин полета при нормальной крейсерской скорости от аэропорта взлета, то допускается -
 - (i) Произвести взлет из аэропорта отбытия в условиях по ППП, лететь в условиях по ППП до пункта, удаленного не более чем на 15 мин полета при нормальной крейсерской скорости от аэропорта взлета;
 - (ii) Производить полет ЛА в условиях по ППП, если непредсказанные метеоусловия возникли во время полета по маршруту, который планировалось произвести по ПВП; и
 - (iii) Произвести заход на посадку в аэропорту назначения по ППП, если в аэропорте возникли непредсказанные метеоусловия, не позволяющие произвести заход на посадку по ПВП.

(d) Вопреки п. (а) данного параграфа, допускается производить полет ЛА над облаками в условиях позволяющих -

- (1) Многомоторному ЛА снижение или продолжение полета по ПВП при аварии его критического двигателя; или
- (2) Для одномоторного ЛА, снижение по ПВП, если отказывает его двигатель.

/ Док. № 16097, 43 F246783, 10 окт. 1978, с измен. по
Изм. 135-20, 51 F240710, 7 ноября 1986 /.

§ 135.183. Требуемые летные качества:

Полеты сухопутного ЛА над водным пространством

Никто не имеет права производить полеты сухопутного ЛА перевозящего пассажиров над водным пространством, если не соблюдены следующие условия:

- (а) ЛА находится на высоте, которая позволит ему достичь суши при отказе двигателя;
- (в) Это необходимо для проведения взлета или посадки;
- (с) ЛА является многодвигательным ЛА, вес которого позволяет осуществить набор высоты с неработающим критическим двигателем со скоростью не менее 50 футов/мин (0,25 м/сек) на высоте 1000 футов (300 м) над поверхностью; или
- (d) ЛА является вертолетом снабженным устройством для удержания его на поверхности воды.

§ 135.185. Вес пустого самолета и центр тяжести:

Текущие требования

- (а) Никто не имеет права производить полеты многомоторного ЛА, если вес пустого самолета и центр тяжести не вычислены на основании фактического взвешивания ЛА в течение предшествующих 36 календарных месяцев.
- (в) Пункт (а) данного параграфа не распространяется на -
 - (1) ЛА, которому выдан первоначальный сертификат летной годности в течение предшествующих 36 календарных месяцев; и
 - (2) ЛА, который производит полеты с весом и системой балансировки, утвержденными в Полетных технических условиях держателя сертификата.

ПОДЧАСТЬ D -ОГРАНИЧЕНИЯ ПРИ ПОЛЕТАХ ПО ПВП/ППП
И МЕТЕОТРЕБОВАНИЯ

§ 135.201. Применимость

Эта подчасть предписывает ограничения для полетов производимых по ПВП/ППП и связанные с ними требования по метеоусловиям для полетов согласно данной части.

§ 135.203. ПВП: Минимальные высоты

За исключением необходимых при взлете и посадке моментов

никто не имеет права производить по ПВП полеты -

(а) Самолета:

- (1) Днем ниже 500 футов (150 м) над поверхностью или менее чем на расстоянии 500 футов (150 м) по горизонтали от любого препятствия; или
- (2) Ночью на высоте ниже 1000 футов (300 м) над самым высоким препятствием, находящимся по горизонтали в пределах 5 миль (8,05 км) от предполагаемого курса полета, или, в обозначенной горной местности, ниже 2000 футов (600 м) над самым высоким препятствием, находящимся по горизонтали в пределах 5 миль (8,05 км) от предполагаемого курса; или

(в) Вертолета над насыщенной (перегруженной) областью на высоте ниже 300 футов (90 м) над поверхностью.

§ 135.205. ПВП: Требования по видимости

- (а) Никто не имеет права производить полеты самолета по ПВП в неуправляемом воздушном пространстве, если при потолке менее 1000 футов (300 м) видимость не равна по крайней мере, 2 милям (3,22 км)
- (в) Никто не имеет права производить полеты вертолета по ПВП в неуправляемом воздушном пространстве на высоте 1200 футов (360 м) и меньше над поверхностью или в управляемых зонах, если видимость не равна по меньшей мере:
 - (1) Днем - 1/2 мили (0,805 км); или
 - (2) Ночью - 1 мили (1,609 км)

§ 135.207. ПВП: Требования по наземному ориентиру
для вертолета

Никто не имеет права производить полеты вертолета по ПВП, если он не имеет видимого наземного ориентира, или, ночью-визуального светового наземного ориентира, достаточных для надежного управления вертолетом.

§ 135.209. ПВП: Запас топлива

- (а) Никто не имеет права начинать полет самолета по ПВП если он, учитывая ветер и прогноз погоды, не имеет достаточного запаса топлива для полета до первого пункта предполагаемой по-

садки и, предполагая нормальный крейсерский расход топлива -

(1) Днем может пролететь после этого по меньшей мере 30 минут; или

(2) Ночью может пролетать после этого по меньшей мере 45 минут.

(в) Никто не имеет права начинать полет вертолета по ПВП, если, учитывая ветер и прогноз погоды, он не располагает достаточным количеством топлива, чтобы долететь до первого пункта предполагаемой посадки и, предполагая нормальное крейсерское потребление топлива, пролетать после этого по меньшей мере 20 мин.

§ 135.211. ПВП: Полет над облаками при перевозке пассажиров: Ограничения по полетам

В соответствии с дополнительными ограничениями § 135.181 никто не имеет права производить полеты по ПВП над облаками ЛА перевозящего пассажиров, если

(а) Сводки или прогнозы метеоусловий, или любая их комбинация, указывают на то, что погода в предполагаемой точке окончания полета над облаками -

(1) Позволит произвести снижение ниже потолка по ПВП и по прогнозу останется такой же по меньшей мере в течение 1 часа после прибытия в данный пункт; или

(2) Позволит произвести по ШП заход на посадку и приземление, а полет будет происходить в безоблачном небе вплоть до достижения предписанной для начала захода на посадку высоты над наземным оборудованием аэропорта (для конечного этапа захода на посадку), кроме захода на посадку производимого с использованием радара согласно § 91.175 (f) данной главы; или

(в) Полет производится в условиях разрешающих -

(1) Для многомоторного ЛА, снижение или продолжение полета по ПВП, если отказывает его критический двигатель; или

(2) Для одномоторного ЛА снижение по ПВП, если откажет его двигатель.

/Док. № 16097, 43 FR 46783, от 10 окт. 1978, с измен.
по Изм. 135-32, 54 FR 34332 от 18 августа 1989 /.

§ 135.213. Сводки и прогнозы погоды

- (а) Если лицу проводящему полет согласно данной части потребовалось использование сводок или прогнозов погоды, то он обязан пользоваться сводками и прогнозами Национальной Службы Погоды США, или источником одобренным Национальной Службой Погоды США, или источником одобренным Администратором. Однако, для полетов по ПВП командир ЛА имеет право, если такой сводки нет, использовать информацию о метеоусловиях, основанную на его собственных наблюдениях или наблюдениях других лиц, имеющих достаточную компетентность для проведения правильных наблюдений.
- (в) Для п.(а) данного параграфа предусматривается, что наблюдения за метеоусловиями проводимые пилотами, или передаваемые им для проведения полетов по ППП в аэропорте, должны быть произведены около того же аэропорта, в котором проводятся полеты, если Администратор не выдает технических условий, позволяющих использование наблюдений за метеоусловиями произведенными не около аэропорта, в котором проводятся полеты по ППП. Администратор выдает такие технические условия тогда, когда Национальная Служба Погоды США и Окружное управление полетных стандартов ФАА, ответственное за общую инспекцию данного держателя сертификата, найдут, что стандарты безопасности полета допускают отклонение от данного параграфа для определенного полета, для которого был выдан летный сертификат АТСО.

§ 135.215. ППП: Ограничения по проведению полетов

- (а) За исключением предусмотренного в п.п.(а), (с) и (d) данного параграфа, никто не имеет права производить полет ЛА по ППП вне управляемого воздушного пространства или в любом аэропорте, не имеющем утвержденной стандартной схемы захода на посадку по приборам.
- (в) Администратор может выдать держателю сертификата технические условия разрешающие проведение полетов по ППП на маршруте вне управляемого воздушного пространства, если -
 - (I) Держатель сертификата докажет Администратору, что летный экипаж способен совершить полет на предполагаемом участке без визуального наземного ориентира не отклоняясь

более, чем на 5° или 5 миль (8,05 км) от курса (на ту из этих двух величин, которая меньше); и

- (2) Администратор решит, что предполагаемые полеты могут быть проведены безопасно.
- (с) Допускается производить полет ЛА вне управляемого воздушного пространства, если держатель сертификата утвержден на такие полеты, и этот полет необходим для -
 - (1) Проведения захода на посадку по приборам в аэропорт, для которого используется действующая утвержденная стандартная или специальная схема захода на посадку по приборам; или
 - (2) При подъеме в управляемое воздушное пространство во время утвержденной схемы ухода на второй круг захода на посадку; или
 - (3) Проведения по ППП отлета из аэропорта располагающего утвержденной схемой захода на посадку по приборам.
- (d) Администратор может выдать держателю сертификата технические условия разрешающие отлет в аэропорт, который не располагает утвержденной стандартной схемой захода на посадку по приборам, если Администратор решит, что вылет из аэропорта необходимо произвести по ППП, и что предполагаемый вылет может быть произведен безопасно. Утверждение на право проведения вылета из какого-либо аэропорта не является утверждением на право произвести заход на посадку по ППП в этот аэропорт.

§ 135.217. ППП: Ограничения по взлету

Никто не имеет права произвести взлет ЛА по ППП из аэропорта, в котором метеоусловия равны или хуже взлетного метеоминимума, но лучше утвержденного метеоминимума для посадки по ППП, если нет запасного аэропорта в пределах I часа полета (при нормальной крейсерной скорости и отсутствии ветра) от аэропорта вылета.

§ 135.219. ППП: Требования к метеоминимуму в аэропорте назначения

Никто не имеет права произвести взлет ЛА по ППП и начать полет по ППП, или над облаками, если последние сводки или прогнозы погоды, или любая их комбинация, указывают на то, что метеоусловия во время прибытия по плану в следующий аэропорт предполагаемого

приземления будут равны или хуже утвержденного метеоминимума для посадки по ППП.

§ 135.221. ППП: Требования к метеоминимуму в
запасном аэропорте

Никто не имеет права назначить аэропорт в качестве запасного, если сводки или прогнозы погоды, или любая их комбинация, указывают на то, что метеосостояния в данном аэропорте в планируемое время посадки будут равны или хуже утвержденного метеоминимума для посадки в запасном аэропорте.

§ 135.223. ППП: Требования наличия запасного аэропорта

- (а) За исключением предусмотренного в п.(в) данного параграфа, никто не имеет права производить полеты ЛА в условиях по ППП, если он не имеет достаточного запаса топлива (учитывая сводки и прогноз погоды, или любую их комбинацию) для того, чтобы -
- (1) Долететь до первого аэропорта предполагаемой посадки;
 - (2) Пролететь от этого аэропорта до запасного аэропорта; и
 - (3) Пролететь после этого в течение 45 мин при нормальной крейсерской скорости, или для вертолетов - пролететь после этого 30 мин при нормальной крейсерской скорости.
- (в) Пункт (а) (2) данного параграфа не действует, если часть 97 данной главы предписывает проведение стандартной схемы захода на посадку по приборам в первом аэропорте предполагаемого приземления, и по меньшей мере один час до и после планируемого времени прибытия, соответствующие сводки и прогноз погоды или любая их комбинация, указывают на то, что -
- (1) Потолок будет по меньшей мере на 1500 футов (450 м) выше самого низкого круга захода на посадку при минимальной высоте снижения; или
 - (2) Для аэропорта, где не утвержден заход на посадку по кругу - потолок будет не менее чем на 1500 футов (450 м) выше самого низкого опубликованного минимума или на 2000 футов (600 м) выше расположения самого аэропорта (в зависимости от того, какая из величин больше);

- (3) Для использования схемы захода на посадку по приборам в аэропорте назначения ~~.....~~ требуемая видимость для этого аэропорта будет не менее 3 мили (4,8 км) или на 2 мили (3,22 км) больше наименьшего из приложимых видеоминимумов (в зависимости от того, какая из величин больше).

/Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 окт. 1978, с измен. по Изм. I35-20, 51 FR 40710 от 7 ноября 1980).

§ I35.225. IIII: Минимумы для взлета, захода на посадку и приземления

- (а) Ни один пилот не имеет права начинать процедуру захода на посадку по приборам к аэропорту, если
- (I) Этот аэропорт не имеет станции по передаче сообщений о метеоусловиях, управляемой Национальной Службой Погоды США, или средства утвержденного Национальной Службой Погоды США или средства, утвержденного Администратором; и
 - (2) Последняя сводка погоды выданная этой станцией не указывает на то, что метеоусловия равны или лучше утвержденных минимумов для посадки по IIII в данном аэропорте.
- (в) Ни один пилот не имеет права начинать конечный этап схемы захода на посадку по приборам в аэропорт, если последняя сводка погоды, переданная станцией указанной в п.(а) (I) данного параграфа не говорит о том, что метеоусловия равны или лучше утвержденного метеоминимума для процедуры посадки по IIII.
- (с) Если пилот начал производить конечный этап захода на посадку по IIII к аэропорту согласно п.(в) данного параграфа и последняя сводка о метеоусловиях ниже минимальных была получена после того как ЛА находился на:
- (I) Конечном ^{этапе} захода по приборной системе захода на посадку и прошел конечную контрольную точку захода на посадку; или
 - (2) Конечном этапе захода на посадку по обзорному радару аэропорта или радару точного захода на посадку и произвел разворот к диспетчеру конечного этапа захода на посадку; или
 - (3) Конечном этапе захода на посадку с использованием BOP или

всенаправленного радиомаяка или аналогичной схемы захода на посадку и при этом ЛА -

- (i) Миновал соответствующую станцию и последнюю контрольную точку захода; или
- (ii) Если последняя контрольная точка захода на посадку не указана, и пилот завершил процедуру разворота и начал совершать подлет к аэропорту по конечному курсу захода с расстояния предписанного для данной схемы, то заход на посадку может быть продолжен и посадка может быть произведена, если пилот решит по достижению утвержденных минимальной высоты принятия решения или ВПР, что фактические метеоусловия по меньшей мере будут равны минимальным предписанным для данной схемы.
- (d) Минимальная высота принятия решения или ВПР и минимумы видимости при приземлении, предписанные частью 97 данной главы или техническими условиями эксплуатанта увеличиваются на 100 футов (30 м) и 0,5 мили (800 м) соответственно, но не превышают минимумов потолка и видимости в аэропорте, используемом в качестве запасного, для того Командира турбовинтового самолета, который не налетал по меньшей мере 100 часов на данном типе самолета.
- (e) Каждый пилот, который производит взлет или заход на посадку и посадку по ППП в военном или иностранном аэропорте должен руководствоваться соответствующими схемами приборного захода на посадку и метеоминимумами предписанными властями, обладающими юрисдикцией над этим аэропортом. Дополнительно ни один пилот не имеет права в том аэропорте -
 - (1) Совершить взлет по ППП, если видимость менее 1 мили (1,6 км); или
 - (2) Произвести приборный заход на посадку, если видимость менее 0,5 мили (800 м).
- (f) Если для аэропорта взлета указаны минимумы для взлета, в части 97 данной главы, то ни один пилот не имеет права произвести взлет ЛА по ППП, если метеоусловия сообщенные станцией указанной в п.(а) (1) данного параграфа хуже минимумов для взлета указанных для аэропорта взлета в части 97 или технических условиях держателя сертификата.

(г) В аэропортах, для которых утверждены схемы приборного захода на посадку с прямой, пилот имеет право произвести взлет ЛА по III, когда метеоусловия сообщенные станцией описанной в п.(а) данного параграфа равны или лучше самого низкого метеоминимума для посадки с прямой, если нет других ограничений и если -

- (1) Направление и скорость ветра во время взлета таковы, что приборный заход на посадку с прямой может быть произведен на ВПП предназначенную для приборного захода на посадку;
- (2) Соответствующие наземные станции, по которым установлены посадочные минимумы, и соответствующее бортовое оборудование находятся в нормальном рабочем состоянии; и
- (3) Держатель сертификата утвержден на проведение таких полетов.

§ 135.227. Условия обледенения: Ограничения по
проведению полетов

(а) Ни один пилот не имеет права произвести взлет ЛА, у которого обнаружено -

- (1) Налипание снега, инея или льда к любой лопасти несущего винта, пропеллеру, переднему стеклу, силовой установке или к приборным системам по измерению воздушной скорости, высоты, скорости подъема или положения полета;
- (2) Прилипание снега или льда к крыльям, а также к поверхностям стабилизации или управления
- (3) Прилипание инея к крыльям, а также к поверхностям стабилизации или управления, если этот иней нельзя почистить так, чтобы сделать его мягким.

(в) Ни один пилот не имеет права производить полет самолетов, за исключением самолетов, которые имеют средства защиты от обледенения, отвечающие требованиям § 34 приложения А или требованиям сертификации типа самолета транспортной категории,-

- (1) По III в известных или прогнозируемых условиях легкого или среднего обледенения; или
- (2) По IV в известных условиях легкого или среднего обледенения, если в ЛА нет действующего антиобледенительного оборудования защищающего каждую лопасть несущего винта

вертолета, каждый пропеллер, ветровое стекло, крыло, каждую поверхность стабилизации или управления и каждую приборную систему для измерения воздушной скорости, высоты, скорости подъема или полетного положения.

- (с) Ни один пилот не имеет права производить полеты вертолета по ППП в известных или прогнозируемых условиях обледенения, или по ПВП в известных условиях обледенения, если этот вертолет не является вертолетом сертифицированного и специально оборудованного типа для полетов в условиях обледенения.
- (d) За исключением самолетов имеющих устройства защиты от обледенения отвечающие требованиям § 34 приложения А или требованиям сертификации типа самолета транспортной категории, ни один пилот не имеет права производить полеты ЛА в известных или прогнозируемых условиях сильного обледенения.
- (е) Если последние фактические сводки погоды или устная информация, полученная командиром ЛА указывают на то, что предсказанные условия обледенения, которые могли бы задержать вылет, не возникнут в течение полета из-за изменения метеоусловий произошедших после получения прогноза, то ограничения п.п. (в), (с) и (d) данного параграфа основанные на прогнозируемых метеоусловиях не действуют.

/Док. № I6097, 43 FR 46783 от 10 окт. 1978, измен. по Изм. I33-20, 51 FR 40710 от 7 ноября 1986 /.

§ I35.229. Требования к аэропорту

- (а) Держатель сертификата не имеет права использовать какой-либо аэропорт, если он не пригоден для предполагаемого полета по таким параметрам, как размеры, поверхность, препятствия и освещение.
- (в) Пилот ЛА перевозящего пассажиров ночью не имеет права произвести взлет из аэропорта или произвести в нем посадку, если -
 - (1) Этот пилот не определил направление ветра по светящемуся индикатору направления ветра или по местным наземным устройствам связи или, в случае взлета, по своим собственным наблюдениям; и если
 - (2) Точно не обозначены ограничения площади, которая может быть использована для взлета или посадки-

- (i) Для самолета - при помощи пограничных огней или огней маркерного маяка ВДП;
- (ii) Для вертолетов - при помощи пограничных огней, огней маркерного маяка или отражателей.
- (c) Для п.(в) данного параграфа: если площадь, которую предполагается использовать для взлета или посадки, отмечена сигнальными ракетами или световыми устройствами, то их использование должно быть утверждено Администратором.

ПОДЧАСТЬ Е - ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЛЕТНОГО
ЭКИПАЖА

§ 135.241. Применимость

Эта подчасть предписывает требования к членам летного экипажа предназначенного для проведения полетов согласно данной части.

§ 135.243. Уровень профессиональной подготовки
Командира ЛА

- (а) Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо в качестве командира ЛА, и никто не имеет права исполнять обязанности командира ЛА, в полетах на турбореактивном самолете перевозящем пассажиров и имеющим 10 или более пассажирских мест, исключая места для пилотов, или на многомоторном самолете производящем полеты в качестве Вспомогательного авиаперевозчика (по определению части 298 данной книги), если данное лицо не имеет сертификата пилота транспортных авиалиний соответствующей категории и класса, и, если требуется, требуемого типа класса для данного ЛА.
- (в) За исключением предусмотренного в п. (а) данного параграфа держатель сертификата не имеет права использовать в качестве командира ЛА, а также никто не имеет права исполнять обязанности командира ЛА производящего полеты по ПВП, если данное лицо не -
 - (1) Имеет, по меньшей мере, сертификата коммерческого пилота соответствующих категорий и класса, и, если это требуется, требуемого типа класса для данного ЛА; и
 - (2) Налетал по меньшей мере 500 часов в качестве пилота, включая по меньшей мере 100 час в дальнемаршрутных

type rating

перелетах, не менее 25 час из которых происходили ночью;
и

(3) Для самолета - имеет класс дающий право на проведение полетов по приборам или сертификат пилота транспортных авиалиний класса соответствующего категории самолета;
или

(4) Для полетов вертолетов производимых по ПВП над облаками - имеет свидетельство на право проведения полета по приборам или сертификат пилота транспортных авиалиний категории и класса соответствующих данному ЛА и не имеющих ограничения на проведение полетов только по ПВП.

(с) За исключением предусмотренного в п.(а) данного параграфа, держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо в качестве командира ЛА, и никто не имеет права выполнять обязанности командира ЛА, производящего полеты по ППП, если этот пилот -

(1) Не имеет по меньшей мере сертификата коммерческого пилота соответствующей категории и класса, и, если это требуется, соответствующего типа класса для данного ЛА;

(2) Не налетал по меньшей мере 1200 часов в качестве пилота, включая 500 часов в дальнемаршрутных перелетах, 100 часов полетов в ночное время и 75 часов фактических или имитированных полетов по приборам, не менее 50 часов из которых были фактическими полетами; и

(3) Для самолета - не имеет свидетельства на право полета по приборам или сертификата пилота транспортных авиалиний с классом для данной категории самолета; или

(4) Для вертолета - не имеет свидетельства на право вождения вертолетов по приборам или сертификата пилота транспортных авиалиний категории и класса соответствующих данному ЛА и не имеющих ограничения на проведение полетов только по ПВП.

(d) Пункт (в) (3) данного параграфа не действует тогда, когда -

(1) Используемый ЛА является одномоторным самолетом с поршневым двигателем;

(2) Держатель сертификата не проводит каких-либо полетов, согласно опубликованному расписанию полетов, в котором указано пять или более круговых рейсов в неделю между пунктами, между

которыми проводятся также круговые рейсы, и не перевозит авиапочту по контракту или контрактам с Почтовой службой США, имеющими общий объем, определяемый на начало каждого отчетного полугодия (от 1 января до 30 июня и от 1 июля до 31 декабря), превышающий 20000 долл за 12 мес., начинающихся одновременно с началом отчетного периода;

- (3) Область указанная в технических условиях держателя сертификата считается изолированной областью по определению Окружного Управления полетных стандартов, если доказано, что -

(i) Основным средством навигации в данной области является пилотаж, т.к. радионавигационные средства управления в значительной степени не эффективны; и

(ii) Основным средством сообщения для данной области является воздушный транспорт.

- (4) Каждый полет производится по дневным ПВП с потолком не ниже 1000 футов (300 м) и видимостью не менее 3-х статутных миль (4,83 км);

- (5) Сводки и прогнозы погоды, или их любая комбинация, указывают на то, что в период, начинающийся с планируемого времени вылета и заканчивающийся через 30 мин после планируемого прибытия в место назначения, полет может быть проведен по ПВП с потолком не менее 1000 футов (300 м) и видимостью не менее 3-х статутных миль (4,83 км).

Когда сводки и прогноз погоды отсутствуют, то командир ЛА может воспользоваться своими наблюдениями или наблюдениями других лиц, обладающих достаточной компетентностью в проведении наблюдений за метеоусловиями, и если эти наблюдения указывают на то, что полет может быть произведен по ПВП с потолком и видимостью, требуемыми данным пунктом.

- (6) Расстояние каждого полета от летной базы держателя сертификата до места назначения не превышает 250 морских миль (463 км) для пилота, имеющего сертификат коммерческого пилота самолетной категории без права проведения полетов по приборам, при чем предполагается, что в сертификате пилота нет никаких ограничений для обратного.

- (7) Местность, по которой предстоит лететь утверждена Окружным Управлением полетных стандартов ФАА данного держателя сертификата и указана в его технических условиях.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783 от 10 окт. 1978, 43 FR 49975 от 26 окт. 1978, измен. по Изм. I35-I5, 46 FR 30971 от 11 июля 1981 /.

§ I35.244. Летный опыт

(а) Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо в качестве командира ЛА, и никто не имеет права быть командиром ЛА, на ЛА используемом в качестве Вспомогательного авиаперевозчика (по определению § 298.2 данной книги) в полетах перевозящих пассажиров, если данное лицо не имеет до назначения Командиром ЛА на эту марку и базовую модель ЛА следующего летного опыта на каждой марке и базовой модели ЛА, на которых предстоит летать:

- (1) Самолет, одномоторный - 10 часов;
- (2) Самолет многомоторный с поршневыми двигателями - 15 часов;
- (3) Самолет многомоторный с турбовинтовым двигателем - 25 часов;
- (4) Самолет турбореактивный - 25 часов.

(в) По приобретению летного опыта каждое лицо должно соответствовать следующему:

- (1) Летный опыт должен быть получен после удовлетворительного окончания соответствующей наземной и летной подготовки. Утвержденные положения по летному опыту должны быть включены в учебную программу держателя сертификата.
- (2) Летный опыт должен приобретаться во вспомогательных полетах по перевозке пассажиров согласно данной части. Однако, в случае, если ЛА ранее не использовался держателем сертификата для полетов по данной части, то летный опыт приобретенный в ЛА во время проведения испытательных полетов или перебросок может быть признан соответствующим данному требованию.
- (3) Каждое лицо должно приобрести летный опыт выполняя обязанности командира ЛА под наблюдением квалифицированного пилота-инструктора.
- (4) Часы необходимого летного опыта могут быть снижены, но не более, чем до 50% от часов требуемых согласно данному

параграфу, заменой каждого часа полета одним лишним взлетом и посадкой.

/ Док. № 20011, 45 F29541, 4 февр. 1980, с измен. по Изм. 135-9, 45 F280461, 14 дек. 1980 /.

§ 135-245. Квалификация второго пилота

- (а) За исключением предусмотренного в п. (в), держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо, и никто не имеет права выполнять обязанности второго пилота в ЛА, если данное лицо не обладает, по меньшей мере, сертификатом коммерческого пилота соответствующей категории и класса и свидетельством на право производить полеты по приборам. Для полета по ППП, данное лицо должно отвечать требованиям по современному опыту для полета по приборам части 61 данной главы.
- (в) Второй пилот вертолета, производящего полеты по ПВП, не над облаками, должен обладать, по меньшей мере, сертификатом коммерческого пилота соответствующей категории и класса соответствующих ЛА. / 44 F26738, от 7 мая 1979 /.

§ 135.247. Квалификация пилотов: Свежий опыт

- (а) Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо, и никто не имеет права выполнить обязанности командира ЛА перевозящего пассажиров, если данное лицо в предшествующие 90 дней -
 - (1) Не произвело 3-х взлетов и 3-х посадок единолично манипулируя органами управления полетом в ЛА той же категории и класса и, если требуется класс типа-того же класса типа, в каком данное лицо должно работать; или
 - (2) Для полетов, проводимых в период начинающийся через 1 час после захода солнца и заканчивающихся за 1 час до рассвета (как опубликовано в Воздушном Альманахе) не произвел 3-х взлетов и 3-х посадок в указанный период единолично манипулируя органами управления полетом в ЛА той же категории и класса, и если требуется класс типа, то в том же классе типа ЛА, в котором данному лицу предстоит работать.

Для лица, которое соответствует п.(а) (2) данного

параграфа не требуется соответствия п.(а) (1) данного параграфа.

- (в) Пункт (а) данного параграфа предусматривает, что если ЛА является самолетом с хвостовым колесом, то каждый взлет должен быть произведен на самолете с хвостовым колесом, и каждая посадка должна быть произведена до полной остановки самолета с хвостовым колесом.

§ 135.249. Пользование запрещенными наркотиками

- (а) Этот параграф касается лиц, которые выполняют должностные обязанности перечисленные в Приложении I к части 121 данной главы для держателя сертификата или эксплуатанта. В данном параграфе считается, что лицо, которое выполняет функции предусмотренные контрактом с держателем сертификата или эксплуатантом рассматривается, как лицо выполняющее должностные обязанности для держателя сертификата или эксплуатанта.
- (в) Ни один держатель сертификата или эксплуатант не имеет права использовать никого, ни непосредственно, ни по контракту, для выполнения каких-либо обязанностей перечисленных в Приложении I к части 121 данной главы, если ему известно, что данное лицо находится под воздействием запрещенных наркотиков указанных в данном Приложении.
- (с) За исключением предусмотренного в п.(d) данного параграфа, ни один держатель сертификата или эксплуатант не имеет права использовать никого, и никто не имеет права выполнять для держателя сертификата или эксплуатанта, ни непосредственно ни по контракту, ни одну из обязанностей перечисленных в Приложении I к части 121 данной главы, если это лицо не выдержало проверки или отказалось подвергнуться проверке требуемой данным Приложением, проводимой любым держателем сертификата или любым эксплуатантом.
- (d) Пункт (с) данного параграфа не касается лиц, получивших рекомендацию быть нанятым или возвратиться к исполнению обязанностей от производящего осмотр Санитарного инспектора в соответствии с Приложением I к части 121 данной главы или тех, кому выдан специальный медицинский сертификат после оценки Федеральным Авиационным военным врачом по наркотической зависимости, в соответствии с частью 67 данной главы.

/Док. № 25148, Изм. № 135-28, 53 FR 47061, от 21 ноября 1988 /.

§ 135.252. Проверка на запрещенные наркотики

- (а) Каждый держатель сертификата или эксплуатант должен произвести проверку каждого из своих служащих, который выполняет обязанности перечисленные в Приложении I части 121 данной главы, в соответствии с данным Приложением.
- (в) Держатель сертификата или эксплуатант не имеют права использовать какого-либо подрядчика для выполнения обязанностей перечисленных в Приложении I к части 121 данной главы, если этот подрядчик не подвергнет каждого из своих служащих выполняющих перечисленные обязанности для держателя сертификата или эксплуатанта проверке согласно этому Положению.

/ Док. № 25148, Изм. № 135-28, 53 FR 47061, от 21 ноября 1988/.

ПОДЧАСТЬ F . ТРЕБОВАНИЯ ПО ЛЕТНОМУ ВРЕМЕНИ И ПО
ВРЕМЕНИ ДЛЯ ОТДЫХА ДЛЯ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

Источник: Выписка из документа № 23634, 50 FR 29320 от 18 июля 1985.

§ 135.261. Применимость

Параграфы от 135.263 до 135.271 предписывают следующие требования по ограничению времени в полете и по времени для отдыха для полетов, проводимых согласно данной части:

- (а) Параграф 135.263 касается всех полетов согласно данной под-
части.
- (в) Параграф 135.265 относится к:
 - (1) Пассажирским полетам по расписанию за исключением производимых только в пределах штата Аляска. Термин "Пассажирские полеты по расписанию" означает полеты по перевозкам пассажиров, которые проводятся в соответствии с опубликованным расписанием, в котором содержится не менее 5 круговых рейсов в неделю, по меньшей мере по одному маршруту между двумя или более пунктами, включая даты или время (или и то, и другое), и которые выставлены на открытое обозрение или иным образом легко доступны для широкой публики ; и

- (2) Любым другим полетам согласно данной части, если эксплуатант решит действовать в соответствии с § 135.265 и получит соответствующие поправки к техническим условиям.
- (с) Параграфы 135.267 и 135.269 касаются любого полета не являющегося пассажирским полетом по расписанию и любого полета проводимого только внутри штата Аляска, если эксплуатант не решит действовать в соответствии с § 135.265, на основании п. (в)(2) данного параграфа.
- (d) Параграф 135.271 содержит специальные ограничения по ежедневному летному времени для полетов, проводимых вертолетной санитарной службой аварийной эвакуации (HEMES).

§ 135.263. Требования по ограничению полетного времени по отдыху: Для всех держателей сертификата

- (а) Держатель сертификата может назначить члена летного экипажа, и член летного экипажа может принять назначение на полет, только при выполнении соответствующих требований параграфов от 135.263 до 135.271.
- (в) Держатель сертификата не имеет права назначить какого-либо члена экипажа на любую работу для держателя сертификата во время любого требуемого периода отдыха.
- (с) Время проведенное в поездках не местного характера, которые держатель сертификата потребует от члена летного экипажа, и поездки предусматривающие проезд члена экипажа к аэропорту, в котором он исполняет обязанности члена экипажа, или из аэропорта, в котором он был освобожден от работы, для возвращения к месту проживания, не рассматривается как часы времени отдыха.
- (d) Член летного экипажа не рассматривается назначенным на чрезмерное время полета, если полеты, на которые он был назначен, обычно заканчиваются за время предусмотренное ограничениями, но из-за обстоятельств не зависящих от держателя сертификата, или от самого члена летного экипажа (таких как неблагоприятные метеоусловия), и не предвиденных в момент отправления, он не смог достичь своего назначения за планируемое летное время.

§ 135.265. Требования по ограничению полетного времени
и по отдыху: Полеты по расписанию

- (а) Держатель сертификата не имеет права назначить какого-либо члена летного экипажа на полет по расписанию, и ни один член летного экипажа не может принять какое-либо назначение для участия в полетах по расписанию или в других коммерческих полетах, если общее полетное время этого члена экипажа во всех коммерческих полетах превысит:
- (1) 1200 часов за любой календарный год;
 - (2) 120 часов за любой календарный месяц;
 - (3) 34 часа за любые 7 последовательных дней;
 - (4) 8 часов в течение любых 24 последовательных часов для летного экипажа состоящего из одного пилота;
 - (5) 8 часов между требуемыми периодами отдыха для летного экипажа, состоящего из 2-х пилотов, имеющих удостоверение согласно данной части на право проведения предусмотренного полета.
- (в) За исключением предусмотренного в п.(с) данного параграфа, ни один держатель сертификата не имеет права назначить члена летного экипажа, и ни один член летного экипажа не имеет права принять назначение на полет, в течение 24-х последовательных часов предшествующих плановому завершению любого участка полета без предоставления ему планового периода отдыха по меньшей мере, следующей продолжительности в течение этих 24-х часов:
- (1) 9 последовательных часов отдыха для планируемого летного времени менее 8-ми часов;
 - (2) 10 последовательных часов отдыха для 8-ми и более (но менее 9-ти) часов планируемого летного времени;
 - (3) 11 последовательных часов отдыха для 9-ти и более часов планируемого летного времени.
- (с) Держатель сертификата имеет право установить для члена летного экипажа меньшее планируемое время отдыха, чем требуемое п.(в) данного параграфа или может уменьшить планируемое время отдыха при следующих обстоятельствах:
- (1) Режим времени отдыха, требуемый п.(в) (1) данного параграфа может быть изменен или сокращен до минимума равного

8-ми часам, если перед этим члену летного экипажа предоставлялся отдых по меньшей мере равный 10-ти часам, начало которого было не позднее, чем за 24 часа до начала укороченного периода отдыха;

(2) Отдых требуемый п.(в) (2) данного параграфа может быть изменен или сокращен до минимума равного 8-ми часам, если перед этим члену летного экипажа предоставлялся отдых не менее 11 часов, начало которого было не позднее, чем за 24 часа до начала укороченного периода отдыха;

(3) Отдых требуемый п.(в) (3) данного параграфа может быть изменен или сокращен до минимума равного 9 часам, если перед этим члену летного экипажа предоставлялся отдых не менее 12 часов, начало которого было не позднее чем за 24 часа до начала укороченного периода отдыха.

(d) Каждый держатель сертификата должен освободить каждого члена летного экипажа занятого в полетах по расписанию от любых других обязанностей, по меньшей мере, на 24 последовательных часа в течение любого из 7 последовательных дней.

§ 135.267. Требования по ограничению полетного времени и по отдыху: Внеплановые экипажи из одного или двух пилотов

(a) Держатель сертификата не имеет права назначить какого либо члена летного экипажа, и ни один член летного экипажа не имеет права принять назначение на полетное время в качестве члена летного экипажа состоящего из одного или двух пилотов, если суммарное полетное время этого члена экипажа во всех коммерческих полетах превысит:

(1) 500 часов за любой календарный квартал;

(2) 800 часов за любые два последовательных квартала;

(3) 1400 часов за любой календарный год.

(в) За исключением предусмотренного в п.(с) данного параграфа, в течение любых последовательных 24 часов суммарное полетное время какого-либо полета прибавленное к любому другому коммерческому полету, осуществляемому тем же экипажем не должно превышать -

(1) 8-ми часов для летного экипажа состоящего из 1 пилота;
или

- (2) 10-ти часов для летного экипажа состоящего из 2-х пилотов, имеющих квалификацию позволяющую производить полеты согласно данной части.
- (с) Полетное время члена экипажа может превысить ограничения п.(в) данного параграфа, если назначение на полетное время произведено во время очередного дежурства продолжительностью не более 14 часов и -
- (1) Если этот период дежурства непосредственно происходит перед требуемым периодом отдыха и сопровождается последующим периодом отдыха длительностью не менее 10 последовательных часов;
- (2) Если полетное время назначено в течение этого периода, то суммарное полетное время, прибавленное к любому другому коммерческому полету члена экипажа не должно превышать:
- (1) 8-ми часов для летного экипажа состоящего из одного пилота; или
- (2) 10 часов для летного экипажа состоящего из двух пилотов; и
- (3) Если цикл работы и отдыха суммарно равен 24 часам.
- (d) Каждое назначение согласно п.(в) данного параграфа должно предусматривать не менее 10 последовательных часов отдыха в течение 24 часов, которые предшествуют планируемому окончанию времени этого назначения.
- (е) Если член летного экипажа превысил ограничения данного параграфа по полетному времени в течение 1-х суток из-за обстоятельств не зависящих от держателя сертификата или члена летного экипажа (таких как неблагоприятные метеоусловия), то этому члену летного экипажа должен быть предоставлен период отдыха до нового назначения на полет, или до принятия этого назначения, по меньшей мере равное -
- (1) 11-ти последовательным часам отдыха, если ограничения по полетному времени превышены не более, чем на 30 мин.;
- (2) 12-ти последовательным часам отдыха, если ограничения по полетному времени превышены более чем на 30 мин, но не более чем на 60 мин.
- (3) 16-ти последовательным часам отдыха, если ограничения по полетному времени превышены более чем на 60 мин.
- (f) Держатель сертификата должен обеспечить каждому члену лет-

ного экипажа не менее 13 периодов отдыха продолжительностью не менее 24-х последовательных часов каждый в течение каждого календарного квартала.

- (g) Руководитель Службы Полетных стандартов может выдать технические условия, дающие право на отклонение от любого специфического требования данного параграфа, если он решит, что это отклонение на разрешение держателю сертификата дополнительного времени оправдано, но, ни в коем случае не позже, чем до 1 окт. 1987, он должен привести свои полеты в полное соответствие с требованиями данного параграфа. Каждое лицо обратившееся за отклонением может продолжать производить полеты в соответствии с требованиями подчасти F данной части действующие на 30 сент. 1985 до тех пор, пока Руководитель Службы полетных стандартов не даст ответа на обращение за отклонением.

/ Док. № 23634, 50 FR 29320, от 18 июля 1989, с измен. по Изм. 135-33, 54 FR 39294 от 25 сент. 1989 /.

§ 135.269. Требования по ограничению полетного времени
и по отдыху: Внеплановые экипажи из 3-х или
4-х пилотов

- (a) Держатель сертификата не имеет права назначать любого члена летного экипажа на полет, и ни один член летного экипажа не имеет права принять назначение на полет, в качестве члена летного экипажа, состоящего из 3-х или 4-х пилотов, если суммарное полетное время во всех коммерческих полетах превысит -
- (1) 500 часов за любой календарный квартал;
 - (2) 800 часов за любые два последовательных календарных квартала;
 - (3) 1400 часов за любой календарный год.
- (b) Держатель сертификата не имеет права назначить какого-либо пилота на полет в экипаж состоящий из 3-х или 4-х пилотов, если это назначение не предусматривает -
- (1) 10 последовательных часов отдыха непосредственно перед назначением;
 - (2) Не более 8 часов дежурства на летной палубе за любые 24 последовательных часа;

- (3) Не более 18 часов дежурства для 3-х пилотного экипажа или 20 часов дежурства для 4-х пилотного экипажа за любые 24 последовательных часа;
- (4) Не более 12 часов в воздухе для 3-х пилотного экипажа и не более 16 часов в воздухе для 4-х пилотного экипажа в течение максимального числа часов дежурства, указанных в п.(в) (3) данного параграфа;
- (5) Соответствующие спальные места на ЛА для сменившегося пилота;
- (6) По окончании полета - период отдыха не менее 12 часов;
- (7) Для 3-х пилотного экипажа - экипаж должен состоять по меньшей мере из следующих членов:
- (i) Командира ЛА, отвечающего соответствующим требованиям к членам летного экипажа подчасти Е части I35;
 - (ii) Командира ЛА, отвечающего соответствующим требованиям к членам летного экипажа подчасти Е, части I35 за исключением §§ I35.244 и I35.247; и
 - (iii) Второго пилота, отвечающего требованиям предъявляемым ко второму пилоту параграфом I35.245;
- (8) Для 4-х пилотного экипажа - экипаж должен состоять по меньшей мере из 3-х пилотов, отвечающих требованиям п. (в) (7) данного параграфа и четвертого пилота, отвечающего требованиям, предъявляемым ко второму пилоту параграфом I35.245.
- (c) Если член летного экипажа превысил дневную норму работы на летной палубе согласно данного параграфа более, чем на 60 мин из-за обстоятельств не зависящих от держателя сертификата и от самого члена летного экипажа, то этот член экипажа должен получить отдых перед следующим дежурством равный не менее 16 последовательных часов.
- (d) Держатель сертификата должен обеспечить каждому члену летного экипажа не менее 13 периодов отдыха продолжительностью не менее 24-х последовательных часов каждый в течение каждого календарного квартала.

§ 135.271. Вертолетная санитарная служба
аварийной эвакуации (НЕМЕ §)

- (а) Держатель сертификата не имеет права назначать какого-либо члена летного экипажа, и ни один член летного экипажа не имеет права принять назначение на полетное время, если его суммарное летное время во всех коммерческих полетах превысит -
- (1) 500 часов за любой календарный квартал;
 - (2) 800 часов за любые два последовательных календарных квартала;
 - (3) 1400 часов за любой календарный год.
- (в) Держатель сертификата не имеет права назначить члена экипажа вертолета, и ни один член летного экипажа не имеет права принять назначение на полет вертолета санитарной службы аварийной эвакуации, если это назначение не предусматривает не менее 10 последовательных часов отдыха непосредственно перед сообщением больницы о готовности к проведению полета.
- (с) Ни один член летного экипажа не имеет права проводить более 8-ми часов полета в течение периода из 24-х последовательных часов при назначении на Вертолетную санитарную службу аварийной эвакуации, кроме тех случаев, когда необходимо продолжать полет, связанный с аварийной санитарной эвакуацией. Каждый член летного экипажа, который превышает дневную норму 8-ми часов полетного времени согласно данному параграфу должен быть освобожден от назначения в НЕМЕ § сразу после завершения полета этой аварийной санитарной эвакуации, и ему должен быть предоставлен период отдыха в соответствии с п. (h) данного параграфа.
- (d) Каждый член летного экипажа должен иметь не менее 8-ми последовательных часов отдыха в любой 24-х часовой период назначения в НЕМЕ § . Член летного экипажа должен быть освобожден от назначения в НЕМЕ § , если он или она не получил, или не мог получить, не менее 8-ми последовательных часов отдыха в течение любого 24-х часового периода назначения в НЕМЕ § .
- + the hospital (e) Назначение в НЕМЕ § не должно превышать 72-х последовательных часов в госпитале.
- (f) В госпитале, для которого произведено назначение в НЕМЕ § , или вблизи него должно быть предусмотрено подходящее место для отдыха.

- (g) Держатель сертификата не имеет права использовать членов летного экипажа во время назначения в НЕМЕ § на выполнение каких-либо других обязанностей.
- (h) Каждому пилоту должен быть предоставлен, после завершения назначения в НЕМЕ § и прежде, чем он может быть назначен на выполнение последующих обязанностей для держателя сертификата, период отдыха равный:
 - (1) Не менее 12 последовательных часов при назначении менее чем на 48 часов;
 - (2) Не менее 16 последовательных часов при назначении более чем на 48 часов;
- (i) Держатель сертификата должен предоставить каждому члену летного экипажа не менее 13 периодов отдыха продолжительностью не менее 24 последовательных часов каждый в каждом календарном квартале.

ПОДЧАСТЬ G - ТРЕБОВАНИЯ ПО ПРОВЕРКЕ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

§ 135.291 . Применимость

Эта подчасть предписывает испытания и проверки, требуемые для пилотов и для членов обслуживающего летного экипажа, и по утверждению пилотов - инструкторов для полетов, проводимых согласно данной части.

§ 135.293. Требования к первоначальной и периодической проверкам пилота

- (a) Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо в качестве пилота, и никто не имеет права выполнять обязанности пилота, если с начала двенадцатого календарного месяца перед этим назначением данный пилот не прошел письменной или устной проверки, проводимой Администратором или утвержденным пилотом - инструктором, его знаний в следующих областях:
 - (1) Соответствующих требований частей 61, 91 и 135 данной главы, технических условий и Руководства держателя сертификата;
 - (2) Для каждого типа ЛА, на котором предстоит летать пилоту

- знания силовой установки ЛА, главных составных частей, систем главных приборов, ограничений по полетам и эксплуатации, стандартных и аварийных эксплуатационных процедур и содержания утвержденного Полетного руководства ЛА, или эквивалентного применимого документа;
- (3) Для каждого типа ЛА, на котором пилоту предстоит летать - метода определения соответствия ограничениям по весу и балансировке для взлета, посадки и полета по маршруту;
- (4) Навигации и использования средств помощи навигации, соответствующих полету или полномочиям пилота, включая, если это применимо, станций и схем захода на посадку по приборам;
- (5) Процедур управления воздушным движением, включая процедуры по ППП, если они применимы;
- (6) Основ метеорологии, включая принципы фронтальных систем, обледенения, тумана, грозы и сдвига ветра, а также если это нужно для полетов держателя сертификата, метеословий на больших высотах;
- (7) Процедур для -
- (i) Распознавания и избежания тяжелых породных ситуаций;
 - (ii) Выхода из тяжелых погодных ситуаций в случае их неожиданного возникновения, включая низко-высотный сдвиг ветра (за исключением пилотов вертолетов, для которых не требуется проходить проверки по выходу из низко-высотного сдвига ветра); и
 - (iii) Полетов при грозе или вблизи нее, при возмущенном воздухе (включая возмущенный воздух при ясной погоде), при обледенении, граде и при других потенциально опасных метеорологических условиях; и
- (8) Нового оборудования, порядка работы или технической стороны, если они подходят.
- (в) Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо в качестве пилота, и никто не имеет права выполнять обязанности пилота, в любом ЛА, если с начала 12-го календарного месяца до этого назначения, этот пилот не прошел проверку компетентности, проводимую Администратором или пилотом-инструктором, имеющим полномочия для данного класса ЛА, на-

пример для одномоторного самолета, иного, чем турбореактивный или, например, для вертолета, многомоторного самолета или турбореактивного самолета, по определению мастерства пилота в практических навыках и знаний технических вопросов для данного ЛА или класса ЛА. Уровень компетентности должен определяться Администратором или утвержденным пилотом-инструктором, проводящими эту проверку. Проверка компетентности может содержать любое маневрирование и процедуры, знание которых требуется в данное время для первоначальной выдачи определенного сертификата пилота для проведения полетов, утвержденных и соответствующих категории, классу и типу ЛА, на котором будут проводиться полеты. В данном параграфе термин "тип" для самолета означает какой-либо один из группы самолетов, которые по мнению Администратора имеют аналогичные средства тяги, одного изготовителя и не имеют существенных различий в управлении и летных характеристиках. В данном параграфе термин "тип" для вертолета означает базовую конструкцию (марку) и модель.

- (с) Проверка на право производить полеты по приборам, требуемая § 135.297 может быть заменена проверкой компетентности, требуемой данным параграфом для типа ЛА используемого при проверке.
- (d) В данной части "Компетентность" выполнения процедур (схем) и маневрирования лицом, которое будет использоваться в качестве пилота, требует от этого пилота мастерского владения ЛА, успешного и без тени сомнения выполнения маневрирования.
- (f) Администратор или утвержденный пилот-инструктор удостоверяют компетентность каждого пилота, который проходит проверку знаний и летную проверку в документах на данного пилота у держателя сертификата.
- (g) Некоторая часть требуемых проверок компетентности может проводиться на имитаторе ЛА или другом подходящем учебном тренажере, если они одобрены Администратором.

/ Док. № 16097, 43 FR 46783, от 10 окт. 1978, с измен. по Изм. 135-27, 53 FR 37697 от 27 сент. 1988 /.

§ 135.295. Требования к первоначальной и периодической проверкам членов обслуживающего летного экипажа

Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо

в качестве члена обслуживающего летного экипажа, и никто не имеет права занимать должность обслуживающего члена летного экипажа, если с начала 12-го календарного месяца до этого назначения держатель сертификата не определил при помощи первоначальной и периодических проверок, что это лицо обладает знаниями и компетентностью в следующих областях, относящихся к его обязанностям и ответственности -

- (а) Полномочия от командира ЛА;
- (в) Обслуживание пассажиров, включая порядок, которым следует руководствоваться при обслуживании пассажиров с психическими расстройствами или других лиц, поведение которых может угрожать безопасности;
- (с) Обязанности члена экипажа, его функции и ответственность во время вынужденной посадки на воду и во время эвакуации лиц, которым может потребоваться помощь другого лица для быстрого продвижения к выходу при авариях.
- (d) Инструктаж пассажиров
- (е) Размещение переносных огнетушителей и других предметов аварийного оборудования и работа с ними.
- (f) Правильное использование оборудования и органов управления кабины
- (g) Размещение оборудования кислорода для пассажиров и работа с ним.
- (h) Размещение и работа всех нормальных и аварийных выходов, включая эвакуационные парашюты и спасательные тросы; и
- (i) Такое размещение лиц, которым может потребоваться помощь другого лица для быстрого продвижения к выходу в случае аварии, которое предписано Летным руководством держателя сертификата.

§ 135.297. Командир ЛА: Требования к проверке на право вождения ЛА по приборам

- (а) Держатель сертификата не имеет права использовать какого-либо пилота, и ни один пилот не имеет права выполнять обязанности командира ЛА, производящего полеты по ШП, если с начала 6-го календарного месяца до этого назначения, этот пилот не прошел проверку согласно данному параграфу, производимую Администратором или утвержденным пилотом -инструктором.

- (в) Ни один пилот не имеет права использовать какой-либо тип точного захода на посадку по приборам, если с начала 6-го календарного месяца перед этим использованием, этот пилот удовлетворительно не продемонстрировал этот тип схемы захода на посадку. Ни один пилот не имеет права использовать какой-либо тип непрецизионного захода на посадку по приборам, если с начала 6-го календарного месяца до выполнения этой процедуры пилот удовлетворительно не продемонстрировал либо этот тип схемы захода на посадку, либо любые два различных типа схем непрецизионного захода на посадку. Схема или схемы захода на посадку по приборам должны включать не менее одного захода на посадку с прямой, одного захода по кругу и одного ухода на второй круг захода на посадку. Каждый тип продемонстрированной схемы захода на посадку должен быть доведен до принятых минимумов для этой схемы.
- (с) Проверка на право производить полеты по приборам, требуемая п.(а) данного параграфа, состоит из устной или письменной проверки по оборудованию и из проверки в полете в имитированных или фактических условиях по ППП. Проверка по оборудованию включает вопросы по аварийным процедурам, по работе двигателей, по системам топлива и смазки, по силовым установкам, по потерям скорости, по оптимальной выходной скорости двигателя, по работе пропеллера и воздухонагнетателя и по гидравлическим, механическим и электрическим системам. Проверка в полете включает в себя навигацию по приборам, выход из имитированных аварийных ситуаций, стандартные заходы на посадку по приборам с использованием навигационного наземного оборудования, которым данный пилот уполномочен пользоваться. Каждый пилот, проходящий проверку на право проведения полетов по приборам, должен отвечать стандарту компетентности, требуемому параграфом 135.293 (d).
- (i) Проверка на право проведения полета по приборам должна-
- (i) Для командира самолета по параграфу 135.243(a) содержать схемы и маневры, требуемые для сертификата пилота-транспортного летчика в определенном типе самолета, если они подходят; и
- (ii) Для командира самолета или вертолета по § 135.243 (c) содержать схемы и маневры, требуе-

мые для сертификата коммерческого пилота с категорией квалификации дающей право на проведение полетов по приборам, и, если требуется, для соответствующей категории типа.

(2) Проверка на право проведения полетов по приборам должна производиться утвержденным пилотом-инструктором или Администратором.

(б) Если командир ЛА назначается только на один тип ЛА, то он должен проходить проверку на право полета по приборам, требуемую п.(а) данного параграфа, в этом типа ЛА.

(в) Если командир ЛА назначается более, чем на один тип ЛА, то он должен проходить проверку на право полета по приборам, требуемую п.(а) данного параграфа, по очереди в каждом типа ЛА, на которые он назначается, но не более одной проверки в течение каждого периода указанного в п.(а) данного параграфа.

(г) Если командир ЛА назначается на пилотирование как одномоторного, так и многомоторного ЛА, то вначале он должен пройти проверку на право полета по приборам, требуемую п. (а) данного параграфа, в многомоторном ЛА, а затем успешную проверку попеременно в одномоторном и многомоторном ЛА, но не более одной проверки в полете в течение периода указанного в п. (а) данного параграфа. Часть требуемой летной проверки может производиться на имитаторе ЛА или другом подходящем тренажере, утвержденном Администратором.

(д) Если командир ЛА уполномочен на использование системы автопилота вместо второго пилота, то этот пилот должен показать во время требуемой проверки на право проведения полетов по приборам, что он в состоянии (без второго пилота) как с использованием автопилота, так и без его использования —

(1) Компетентно провести полет по приборам; и

(2) Должным образом поддерживать связь воздух-Земля и выполнять сложные инструкции Управления воздушным движением;

(3) Каждый пилот проводящий проверку автопилота должен показать, что во время использования автопилота, самолет может производить полет с тем же мастерством, что и при наличии второго пилота для проведения связи

воздух-Земля и для выполнения инструкций Управления воздушным движением. Проверка автопилота должна демонстрироваться только I раз в каждые 12 календарных месяцев во время проверки на право проведения полета по приборам, требуемой п.(а) данного параграфа.

§ 135.299. Командир ЛА: Проверки в полете:

Маршруты и аэропорты

- (а) Держатель сертификата не имеет права использовать какого-либо пилота, и ни один пилот не может исполнять обязанности командира ЛА в полете, если с начала 12-того календарного месяца до этого назначения данный пилот не прошел летную проверку в одном из типов ЛА, на которых ему предстоит летать. Летная проверка должна -
- (.1) Проводиться утвержденным пилотом-инструктором или Администратором;
- (2) Состоять не менее, чем из одного полета на одном участке маршрута; и
- (3) Включать в себя взлеты и посадки в одном или нескольких характерных аэропортах. В дополнение к требованиям этого параграфа, для пилота имеющего право полета по IIII по меньшей мере один полет должен быть проведен на маршруте по гражданской авиалинии, или на утвержденном маршруте вне авиалиний или по одной части полета на том и на другом маршруте.
- (в) Проверяющий пилот должен определить, выполняет ли проверяемый пилот должным образом обязанности и ответственность командира ЛА в полетах, проводимых согласно данной части и должен это оценить в документе о подготовке пилота.
- (с) Каждый держатель сертификата должен установить в руководстве, требуемом § 135.21 определенный порядок, обеспечивающий выполнение требования для каждого пилота, который не летал по маршруту и в аэропорт в течение 90 предшествующих дней, до начала полета ознакомиться со всей имеющейся информацией, требуемой для безопасного проведения этого полета.

§ 135.301. Член летного экипажа: Испытания и проверки,
предоставление отсрочки, подготовка до
приемлемых стандартов

- (а) Если член летного экипажа, которому требуется пройти испы-

тание или проверку в полете согласно данной части завершит их в календарный месяц до или после требуемого срока, то этот член летного экипажа рассматривается, как прошедший испытание или проверку в полете в требуемый календарный месяц.

- (в) Если пилот, который проходит проверку согласно данной под-
части не сможет провести какой-либо из требуемых маневров,
то лицо производящее проверку может провести в ходе провер-
ки дополнительную тренировку для данного пилота. Дополни-
тельно, лицо проводящее проверку может потребовать от прове-
ряемого пилота, кроме повторения неудавшегося маневра, пов-
торения каких-либо других маневров необходимых для оценки
уровня его профессиональной подготовки. Если проверяемый
пилот окажется не в состоянии продемонстрировать удовлетво-
рительное выполнение маневров лицу проводящему проверку,
то держатель сертификата не должен использовать этого пило-
та, и пилот не может исполнять обязанности члена летного
экипажа в полетах, проводимых согласно данной части до тех
пор, пока он не завершит проверку удовлетворительно.

§ 135.303. Утверждение пилота - инструктора:

Обращение и выдача

Каждый держатель сертификата, который хочет получить ут-
верждение ФАА для пилота - инструктора, должен послать письмен-
ное обращение в Окружное Управление летных стандартов ФАА, осу-
ществляющее общее инспектирование данного держателя сертификата.
Администратор может выдать свидетельство об утверждении каждому
пилоту - инструктору, если этот пилот пройдет соответствующие
устные и летные испытания. В свидетельстве об утверждении пере-
числены испытания и проверки по данной части, которые этот пилот-
инструктор полномочен проводить, категория, класс и тип ЛА,
там где это подходит, для которых пилот - инструктор получил
свои полномочия.

ПОДЧАСТЬ Н - ПОДГОТОВКА

§ 135-321. Применимость и используемые термины

(а) Эта подчасть предписывает требования по созданию и обновлению утвержденной программы подготовки (обучения) для членов экипажа, проверяющих пилотов и инструкторов и другого летного персонала, а также требования по утверждению и использованию имитаторов ЛА и других тренажеров для осуществления этой программы.

(в) В данной подчасти использованы следующие термины и определения:

(1) Первоначальная подготовка

Подготовка требуемая для членов летного экипажа, которые не имели ранее соответствующих полномочий и не служили в том же качестве на ЛА.

(2) Переходная подготовка

Подготовка требуемая для членов летного экипажа, которые имели ранее соответствующие полномочия и служили в том же качестве на другом ЛА.

(3) Подготовка для повышения квалификации

Подготовка требуемая для членов летного экипажа, которые имели соответствующие полномочия и служили в качестве второго пилота на каком-либо ЛА, перед тем как получить назначение на данный ЛА в качестве Командира.

(4) Подготовка по различиям

Подготовка для членов летного экипажа, которые имеют соответствующие полномочия и служили на определенном типе ЛА в том случае, когда Администратор находит, что требуется подготовка по различиям до назначения члена экипажа на ту же должность на определенный, имеющий различия, вариант этого ЛА.

(5) Периодическая (повторная) подготовка

Подготовка требуемая для членов летного экипажа необходимая для сохранения соответствующего уровня подготовки и современного мастерства для каждого ЛА, для каждой должности члена ЛА и для каждого типа полета, в котором занят член летного экипажа.

(6) В процессе полета

Маневры, схемы (процедуры) или действия, которые должны проводиться на ЛА в полете.

§ 135.323. Программа подготовки: Общие положения

- (а) Каждый держатель сертификата, от которого требуется наличие программы подготовки согласно § 135.341 должен:
- (1) Разработать программу, получить соответствующее предварительное и окончательное утверждения, и предусмотреть такую программу подготовки, которая отвечает требованиям данной подчасти и обеспечивает надлежащую подготовку каждого члена летного экипажа, необходимую для выполнения его обязанностей, каждого инструктора, каждого проверяющего пилота, а также каждого лица связанного с переноской и обращением с опасными материалами (по определению 49 CFR 171.8).
 - (2) Предусмотреть надлежащее наземное и полетное учебное оборудование, а также наземных инструкторов надлежащей квалификации для проведения подготовки требуемой данной подчастью.
 - (3) Предусмотреть и держать в откорректированном виде для каждого используемого типа ЛА и для определенных вариантов в пределах каждого типа ЛА (если применимо) соответствующий учебный материал, экзаменационные материалы, формы, инструкции и схемы для использования при проведении подготовки и проверок, требуемых данной подчастью.
 - (4) Предусмотреть достаточное число пилотов-инструкторов, проверяющих пилотов и инструкторов работающих на имитаторах для проведения требуемых летной подготовки и проверки в полете, а также курсов подготовки на имитаторах, разрешенных данной подчастью.
- (в) Если член летного экипажа, от которого требуется пройти периодическую подготовку согласно данной подчасти, завершил эту подготовку в календарный месяц до или после требуемой даты, то он рассматривается как завершивший подготовку в требуемый календарный месяц.
- (с) Каждый инструктор, инспектор или проверяющий пилот, ответственный за определенную тему наземной подготовки, часть летной

- подготовки, курс подготовки, проверки в полете или проверки компетентности согласно данной части, должен засвидетельствовать профессиональную подготовку и знания члена летного экипажа, пилота-инструктора или проверяющего пилота, полученные по завершению этой подготовки или проверки. Это свидетельство должно быть включено в качестве составной части в лист учета на данного члена летного экипажа. Если свидетельство требуемое данным параграфом выдается в виде записи в компьютеризированную систему хранения записей, то следует обеспечить возможность идентификации инструктора, инспектора или проверяющего пилота, выдавшего это свидетельство. Однако, подписи выдавшего свидетельства инструктора, инспектора и проверяющего пилота для компьютеризированных записей не требуется.
- (d) Темы подготовки, которые касаются нескольких ЛА или нескольких положений члена летного экипажа и которые были успешно завершены во время предыдущего обучения при найме на другой ЛА или на другую должность в летном экипаже держателя сертификата, не требуют повторения во время любой очередной подготовки, кроме переходной подготовки.
- (e) Имитаторы ЛА и другие учебные устройства, если они утверждены Администратором, могут использоваться в программе тренировок держателя сертификата.

§ 135.325. Программа подготовки и ее пересмотр:

Предварительное и окончательное утверждение

- (a) Для того, чтобы получить предварительное и окончательное утверждение программы подготовки, или пересмотра утвержденной программы подготовки, каждый держатель сертификата должен представить на рассмотрение Администратора -
- (1) Краткое описание предполагаемого или пересмотренного курса подготовки, которое содержит достаточную информацию для предварительной оценки предполагаемой программы подготовки или ее пересмотра; и
- (2) Дополнительную информацию, которую может запросить Администратор.
- (b) Если предлагаемая программа подготовки или пересмотр согласуются с данной подчастью, то Администратор выдает предвари-

тельное утверждение в письменном виде, после чего держатель сертификата может проводить подготовку согласно данной программы. Затем Администратор оценивает эффективность программы подготовки и дает держателю сертификата указания по недостаткам (если таковые имеются), которые должны быть устранены.

- (с) Администратор выдает окончательное утверждение предлагаемой программы подготовки или ее пересмотра, если держатель сертификата докажет, что подготовка, проводимая по предварительно утвержденной программе, согласно п. (в) данного параграфа, обеспечивает каждому завершившему подготовку надлежащие знания и тренировку для выполнения предназначенных ему обязанностей.
- (d) Когда бы Администратор не решил, что необходим пересмотр окончательно утвержденной программы для сохранения ее соответствия требованиям, держатель сертификата, после уведомления со стороны Администратора, должен произвести любые изменения в программе, которые счел необходимыми Администратор. В течение 30 дней после получения держателем сертификата уведомления он может направить Администратору прошение о пересмотре уведомления. Отсылка прошения о пересмотре приостанавливает уведомление в ожидании решения Администратора. Однако, если Администратор решит, что критичная ситуация требует немедленных действий в интересах безопасности, то Администратор может потребовать незамедлительного изменения (с указанием оснований для этого).

§ 135.327. Программа подготовки: Курс обучения

- (а) Каждый держатель сертификата должен подготовить и иметь в откорректированном виде письменный курс обучения для каждого типа ЛА и для каждого члена летного экипажа, требующегося для этого типа ЛА. Курс обучения должен состоять из наземной и летной подготовки требуемых данной подчастью.
- (в) Каждый курс подготовки должен состоять из следующего:
 - (1) Перечня главных тем наземной подготовки, включая предусмотренные темы по аварийной подготовке.
 - (2) Перечня всех тренировочных устройств, макетов, систем тренажеров для отработки техники пилотирования и других вспомогательных тренировочных устройств, которые предполагает использовать держатель сертификата.

- (3) Детального описания или изображения в виде рисунков утвержденных нормальных, аномальных и аварийных маневров, схем и действий, которые должны быть проделаны во время каждой фазы тренировочного полета или летной проверки, с указанием тех маневров, схем и действий, которые должны быть произведены во время отдельных полетных частей летной подготовки или летных проверок.

§ 135.329. Требования к подготовке членов летного экипажа

- (а) Каждый держатель сертификата должен включить в свою программу подготовки следующую первоначальную и переходную наземную подготовку, соответствующую определенному положению члена летного экипажа:
- (I) Основную наземную подготовку по инструктажам впервые нанятых членов летного экипажа, в которую, по меньшей мере, входит инструктаж по:
 - (i) Обязанностям и ответственности членов летного экипажа (тем, которые необходимы);
 - (ii) Соответствующим положениям данной главы;
 - (iii) Содержанию полетного сертификата и технических условий держателя сертификата (не требуется для обслуживающих членов летного экипажа); и
 - (iv) Соответствующим частям Полетного руководства держателя сертификата.
 - (2) Первоначальную и переходную наземную подготовку согласно §§ 135.345 и 135.349, (ту, которая применима).
 - (3) Аварийную подготовку согласно § 135.331.
- (в) Каждая программа подготовки должна предусматривать первоначальную и переходную летную подготовку согласно § 135.347, если она применима.
- (с) Каждая программа подготовки должна предусматривать повторную (периодическую) наземную и летную подготовку согласно § 135.351.
- (d) Подготовка для повышения квалификации согласно §§ 135.345 и 135.347 для определенного типа ЛА может быть включена в программу подготовки для членов летного экипажа, которые имели полномочия и служили в качестве второго пилота на данном ЛА.

- (е) В дополнение к первоначальной, переходной, периодической подготовке и подготовке для повышения квалификации, каждая программа подготовки должна содержать наземную и полетную подготовку, инструкции и практические действия, необходимые для обеспечения того, чтобы каждый член летного экипажа -
- (1) Сохранял надлежащую квалификацию и современный профессионализм для каждого ЛА, положения в летном экипаже и типа полета, в котором он занят; и
 - (2) Разбирался в новом бортовом оборудовании, наземном оборудовании, схемах и методах, а также в модификациях ЛА.

§ 135.331. Аварийная подготовка члена летного экипажа

- (а) Каждая программа подготовки должна содержать аварийную подготовку согласно данного параграфа для каждого типа, модели и вида ЛА, каждого члена летного экипажа и для каждого вида проводимых полетов, касающихся каждого члена летного экипажа и держателя сертификата.
- (в) Аварийная подготовка должна предусматривать следующее:
- (1) Инструктаж по аварийному назначению и схемам, включая координацию между членами летного экипажа.
 - (2) Индивидуальный инструктаж по расположению, назначению и работе аварийного оборудования, включая -
 - (i) Оборудование используемое при вынужденной посадке на воду и при эвакуации;
 - (ii) Оборудование для первой помощи и его правильное использование;
 - (iii) Переносные огнетушители, со специальным указанием типа огнетушителя, который следует использовать при различных классах (видах) пожаров.
 - (3) Инструктаж по пилотированию в аварийных ситуациях, включая -
 - (i) Быструю разгерметизацию;
 - (ii) Пожар на борту или на поверхности, а также процедуры проверки наличия дыма, в особенности для электрического оборудования и соответствующих разъединителей, расположенных в кабине;
 - (iii) Вынужденную посадку на воду и эвакуацию;

- (iv) Болезнь, ранения или другие аномальные ситуации среди пассажиров и членов летного экипажа; и
- (v) Угон ЛА и другие необычные ситуации.
- (4) Обзор предыдущих происшествий держателя сертификата и инцидентов с ЛА, включая фактические аварийные ситуации.
- (c) Каждый член летного экипажа должен пройти по меньшей мере, следующую аварийную тренировку с использованием фактического аварийного оборудования и схем, если Администратор не найдет, что в определенных видах аварийной тренировки член экипажа может быть достаточно подготовлен при помощи демонстрации (показа):
 - (1) Вынужденной посадки на воду (если она применима);
 - (2) Аварийной эвакуации;
 - (3) Тушения пожара и проверки дыма;
 - (4) Эксплуатации и использования аварийных выходов, включая выпуск и использование аварийных парашютов (если это применимо);
 - (5) Использования кислорода для экипажа и пассажиров;
 - (6) Снятия спасательных плотов с ЛА, надувания спасательных плотов, использования спасательных линей, и посадки пассажиров и экипажа (если это применимо);
 - (7) Одевания и надувания спасательных линетов и использования других индивидуальных средств для приводнения (если они применимы).
- (d) Члены летного экипажа, которые участвуют в полетах выше 25000 футов (7500 м) должны быть проинструктированы о следующем:
 - (1) Дыхании,
 - (2) Недостатке кислорода,
 - (3) Длительности наличия сознания на высоте без дополнительного кислорода.
 - (4) Распространения газа.
 - (5) Образования нузырьков газа.
 - (6) Физических феноменов и происшествий при разгерметизации.

§ 135.333. Требования к подготовке: Работа с опасными материалами и их перевозка

- (a) За исключением предусмотренного в п.(d) данного параграфа, держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо,

и никто не имеет права исполнять никаких должностных обязанностей и ответственности по работе с перечисленными в 49 CFR 171.8 опасными материалами и по их перевозке, если в течение предшествующих 12 календарных месяцев это лицо не завершило удовлетворительно первоначальную или периодическую подготовку по соответствующей программе разработанной держателем сертификата и содержащей инструкции по -

- (1) Надлежащей сертификации грузоотправителя, упаковке, маркировке, наклейке этикеток и документации на опасные материалы; и
 - (2) Совместимости, загрузке, хранению и рабочим характеристикам опасных материалов.
- (в) Каждый держатель сертификата должен иметь запись об удовлетворительном завершении первоначальной и периодической подготовки проводившейся для летного экипажа и наземного персонала, который выполняет должностные обязанности и несет ответственность за работу с опасными материалами и их перевозку.
- (с) Каждый держатель сертификата, который решит не принимать в ЛА опасные материалы, должен убедиться в том, что каждый член летного экипажа имеет достаточную подготовку для распознавания материалов классифицированных как опасные.
- (d) Если держатель сертификата проводит полеты в аэропорт или из аэропорта, в которых нет подготовленных служащих или персонала, работающего по контракту, то он может использовать персонал не удовлетворяющий требованиям пунктов (а) и (в) данного параграфа для погрузки, разгрузки, или другой работы с опасными материалами, если за этими людьми наблюдает член летного экипажа, который располагает полномочиями согласно п.п. (а) и (в) данного параграфа.

§ 135.335. Утверждение имитаторов ЛА и других тренажеров

- (а) Курсы подготовки с использованием имитаторов ЛА и других тренажеров могут быть включены в программу подготовки держателя сертификата, если они утверждены Администратором.
- (в) Каждый имитатор ЛА или другой тренажер, который используется в курсе подготовки или при проверках требуемых данной частью должен удовлетворять следующим требованиям:
 - (1) Должен быть специально утвержден для -

- (i) Данного держателя сертификата; и
 - (ii) Утвержден для определенного маневра, схемы или определенных действий члена летного экипажа.
- (2) Должен содержаться в действующем рабочем состоянии и иметь другие параметры, которые требуются для утверждения. Должны быть проведены соответствующие доработки, соответствующие любым модификациям ЛА, который он имитирует, в отношении летных, функциональных и других характеристик, требуемых для утверждения.
- (3) Дополнительно, для имитаторов самолета -
- (i) Должно иметься утверждение для того типа ЛА (и если применимо, то и для определенного варианта в пределах типа), для которого проводится подготовка или проверка; и
 - (ii) Имитатор должен быть модифицирован для соответствия модификации имитируемого самолета по летным, функциональным и другим характеристикам, требуемым для утверждения.
- (c) Специальный имитатор ЛА или другой тренажер могут использоваться несколькими держателями сертификата.
- (d) При выдаче предварительного или окончательного утверждения программ подготовки или их пересмотра Администратор рассматривает тренажеры, методы и схемы перечисленные в учебном курсе держателя сертификата согласно § 135.327.

/ Док. № 16907, 43 FR 45783, от 10 октяб. 1978, с измен.
в 44 FR 25738, 7 мая 1979 /.

§ 135.337. Программа подготовки: Квалификация проверяющего пилота и пилота-инструктора

- (a) Держатель сертификата не имеет права никого использовать, и никто не имеет права выполнять обязанности пилота-инструктора или проверяющего пилота в программе подготовки разработанной на основании данной подчасти для определенного типа ЛА, если данное лицо:
- (1) Не имеет сертификата пилота и квалификации предусмотренной для Командира ЛА проводящего полеты согласно данной части.
 - (2) Не завершило удовлетворительно соответствующие фазы подготовки, включая периодическую подготовку, требуемую для

Командира ЛА проводящего полеты согласно данной части;

- (3) Не завершило удовлетворительно соответствующие проверки профессионального мастерства или компетентности, требуемые для Командира ЛА проводящего полеты согласно данной части;
 - (4) Не завершило удовлетворительно применимые тренировки требуемые параграфом 135.339 ;
 - (5) Не имеет медицинского сертификата первого или второго класса, требуемого для Командира ЛА проводящего полеты согласно данной части;
 - (6) В случае проверяющего пилота - не имеет утверждения Администратора для выполнения соответствующих обязанностей;
 - и
 - (7) Для проверяющего пилота используемого только на имитаторе ЛА - не имеет медицинского сертификата III класса.
- (в) Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо, и никто не имеет права выполнять обязанности инструктора на имитаторе для курса подготовки, проводимого на имитаторе ЛА согласно данной подчасти, если это лицо -
- (I) Не имеет, по меньшей мере, сертификата коммерческого пилота ; и
 - (2) Не завершило удовлетворительно следующую, засвидетельствованную проверяющим пилотом подготовку -
 - (i) Соответствующую первоначальную наземную подготовку для пилота и пилота-инструктора ; согласно данной подчасти ; и
 - (ii) Летную подготовку на имитаторе того вида, на котором он будет проводить инструктаж согласно данной части.

§ 135.339. Проверяющий пилот и пилоты-инструкторы:
Первоначальная и переходная подготовки

- (а) В первоначальную и переходную наземную подготовку для проверяющего пилота должно быть включено следующее:
- (I) Обязанности, назначение и ответственность проверяющего пилота ;
 - (2) Приложимые положения данной главы, а также политика и правила держателя сертификата ;

licies

- (3) Соответствующие методы, схемы и техника выполнения требуемых проверок;
- (4) Правильная оценка профессионализма пилота, включая определение:
 - (i) Неправильной и недостаточной его подготовленности;
 - и
 - (ii) Персональных качеств, которые могут оказать отрицательное влияние на безопасность.
- (5) Соответствующие корректирующие действия при неудовлетворительных проверках.
- (6) Утвержденные методы, схемы и ограничения при проведении нормальных, аномальных и аварийных процедур в ЛА.
- (в) В первоначальную и переходную наземную подготовку пилотов-инструкторов, за исключением тех, кто является держателем действующего сертификата пилота-инструктора, должно быть включено следующее:
 - (1) Основные принципы процесса обучения;
 - (2) Методы и схемы обучения;
 - (3) Отношения между инструктором и курсантом.
- (с) В первоначальную и переходную летную подготовку для пилотов-инструкторов должно быть включено следующее:
 - (1) Достаточная летная тренировка и практика проведения проверок с правого и левого пультов пилота при требуемых нормальных, аномальных и аварийных маневрах для того, чтобы убедиться в способности пилота-инструктора проводить летные проверки и летную подготовку согласно данной подчасти.
 - (2) Соответствующие мероприятия по безопасности, которые должны производиться с каждого места пилота для аварийных ситуаций, которые могут возникнуть при обучении.
 - (3) Возможные последствия, которые могут возникнуть во время обучения от неправильных или несвоевременных мероприятий по безопасности.

Требования п.п. (с) (2) и (с) (3) данного параграфа могут проводиться как в полете, так и на утвержденном имитаторе.

135.341. Программы подготовки пилотов и
обслуживающих членов летного экипажа

- (а) Каждый держатель сертификата ,кроме тех, кто для своих полетов использует только одного пилота, должен разработать и утвердить программу подготовки для пилота, и каждый держатель сертификата, кто использует обслуживающих членов летного экипажа, должен разработать и утвердить программу подготовки для обслуживающих членов летного экипажа, соответствующие полетам, на которые назначается каждый пилот и каждый член обслуживающего летного экипажа, и которые обеспечивают адекватную подготовку для того, чтобы пройти приложимую проверку знаний и практических навыков, требуемую параграфами от 135.293 до 135.301. Однако, Администратор может утвердить отклонение от данного параграфа, если он найдет, что из-за ограниченных размеров и дальности полетов безопасность допускает отклонение от этих требований.
- (в) Каждый держатель сертификата, от которого требуется иметь программу подготовки согласно п. (а) данного параграфа, должен включить в эту программу курсы наземной и летной подготовки для -
 - (1) Первоначального обучения (подготовки);
 - (2) Переходной подготовки;
 - (3) Подготовка для повышения квалификации;
 - (4) Подготовка по различиям; и
 - (5) Периодической подготовки.
- (с) Каждый держатель сертификата, от которого требуется иметь программу подготовки согласно п.(а) данного параграфа должен подготовить действующий и пригодный учебный материал для использования каждым требуемым пилотом и каждым обслуживающим членом экипажа.
- (d) Держатель сертификата должен предоставить копии программы подготовки пилота и обслуживающего члена летного экипажа, и все изменения и дополнения к ним, назначенному представителю Администратора. Если держатель сертификата пользуется тренажерами других лиц, то должны быть представлены также копии частей программы подготовки используемых для этих тренажеров. Курсы обучения, которые руководствуются опубликованными кур-

сами обучения ФАА, могут цитироваться в виде ссылок в копии программы подготовки передаваемой представителю Администратора и не должны предоставляться вместе с программой.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 окт. 1978, с измен. в Изм. I35-I8, 47 FR 33396 от 2 авг. 1982 /.

§ I35.343. Требования к первоначальной и периодической подготовке членов летного экипажа

Держатель сертификата не имеет права использовать кого-либо, и никто не имеет права быть членом летного экипажа в полетах, проводимых согласно данной части, если этот член летного экипажа не завершил соответствующий первоначальной и периодической фаз программы подготовки соответствующей типу полета, на который он будет назначен, с начала 12-го календарного месяца перед этим назначением. Этот параграф не относится к держателю сертификата, который для своих полетов использует только одного пилота.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от 10 окт. 1978, с измен. по Изм. I35-I8, 47 FR 33396 от 2 авг. 1982 /.

§ I35.345. Пилоты: Первоначальная и переходная подготовки, и наземная подготовка для повышения квалификации

Первоначальная и переходная подготовки, и наземная подготовка для повышения квалификации для пилота должны содержать инструкции, по меньшей мере, по следующим вопросам, если они относятся к его обязанностям:

(а) Общие темы -

- (1) Процедуры держателя сертификата по размещению полета;
- (2) Принципы и методы определения веса и балансировки, ограничения по ВШ для взлета и посадки;
- (3) Достаточная подготовка по метеорологии для обеспечения практического знания погодных явлений, включая принципы фронтальных систем, обледенения, тумана, гроз, сдвига ветра и, если подходит, погодных ситуаций на больших высотах;

frontal
and shear

- (4) Системы управления воздушным движением, схемы и фразеология (язык);
 - (5) Навигация и использование средств помощи навигации;
 - (6) Процедуры нормальной и аварийной связи;
 - (7) Визуальные ориентиры до и во время снижения ниже ВПР или минимальной абсолютной высоты снижения; и
 - (8) Другие инструкции, необходимые для обеспечения компетентности пилота.
- (в) Для каждого типа ЛА -
- (1) Общее описание;
 - (2) Летные качества;
 - (3) Двигатели и пропеллеры;
 - (4) Главные составные части;
 - (5) Главные системы ЛА (т.е. органы управления полетом, электрические и гидравлические системы) и другие системы (если подходят), принципы нормального, аномального и аварийного полета, соответствующие схемы и ограничения;
 - (6) Процедуры по -
 - (i) Распознаванию и уходу от тяжелых метеоситуаций;
 - (ii) Уход от тяжелых метеоситуаций в случае их неизбежного возникновения, включая низко-высотный сдвиг ветра (за исключением пилотов винтокрылого ЛА, для которых не требуется обучение уходу от низко-высотного сдвига ветра); и
 - (iii) Полеты в грозах или вблизи них (включая наилучшие высоты попадания) полеты в турбулентном воздухе (включая турбулентность безоблачного неба), полеты при обледенении, граде и других потенциально опасных метеорологических условиях;
 - (7) Ограничение для полетов;
 - (8) Потребление топлива и управление крейсерским режимом;
 - (9) Планирование полета;
 - (IO) Все нормальные и аварийные процедуры; и
 - (II) Утвержденное Полетное руководство ЛА или эквивалентный документ.

low-altitude

penetrating

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, от IO окт. I978, с измен.
по Изм. I35-27, 53 FR 37697 от 27 сент. I988 /.

§ 135.347. Пилоты: Первоначальная, переходная
летные подготовки, летная подготовка для повышения
квалификации и подготовка по различиям

- (а) Подготовка - первоначальная, переходная, для повышения квалификации и по различиям - для пилотов должны содержать, в утвержденной программе курса подготовки, полеты и практику исполнения каждого маневра и схемы.
- (в) Маневры и схемы, требуемые п.(а) данного параграфа должны производиться в полете, за исключением определенных маневров и схем, которые могут проводиться на имитаторе ЛА, или другом проходящем тренажере, согласно разрешению данной подчасти.
- (с) Если утвержденная программа держателя сертификата содержит курс подготовки с использованием имитатора ЛА или другого тренажера, то каждый пилот должен удовлетворительно завершить -
 - (1) Подготовку и практику на имитаторе или тренажере до уровня профессионального мастерства командира ЛА или второго пилота (ту, которая требуется) по крайней мере в тех маневрах и схемах, которые могут быть проведены на имитаторе ЛА или тренажере; и
 - (2) Летную проверку в ЛА или проверку на имитаторе, или тренажере уровня профессионализма Командира ЛА или второго пилота, по меньшей мере, в маневрах и схемах, которые могут быть проведены на имитаторе ЛА или тренажере.

§ 135.349. Обслуживающие члены летного экипажа. Первоначальная и переходная наземные подготовки

Первоначальная и переходная наземные подготовки для обслуживающих членов летного экипажа должны содержать инструкции, по крайней мере, по следующим вопросам:

- (а) Общие темы -
 - (1) Полномочия командира ЛА; и
 - (2) Обращение с пассажирами, включая правила, которыми следует руководствоваться при обращении с людьми с психическими расстройствами или другими людьми, поведение которых может угрожать безопасности.
- (в) Для каждого типа ЛА -
 - (1) Общее описание наиболее важных физических характеристик

ЛА, которые могут иметь значение при вынужденной посадке на воду, при эвакуации или при аварийных ситуациях, возникающих в полете или при выполнении других обязанностей;

- (2) Использование как системы оповещения пассажиров так и системы связи с другими членами летного экипажа, включая аварийные средства в случае попытки угона ЛА или при других необычных ситуациях; и
- (3) Правильное использование электрооборудования кухни и органов управления отоплением и вентиляцией кабины.

§ 135.351. Периодическая подготовка

- (а) Каждый держатель сертификата должен предоставить каждому члену летного экипажа возможность пройти периодическую подготовку (переподготовку), которая обеспечила бы ему современный уровень подготовки, отвечающий типу ЛА и положению данного члена в летном экипаже.
- (в) Периодическая наземная подготовка для членов летного экипажа должна содержать, по меньшей мере, следующее:
 - (1) Экзамен или другую проверку по определению знания самолета членом экипажа, в соответствии с его положением в экипаже;
 - (2) Необходимые инструкции по вопросам, необходимым для начальной наземной подготовки согласно данной подчасти, включая подготовку по низко-высотному сдвигу ветра, как предписано параграфом 135.345 данной части, и аварийную подготовку.
- (с) Периодическая летная подготовка для пилотов должна содержать, по меньшей мере, летную тренировку в маневрах или схемах согласно требований данной подчасти, за исключением того, что удовлетворительное прохождение проверки требуемой § 135.293 в период предшествующих 12 календарных месяцев может заменить периодическую летную подготовку.

/ Док. № 16097, 43 FR 46783, от 10 окт. 1978, с измен. по Изм. 135-27, 53 FR 37698 от 27 сент. 1988 /.

§ 135.353. Запрещенные наркотики

- (а) Каждый держатель сертификата или эксплуатант должен обеспечить для каждого служащего выполняющего обязанности перечисленные в Приложении I к части 121 данной главы и для проверяющего его, или ее, инспектора подготовку, указанную в этом Приложении.
- (в) Держатель сертификата или эксплуатант не имеет права использовать какого-либо подрядчика для выполнения действий перечисленных в Приложении I к части 121 данной главы, если этот подрядчик не обеспечит каждого из своих служащих, выполняющих эти обязанности для держателя сертификата или эксплуатанта и его, или ее, инспектора соответствующей подготовкой согласно данному Приложению.

/ Док. № 25148, Изм. 135-28, 53 FR 47061 от 21 ноября 1988/.

ПОДЧАСТЬ I - ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМ
ХАРАКТЕРИСТИКАМ САМОЛЕТА

§ 135.361. Применимость

- (а) Эта подчасть предписывает ограничения по летно-техническим характеристикам самолета применимые к полетам категорий самолетов перечисленных в § 135.363 при проведении полетов согласно данной части.
- (в) В данной подчасти эффективная длина ВПП для посадки означает расстояние от точки на ВПП, в которой плоскость отсутствия препятствий связанная с окончанием захода на посадку пересекает центральную линию ВПП, до дальнего конца ВПП.
- (с) В данной подчасти плоскость допускаемого расстояния до препятствия означает плоскость идущую вверх от ВПП с наклоном 1:20 относительно горизонтали, и по касательной, или обходя все препятствия на указанной площади окружающей ВПП, как показано на виде сбоку этой площади.
В виде сверху центральная линия этой площади совпадает с центральной линией ВПП, начинаясь в точке, в которой плоскость отсутствия препятствий пересекает центральную линию

ВПП, и продолжается до точки на расстоянии не менее 1500 футов (450 м) от начальной точки. После этого центральная линия совпадает с траекторией взлета над поверхностью (в случае взлета) или с траекторией приборного захода на посадку (при посадках) или там, где одна из этих траекторий не установлена, она продолжается с радиусом крутизны поворота не менее 4000 футов (1200 м) пока не достигнет точки, за которой плоскость отсутствия препятствий не обойдет все препятствия. Эта площадь простирается на 200 футов (60 м) в бок с каждой стороны центральной линии в точке пересечения плоскости отсутствия препятствий с ВПП и идет с такой шириной до конца ВПП, затем ширина постепенно возрастает до 500 футов (150 м) с каждой стороны центральной линии, до точки, находящейся на расстоянии 1500 футов (450 м) от пересечения этой плоскости с центральной линией, после чего она идет на расстоянии в бок, равном 500 футов (150 м) с каждой стороны центральной линии

§ 135.363. Общая часть

- (а) Каждый держатель сертификата проводящий полеты больших самолетов с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов должен обеспечивать соответствие параграфам от 135.365 до 135.377.
- (в) Каждый держатель сертификата проводящий полеты самолетов с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов должен обеспечивать соответствие параграфам от 135.379 до 135.387, кроме тех случаев, когда он проводит полеты турбовинтовых самолетов категории больших транспортных самолетов, сертифицированных после 29 авг. 1959, типа сертифицированного ранее с тем же числом поршневых двигателей. В этом случае он может обеспечивать соответствие §§ от 13.365 до 135.377.
- (с) Каждый держатель сертификата проводящий полеты больших самолетов нетранспортной категории должен обеспечивать соответствие параграфам от 135.389 до 135.395 и любое решение о соответствии должно базироваться только на утвержденных летных характеристиках. В данной подчасти, к категории больших нетранспортных самолетов относятся самолеты, тип которых был сертифицирован до 1 июля 1942.

- (d) Каждый держатель сертификата производящий полеты самолетов должен обеспечивать соответствие § 135.397.
 - (e) Каждый держатель сертификата проводящий полеты самолетов категории малых нетранспортных самолетов должен обеспечивать соответствие § 135.399.
 - (f) Для определения соответствия с параграфами от 135.365 до 135.387 служат летные характеристики, приведенные в Полетном руководстве самолета. Там, где условия отличаются от тех, на которых базируются летные характеристики, соответствие определяется либо интерполяцией, либо вычислением влияния изменения определенных переменных, если результаты этих интерполяций и вычислений столь же точны, как и результаты непосредственных испытаний.
 - (g) Никто не имеет права произвести взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов с весом большим, чем допустимый для используемой ВПП (определяется по ограничениям для ВПП по взлету в Полетных правилах данной подчасти для транспортной категории) с учетом температурных коэффициентов, приведенных в § 4а.749а-г или § 4в.117. Правил гражданской авиации, действующих с 31 янв. 1965, а также в соответствующем Полетном руководстве самолета.
 - (h) Администратор может утвердить в технических условиях отклонения от данной подчасти при особых обстоятельствах, когда для безопасности полетов буквальное следование этим требованиям является излишним.
 - (i) Ширина 10 миль (16,1 км) указанная в параграфах от 135.369 до 135.373 может быть снижена до 5 миль (8,05 км) на участке не более 20 миль (32,2 км) при проведении полетов по ПВП, или если навигационное оборудование обеспечивает надежное и точное распознавание высоты поверхности и препятствий, расположенных вне 5 миль, но в пределах 10 миль с каждой стороны предполагаемого пути.
 - (j) Каждый держатель сертификата производящий полеты пассажирских самолетов Категории Вспомогательных перевозчиков должен обеспечивать соответствие § 135.398.
- / Док. № 16097, 43 FR 46783 от 10 окт. 1978, с измен. по Изм. 135-21, 52 FR 1836 от 15 янв. 1987 /.

§ 135.365. Категория больших транспортных самолетов,
с поршневыми двигателями. Ограничения по весу.

- (а) Никто не имеет права произвести взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов из аэропорта расположенного на высоте превышающей диапазон, для которого определялся максимальный взлетный вес для данного самолета.
- (в) Никто не имеет права произвести взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов для полета в аэропорт или предполагаемое место назначения, расположенное на высоте превышающей диапазон, для которого определялся максимальный вес при посадке для данного самолета.
- (с) Никто не имеет права указать запасной аэропорт, расположенный на высоте превышающей диапазон, для которого был определен максимальный посадочный вес для категории больших транспортных самолетов с поршневыми двигателями.
- (d) Никто не имеет права произвести взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов, с весом больше максимального утвержденного взлетного веса для превышения аэропорта.
- (е) Никто не имеет права произвести взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов, если его вес по прибытии в аэропорт назначения будет больше, чем максимальный утвержденный посадочный вес для превышения данного аэропорта, в предположении нормального потребления на маршруте топлива и масла.

§ 135.367. Категория больших транспортных самолетов
с поршневыми двигателями. Ограничения по взлету.

- (а) Никто не имеет права произвести взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов если невозможно -
 - (1) Надежно остановить самолет на ВПП, (согласно параметрам прерывания полета) в любой момент взлета до достижения скорости отказа критического двигателя.
 - (2) Если происходит авария критического двигателя в любое время после достижения самолетом аварийной скорости

критического двигателя V_1 , то продолжать взлет и достичь высоты 50 футов (15 м) до прохода над концом ВПП, и

- А 8
прек
взлет
- (3) Обойти все препятствия либо на расстоянии не менее 50 футов (15 м) по вертикали (как показано в параметрах траектории взлета), либо на расстоянии 200 футов (60 м) по горизонтали в границах аэропорта или 300 футов (90 м) за границами аэропорта, не производя разворотов до достижения высоты равной 50 футам (15 м) (как показано в параметрах траектории взлета), а после этого не производя разворотов более, чем на 15 градусов.

- (в) При применении этого параграфа следует производить коррекцию для любого градиента ВПП. Для учета эффекта ветра, взлетные параметры, базирующиеся на спокойном воздухе должны быть скорректированы с учетом не более 50% любого компонента встречного ветра и не менее 150% любого компонента попутного ветра, о которых имеется сообщение.

§ 135.369. Категория больших транспортных самолетов, с поршневыми двигателями. Ограничения на маршруте: Все двигатели работают.

- (а) Никто не имеет права производить взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов с весом, который при нормальном расходе топлива и масла не дает возможности произвести набор высоты (в футах в мин) при всех работающих двигателях со скоростью не меньшей $6,9 V_{SO}$ (т.е. числе футов, получаемом при умножении числа узлов на 6,90) на высоте не менее 1000 футов (300 м) над самым высоким расположением поверхности земли на протяжении в пределах 10 миль (16,1 км) с каждой стороны предполагаемого маршрута.
- (в) Этот параграф не касается категории больших транспортных самолетов сертифицированных согласно части 4а Правил Гражданской авиации.

§ 135.371. Категория больших транспортных самолетов,
с поршневыми двигателями: Ограничения на
маршруте: Один двигатель не работает

- (а) За исключением предусмотренного в п. (в) данного параграфа, никто не имеет права произвести взлет самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов с весом не позволяющим, при нормальном потреблении топлива и масла, при одном неработающем двигателе произвести набор высоты со скоростью в футах/мин не менее $(0,079 - 0,106 / N) V_{SO}^2$ (где N — число установленных двигателей, а V_{SO} выражена в узлах) на высоте не менее 1000 футов (300 м) над самой возвышенной поверхностью или препятствием в пределах 10 миль (16 км) с каждой стороны предполагаемого маршрута. Однако, в этом пункте, скорость набора высоты для самолетов транспортной категории сертифицированной согласно части 4а Правил Гражданской авиации установлена равной $0,026 V_{SO}^2$.
- (в) Вместо требований пункта (а) данного параграфа допускается производить полеты самолета с поршневыми двигателями категории больших транспортных самолетов на высоте "все двигатели работают" при наличии утвержденной схемы продолжения полета после отказа двигателя, к запасному аэропорту, где может быть произведена посадка согласно § 135.377 с учетом нормального потребления топлива и масла. После предполагаемого отказа двигателя, траектория полета должна обходить поверхность и любые препятствия в пределах 5 миль (8,05 км) с каждой стороны предполагаемого маршрута на расстоянии не менее, чем 2000 футов (600 м).
- (с) Если используется утвержденная схема п. (в) данного параграфа, то держатель сертификата должен обеспечить соответствие следующему:
- (I) Скорость набора высоты (предписываемая в Полетом руководстве самолета для соответствующего веса и высоты) используемая для вычисления траектории полета самолета должна быть уменьшена на количество футов/мин равное $(0,079 - 0,106 / N) V_{SO}^2$ (где N — число установленных двигателей, а V_{SO} выражена в узлах) для самолетов сертифицированных согласно части 25 данной главы и на $0,026 V_{SO}^2$.

- для самолетов сертифицированных согласно части 4а Правил Гражданской авиации.

- (2) Высота "все двигатели работают" должна быть достаточной для того, чтобы в случае отказа критического двигателя в любой точке маршрута, можно было бы продолжать полет до предусмотренного запасного аэропорта с использованием этой схемы. При определении взлетного веса предполагается, что самолет обходит критическое препятствие после отказа критического двигателя в точке расположенной относительно этого препятствия не ближе, чем ближайшая утвержденная радионавигационная отметка, если Администратор не утвердил схему разработанную на другом базисе, считая, что существует адекватная гарантия безопасности.
- (3) Самолет должен отвечать условиям п.(а) данного параграфа на высоте 1000 футов (300 м) над аэропортом, используемом в качестве запасного при данной схеме.
- (4) Схема должна содержать утвержденный метод по учету ветра и температуры, которые могли бы неблагоприятно сказаться на траектории полета.
- (5) При исполнении этой схемы разрешается производить аварийный слив топлива, если держатель сертификата докажет, что для этой процедуры имеется адекватная программа подготовки, что летному экипажу даны надлежащие инструкции и что приняты все другие меры предосторожности для обеспечения безопасности проведения этой схемы.
- (6) Держатель сертификата и Командир ЛА совместно должны выбрать запасной аэропорт, для которого соответствующие сводки погоды или прогнозы, или любая их комбинация, указывают на то что метеоусловия будут на момент прилета равны или лучше метеоминимума для запасного аэропорта, приведенного в Технических условиях держателя сертификата для данного аэропорта.

§ 135.373. Категория транспортных самолетов с четырьмя и более двигателями согласно части 25. Поршневые двигатели: Ограничения на маршруте. Отказ двух двигателей.

- (а) Никто не имеет права производить полеты самолета сертифици-

рованного согласно части 25 и имеющего 4 или более двигателя, если ;

(1) Вдоль предполагаемой трассы нет места, находящегося более, чем в 90 мин пути (при всех работающих двигателях и крейсерской мощности) от аэропорта отвечающего требованиям § 135.377; или

(2) Полет не производится при весе дающим самолету возможность при двух неработающих критических двигателях, произвести набор высоты со скоростью равной $0,013 V_{SO}^2$ футов/мин (т.е. числом футов в мин. полученным при умножении числа узлов в квадрате на 0,013) на высоте 1000 футов (300 м) над самой высокой точкой поверхности или препятствием в пределах 10 миль (16,1 км) с каждой стороны предполагаемого маршрута или на высоте 5000 футов (1500 м), той которая больше).

(в) В п.(а) (2) данного параграфа предполагается, что -

(1) Два двигателя отказывают в наиболее критической для взлетного веса точке;

(2) Потребление топлива и масла при всех работающих двигателях нормальны вплоть до точки, где отказали два двигателя, а два двигателя работают после этой точки;

(3) Там, где двигатели отказывают на высоте большей, чем предписанная минимальная высота, то при снижении с крейсерской высоты на минимальную не требуется соответствия предписанной скорости, если это требование сможет выполняться по достижению минимальной предписанной высоты и предполагая, что снижение будет происходить вдоль чистой траектории полета и что скорость снижения будет на $0,013 V_{SO}^2$ больше скорости в утвержденных летных характеристиках; и

(4) Если предусмотрен аварийный слив топлива, то вес самолета в точке, где отказали два двигателя рассматривается не меньше того, при котором останется достаточно топлива для следования до аэропорта, удовлетворяющего требованиям § 135.377 и для достижения непосредственно над аэропортом высоты не менее 1000 футов (300 м)

§ 135.375. Категория больших транспортных самолетов,
с поршневыми двигателями. Ограничения по
посадке; Аэропорты назначения

- (а) За исключением предусмотренного в п.(в) данного параграфа, ни один человек, проводящий полеты больших самолетов транспортной категории с поршневыми двигателями не имеет права произвести взлет этого самолета, если вес самолета по прибытии при нормальном расходе топлива и масла в полете, не дает возможности произвести полный останов при посадке в предполагаемом месте назначения, используя 60% эффективной длины каждой ВПП описанной ниже от точки, находящейся на расстоянии 50 футов (15 м) выше пересечения плоскости отсутствия препятствий и ВПП. При определении допустимого посадочного веса в аэропорте назначения предполагается следующее:
- (1) Самолет приземляется на наилучшую ВПП и в наилучшем направлении, в спокойном воздухе;
 - (2) Самолет приземляется на наиболее подходящую ВПП с учетом возможной скорости и направления ветра (согласно прогнозам на предполагаемое время прибытия, характеристик поведения данного типа самолета на земле и других условий, таких как посадочные средства и территория, и предполагая влияние на траекторию посадки и крен не более 50% составляющей встречного ветра и не более 10% составляющей попутного ветра.)
- (в) Самолет, которому запрещен взлет из-за того, что он не удовлетворяет п. (а) (2) данного параграфа может произвести взлет, если выбран запасной аэропорт, который удовлетворяет всем требованиям данного параграфа, за исключением того, что самолет сможет произвести посадку с полной остановкой в пределах 70% эффективной длины ВПП.

§ 135.377. Категория больших транспортных самолетов,
с поршневыми двигателями: Ограничения по
посадке: Запасные аэропорты

Никто не имеет права назначить в плане полета аэропорт в качестве запасного, если самолет (с весом предполагаемым на момент прибытия в аэропорт), базируясь на предположениях параграфа.

135.375 (а) (1) и (2), не может быть доведен до посадки с полным остановом в пределах 70% эффективной длины ВПП.

§ 135.379. Категория больших транспортных самолетов,
с турбодвигателями: Ограничения по взлету

- (а) Ни один человек, проводящий полеты большого самолета транспортной категории с турбодвигателями, не имеет права произвести взлет этого самолета с весом больше указанного в Полетном руководстве самолета для высоты превышения аэропорта и для температуры окружающего воздуха в момент взлета.
- (в) Ни один человек, производящий полеты самолета категории больших транспортных самолетов с турбодвигателями сертифицированного после 26 августа 1957, но до 30 августа 1959 (SR 422, 422A), не имеет права произвести взлет этого самолета с весом больше указанного в Полетном руководстве самолета для минимального расстояния требуемого для взлета. В случае самолета сертифицированного после 30 сент. 1958 (SR 422A, 422B) в расстояние взлета может входить расстояние полосы свободное от препятствий, но это расстояние не может быть больше, чем половина разбега при взлете.
- (с) Ни один человек проводящий полеты самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов сертифицированного после 29 августа 1959 (SR 422B) не имеет права производить взлет этого самолета с весом больше указанного в Полетном руководстве самолета, при котором должно обеспечиваться соответствие следующим требованиям:
 - (1) Расстояние прерванного взлета, по определению § 25.109 данной главы, не должно превышать длины полосы разбега плюс длины какого-либо пути для останова.
 - (2) Расстояние для взлета не должно превышать длины ВПП плюс длины какого-либо расстояния свободного от препятствий, за исключением того, что включенный путь отсутствия препятствий должен быть не более, чем половина длины ВПП.
 - (3) Пробег при взлете должен быть не более, чем длина ВПП.
- (d) Ни один человек, производящий полеты самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов не имеет права производить взлет этого самолета с весом большим, чем указанный в Полетном руководстве самолета -

- (1) Для самолета сертифицированного после 26 авг. 1957, но до 1 окт. 1958 (SR 422), разрешается траектория взлета, которая облетает все препятствия либо не меньше, чем на расстоянии $(35 + 0,01 D)$ футов по вертикали (D является расстоянием вдоль предполагаемой траектории полета от конца ВПП в футах), либо на расстоянии не менее 200 футов (60 м) по горизонтали в границах аэропорта и не менее 300 футов (90 м) по горизонтали после пролета границ; или
- net (2) Для самолета сертифицированного после 30 сент. 1958 (SR 422A, 422B) разрешается чистая траектория взлета, которая облетает все препятствия либо не менее чем на 35 футов (10,5 м) по вертикали, либо не менее, чем на 200 футов (60 м) по горизонтали в границах аэропорта и не менее чем на 300 футов (90 м) по горизонтали после вылета за границы аэропорта.
- (e) При определении максимального веса, минимальных расстояний и траекторий полета согласно пунктам от (a) до (d) данного параграфа должна производиться коррекция для предполагаемой для использования ВПП, учитывающая превышение аэропорта, эффективный градиент ВПП, а также окружающую температуру и составляющую ветра на момент взлета.
- (f) В данном параграфе предполагается, что самолет не производит разворота до достижения высоты равной 50 футам (15 м), как показано на траектории взлета или в параметрах траектории чистого взлета (что больше подходит) в Полетном руководстве самолета, а после этого максимальный разворот не превышает 15-ти градусов.
- (g) В данном параграфе термины дистанция взлета, взлетный разбег, чистая траектория взлета имеют то же самое значение, какое установлено в правилах, согласно которым самолет был сертифицирован.

§ 135.381. Категория больших транспортных самолетов, с турбодвигателями: Ограничения на маршруте: Один двигатель не работает.

- (a) Никто не имеет права произвести взлет самолета с турбодви-

гателями категории больших транспортных самолетов, имеющий вес при нормальном потреблении топлива и масла больше того, который обеспечивает соответствие п.п. а (1) или (2) данного параграфа при окружающих температурах ожидаемых на маршруте (при утвержденных параметрах чистой траектории маршрута в Полетном руководстве для этого самолета при одном неработающем двигателе).

- (1) Траектория имеет положительную крутизну на высоте не менее 1000 футов (300 м) над всей поверхностью и препятствиями в пределах 5-ти статутных миль (8,05 км). с каждой стороны предполагаемого пути и, дополнительно, если этот самолет был сертифицирован после 29 авг. 1958 (SR 422B) имеется положительная крутизна траектории на 1500 футах (450 м) над аэропортом, в котором предполагается посадка самолета после отказа двигателя.
- (2) Чистая траектория полета дает возможность самолету продолжать полет с критической высоты до аэропорта, где может быть произведена посадка согласно § 135.387 с облетом всей поверхности и препятствий в пределах 5-ти статутных миль (8,05 км) от предполагаемого маршрута не менее, чем на расстоянии 2000 футов (600 м) по вертикали, и с положительной крутизной траектории на расстоянии 1000 футов (300 м) над аэропортом, где самолет совершает посадку после отказа двигателя или, если этот самолет был сертифицирован после 30 сент. 1958 (SR 422A, 422B), с положительной крутизной траектории на высоте 1500 футов (450 м) над аэропортом, где самолет совершает посадку после отказа двигателя.
- (в) В пункте (а) (2) данного параграфа предполагается, что -
 - (1) Отказ двигателя происходит в наиболее критичной точке маршрута;
 - (2) Самолет пролетает над критическим препятствием после отказа двигателя в точке, расположенной по отношению к препятствию не ближе, чем утвержденная радионавигационная отметка, если только Администратор не утвердит другую схему, основанную на адекватных мероприятиях по безопасности.
 - (3) Для неблагоприятных ветров используется утвержденный метод;

- (4) Аварийный сброс топлива разрешается в том случае, если держатель сертификата докажет, что экипаж проинструктирован должным образом, что программа подготовки достаточна, и что предприняты все другие меры предосторожности для обеспечения безопасности этой процедуры;
- (5) Выбран запасной аэропорт, отвечающий предписанному метеоминимуму; и
- (6) Потребление топлива и масла после отказа двигателя равно разрешенному потреблению для утвержденных параметров чистой траектории полета в Полетном руководстве самолета.

§ 135.383. Категория больших транспортных самолетов, с турбодвигателями: Ограничения на маршруте: Два двигателя не работают.

- (а) Самолеты сертифицированные после 26 авг. 1957, но до 1 окт. 1958 (SR 422).

Никто не имеет права производить полет самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов вдоль предполагаемого маршрута, если

не соблюдается одно из следующих условий:

- (1) На предполагаемом маршруте нет места удаленного более чем на 90 минут полета (при работе всех двигателей на крейсерской мощности) от аэропорта, отвечающего требованиям § 135.387.
- (2) Вес самолета на маршруте, в соответствии с параметрами чистой траектории на маршруте при двух неработающих двигателях в Полетном руководстве самолета, дает возможность самолету пролететь от точки, где как предполагается, одновременно отказали оба двигателя до аэропорта, отвечающего требованиям § 135.387 с чистой траекторией полета (при ожидаемой окружающей температуре вдоль маршрута) имеющей положительную крутизну на высоте не менее 1000 футов (300 м) над всей поверхностью и препятствиями в пределах 5 статутных миль (8,05 км) с каждой стороны предполагаемого курса, или на высоте 5000 футов (450 м) (на той, которая больше). В пункте (а) (2) данного параграфа предполагается, что два двигателя отказывают в

наиболее критической точке маршрута, и что, если предусмотрен аварийный сброс топлива, то в величину веса самолета в точке, где отказали два двигателя, входит достаточное количество топлива для продолжения полета до аэропорта и прибытие на высоте не менее 1000 футов (300 м) непосредственно над аэропортом, и что потребление топлива и масла после отказа двух двигателей равно потреблению разрешенному для параметров чистой траектории полета в Полетном руководстве самолета.

- (в) Самолеты сертифицированные после 30 сент. 1958, по до 30 авг. 1959 (SR 4222A).

Никто не имеет права производить полеты самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов по предполагаемому маршруту, если не выполняется одно из следующих требований:

- (1) На предполагаемом маршруте нет места удаленного более, чем на 90 мин. полета (при всех двигателях, работающих на крейсерской мощности) от аэропорта, отвечающего требованиям § 135.387.
- (2) Вес самолета, в соответствии с параметрами чистой траектории на маршруте при двух неработающих двигателях в Полетном руководстве самолета, позволяет произвести полет самолета от точки, в которой предположительно одновременно отказали два двигателя, до аэропорта отвечающего требованиям § 135.387 при чистой траектории полета (с учетом предполагаемой окружающей температуры на маршруте) имеющей положительную крутизну на высоте не менее 1000 футов (300 м) над всей поверхностью и препятствиями в пределах 5-ти статутных миль (8,05 км) с обеих сторон предполагаемого маршрута или на высоте 2000 футов (600 м) (на той, которая больше).

В пункте (в) (2) данного параграфа принято, что два двигателя отказывают в наиболее критической точке маршрута и что в вес самолета в точке, где отказали два двигателя, входит достаточно топлива для продолжения полета до аэропорта, прибытия в него на высоте не менее 1500 футов (450 м) непосредственно над аэропортом и после это-

го для продолжения полета в течение 15 мин. при крейсерской мощности или тяге (или обеих), и что потребление топлива и масла после отказа двигателей будет равно потреблению разрешенному для параметров чистой траектории полета в Полетном руководстве самолета.

(с) Самолет сертифицированный после 29 авг. 1959 (SR 422B)

Никто не имеет права производить полеты самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов по предполагаемому маршруту, если не обеспечивается соответствие одному из следующих требований:

- (1) На предполагаемом маршруте нет места удаленного более, чем на 90 мин полета (при всех двигателях, работающих с крейсерской мощностью) от аэропорта, отвечающего требованиям § 135.387.
- (2) Все самолета при двух неработающих двигателях на маршруте, данные чистой траектории полета в Полетном руководстве самолета разрешают продолжать полет от точки, в которой произошел, предположительно, одновременный отказ двух двигателей до аэропорта, отвечающего требованиям § 135.387 с учетом продолжения полета (при учете окружающей температуры ожидаемой вдоль маршрута), облетая на расстоянии не меньше 2000 футов (600 м) по вертикали всю поверхность и препятствия в пределах 5-ти статутных миль (8,05 км) с каждой стороны предполагаемого маршрута. В данном пункте принято, что -
 - (i) Оба двигателя отказывают в наиболее критической точке маршрута;
 - (ii) Чистая траектория полета имеет положительный наклон на 1500 футах (450 м) над аэропортом, где решено совершить посадку после отказа двигателей;
 - (iii) Аварийный слив топлива будет утвержден, если держатель сертификата докажет, что экипаж проинструктирован надлежащим образом, что программа подготовки достаточна, и что приняты все другие меры предосторожности для обеспечения безопасности этой процедуры.
 - (iv) В вес самолета в точке, где отказали два двигателя входит достаточное количество топлива

для продолжения полета к аэропорту, для прибытия в него на высоте не менее 1500 футов непосредственно над аэропортом и для полета после этого в течение 15 мин при крейсерской мощности или тяге, или обеих; и

- (V) Потребление топлива и масла после отказа двигателей равно разрешенному потреблению для параметров чистой траектории полета в Полетном руководстве самолета.

§ 135.385. Категория больших транспортных самолетов;
с турбодвигателями: Ограничения по посадке;
Аэропорты назначения

- (а) Никто не имеет права производить взлет самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов при весе (предусматривая нормальное потребление топлива и масла в полете до аэропорта назначения или запасного аэропорта), который в момент прибытия будет превосходить посадочный вес в Полетном руководстве самолета для превышения аэропорта назначения или запасного аэропорта и температуры предполагаемой к моменту посадки.

В исключением предусмотренного в п.п. (с) (d) или (е) данного параграфа, ни один человек проводящий полеты самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов, не имеет права произвести взлет этого самолета, если его вес по прибытии, предполагая нормальное потребление топлива и масла в полете (в соответствии с расстоянием приземления в Полетном руководстве самолета для высоты превышения аэропорта назначения и ветровой обстановки предполагаемой к моменту посадки) не позволит произвести посадку с полным остановом в предполагаемом аэропорте назначения в пределах 60 % эффективной длины каждой ВПП описанной ниже из точки, расположенной на 50 футов (15 м) выше пересечения плоскости допускаемого расстояния до препятствия и ВПП. При определении допустимого посадочного веса в аэропорте назначения рассматриваются следующие варианты:

- (1) Самолет садится на наиболее удобную ВПП, в наиболее удобном направлении, при отсутствии ветра.
- (2) Самолет садится на наиболее подходящую ВПП с учетом возможной скорости и направления ветра, характеристик наземного поведения самолета и с учетом других условий, таких, как посадочные средства и территория.
- (с) Турбовинтовой самолет, которому был запрещен взлет из-за несоответствия требованиям п.п. (в) (2) данного параграфа, может взлететь, если выбран запасной аэропорт, который отвечает всем требованиям этого параграфа за исключением того, что самолет сможет осуществить посадку с полным остановом в пределах 70% эффективной длины ВПП.
- (d) Если на основании демонстрации фактической техники посадки на сырые ВПП для определенного типа и модели самолета, не утверждена и не включена в Полетное руководство самолета более короткая дистанция посадки (но не менее требуемой п.(в) данного параграфа), то никто не имеет права произвести взлет турбореактивного самолета, если соответствующие сводки погоды или прогнозы, или любая их комбинация, указывают на то, что ВПП в аэропорте назначения могут быть сырыми или скользкими в расчетное время прибытия и эффективная длина ВПП в аэропорте назначения не равна, по меньшей мере, 115% длины ВПП требуемой п. (в) данного параграфа.
- (е) Турбореактивный самолет, которому запрещен взлет из-за несоответствия требованиям п. (в) (2) данного параграфа, может произвести взлет, если запасной аэропорт выбран таким образом, что отвечает всем требованиям п. (в) данного параграфа.

§ 135.387. Категория больших транспортных самолетов, с турбодвигателями: Ограничения по посадке:
Запасные аэропорты

Никто не имеет права выбрать аэропорт в качестве запасного для самолета с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов, если (на основе предположений § 135.385 (в)) этот самолет при весе предполагаемом на момент прибытия, не может быть доведен до посадки с полным остановом в пределах 70% эффективной длины ВПП для турбовинтовых самолетов и 60% эффективной

длины ВПП для турбореактивных самолетов из точки находящейся на 50 футов (15 м) выше пересечения плоскости допускаемого расстояния до препятствий и ВПП.

§ 135.389. Категория больших нетранспортных самолетов:
Ограничения по взлету

- (а) Никто не имеет права произвести взлет самолета категории больших нетранспортных самолетов при весе этого самолета большем, чем вес, который позволяет произвести посадку с полным остановом в пределах эффективной длины ВПП из любой точки взлета до достижения 105% минимальной эволютной скорости (минимальной скорости, при которой можно надежно управлять палетом после выхода из строя двигателя) или 115% мощности скорости сваливания в положении взлета (той из них, которая больше).
- (в) В данном параграфе -
- (1) Предполагается, что при взлете во время разгона используется мощность всех двигателей;
 - (2) В расчет могут приниматься не более 50% составляющей известной скорости встречного ветра или не менее 150 % известной скорости попутного ветра;
 - (3) Средний градиент ВПП (разность между высотой конечных точек ВПП разделенная на суммарную длину) принимается равным более 0,5%;
 - (4) Принято, что полет самолета происходит в стандартной атмосфере; и
 - (5) Для взлета термин эффективная длина ВПП означает расстояние от конца ВПП, с которого происходит старт взлета до точки, в которой плоскость допускаемого расстояния до препятствий на другом конце ВПП пересекает центральную линию ВПП.

§ 135.391. Категория больших нетранспортных самолетов:
Ограничения на маршруте: Один двигатель
не работает.

- (а) За исключением предусмотренного в п. (в) данного параграфа, никто не имеет права произвести взлет самолета категории

больших нетранспортных самолетов с весом, который не позволяет осуществить набор высоты со скоростью не менее 50 футов/мин (0,25 м/сек) при неработающем критическом двигателе до высоты не менее 1000 футов (300 м) над самым высоким препятствием в пределах 5-ти миль (8,05 км с каждой стороны предполагаемого маршрута или до 5000 м (1500 м) до той из этих высот, которая больше.

- (в) Вопреки п. (а) данного параграфа, если Администратор решит, что безопасность полета при этом не нарушается, то допускается производить полет самолета на высоте, которая позволит ему в случае отказа двигателя, перелететь через все препятствия в пределах 5-ти миль (8,05 км) с каждой стороны предполагаемого маршрута на расстоянии 1000 футов (300 м). Если используется такая процедура, то скорость снижения для соответствующего веса и высоты принята на 50 футов/мин (0,25 м/сек) больше, чем скорость в утвержденных летных характеристиках. До утверждения этой процедуры Администратор рассматривает следующие вопросы, касающиеся маршрута, участка маршрута и области полета :

- (1) Надежность прогноза погоды и ветра;
- (2) Расположение и вид наземных средств навигации;
- (3) Преобладающие метеоусловия, особенно частота и количество обычно встречающейся турбулентности.
- (4) Характеристика территории;
- (5) Вопросы воздушного движения.
- (6) Любые другие эксплуатационные вопросы, влияющие на полеты.

- (с) В данном параграфе предполагается, что-

- (1) Критический двигатель не работоспособен;
- (2) Пропеллер неработающего двигателя находится в положении минимального лобового сопротивления;
- (3) Закрылки и шасси находятся в наиболее благоприятном положении;
- (4) Работающие двигатели развивают максимальную длительную мощность;
- (5) Самолет производит полет в стандартной атмосфере; и
- (6) Вес самолета неуклонно уменьшается по мере использования топлива и масла.

§ 135.393. Категория больших нетранспортных самолетов:
Ограничения по посадке: Аэропорты назначения

- (а) Никто не имеет права произвести взлет самолета категории больших нетранспортных самолетов при весе, который -
- (1) При расчетном потреблении топлива и масла окажется большим веса, который позволит произвести посадку с полным остановом в пределах 60% эффективной длины наиболее подходящей ВПП в аэропорте назначения; и
 - (2) Больше, чем вес, который допускается, если посадка происходит на ВПП, которая
 - (i) Имеет максимальную эффективную длину и при отсутствии ветра; и
 - (ii) Требуется при возможном ветре при учете не более 50% составляющей встречного ветра и не менее 150% составляющей попутного ветра.
- (в) Для данного параграфа принято; что -
- (1) Самолет пролетает непосредственно над пересечением плоскости допустимого расстояния до препятствий и ВПП на высоте 50 футов (15 м) с заходом на посадку с равномерным планированием с фактической приборной скоростью не менее $1,3 V_{S_0}$;
 - (2) Посадка не требует от пилота особого мастерства; и
 - (3) Полет самолета происходит в стандартной атмосфере.

§ 135.395. Категория больших нетранспортных самолетов:
Ограничения по посадке: Запасные аэропорты

Никто не имеет права выбрать аэропорт в качестве запасного для самолета категории больших нетранспортных самолетов, если этот самолет (с весом ожидаемым в момент прибытия) на основании предположения § 135.393 (в) не сможет произвести посадку с полным остановом в пределах 70% эффективной длины ВПП.

§ 135.397. Категория малых транспортных самолетов:
Ограничения по летным характеристикам

- (а) Никто не имеет права производить полеты самолета с поршневыми двигателями категории малых транспортных самолетов, если

не соблюдаются ограничения по весу согласно § I35.365, ограничения по взлету согласно § I35.367 (кроме п. (а)(3)) и ограничения по посадке согласно §§ I35.375 и I35.377.

- (в) Никто не имеет права производить полеты самолета с турбодвигателями категории малых транспортных самолетов, ^{если} не соблюдаются ограничения по взлету согласно § I35.379 (за исключением п.п. (d) и (f)) и ограничения по посадке согласно §§ I35.385 и I35.387.

I35.398. Категория вспомогательных пассажирских самолетов: Ограничения по летным характеристикам.

- (а) Никто не имеет права производить полеты самолета категории вспомогательных пассажирских самолетов, если данное лицо не соблюдает ограничений по взлетному весу из утвержденного Полетного руководства самолета.
- (в) Никто не имеет права произвести взлет самолета типа сертифицированного в категории вспомогательных пассажирских самолетов с весом больше указанного в Полетном руководстве самолета, который обеспечивает чистую траекторию взлета облетающую все препятствия либо на высоте не менее 35 футов (10,5 м) по вертикали, либо на расстоянии не менее 200 футов (60 м) по горизонтали в границах аэропорта и не менее 300 футов (90 м) по горизонтали пролетов его границы.
- (с) Никто не имеет права производить полеты самолета категории вспомогательных пассажирских самолетов, если не обеспечиваются ограничения по посадке предписанные в §§ I35.385 и I35.387 данной части. В данном параграфе подразумевается, что §§ I35.385 и I35.387 касаются всех самолетов категории вспомогательных пассажирских самолетов, что не противоречит их применимости к категории больших транспортных самолетов с турбодвигателями.
- (d) При определении максимального веса, минимальных расстояний и траектории полета согласно пунктов от (а) до (с) данного параграфа, должна быть произведена корректировка с учетом ВПП, которая будет использоваться, превышения аэропорта, эффективного градиента ВПП, окружающей температуры и составляющей ветра на момент взлета.

- (е) Для данного параграфа предполагается, что самолет не производит разворота до достижения высоты 50 футов (15 м), как приведено в параметрах чистой траектории взлета в Полетном руководстве самолета, а после этого максимальный угол разворота не превышает 15 градусов.

/ Док. № 23516, Изм. 135-21, 52 FR1836, от 15 янв. 1987 /.

§ 135.399. Категория малых нетранспортных самолетов:
Ограничения по летным характеристикам.

- (а) Никто не имеет права производить полет малого самолета с поршневыми двигателями или турбовинтового малого самолета, сертифицированного согласно § 135.169 (в) (2), (3), (4), (5) или (6), если не обеспечивается соблюдение ограничений по взлетному весу в утвержденном Полетном руководстве самолета или эквивалентном документе для полетов, проводимых согласно данной части, и, если самолет сертифицирован согласно § 135.169 (в) (4) или (5) - ограничений по посадочному весу в утвержденном Полетном руководстве самолета или эквивалентном документе для полетов согласно данной части.
- (в) Никто не имеет права производить полет самолета сертифицированного согласно § 135.169 (в) (6), если не соблюдаются ограничения по посадке предписываемые §§ 135.385 и 135.387 данной части. В данном параграфе, §§ 135.385 и 135.387 относятся к поршневым и турбовинтовым малым самолетам, что не противоречит их применимости к самолетам с турбодвигателями категории больших транспортных самолетов.

/ 44 FR 53731, 17 сент. 1979 /.

ПОДЧАСТЬ 5 - ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ,
ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПЕРЕДЕЛКИ

§ 135.411. Применимость

- (а) Эта подчасть предписывает, в дополнение к изложенным в других частях данной главы правилам по тех.обслуживанию, профилактическому тех. обслуживанию и переделкам, следующие правила для каждого держателя сертификата:

- (1) Самолет, тип которого сертифицирован на 9 или менее пассажирских мест, исключая любые места для пилотов, должен подвергаться тех. обслуживанию согласно частям 91 и 43 данной главы и §§ 135.415, 135.417 и 135.421. Утвержденная программа проверки состояния самолета должна использоваться согласно § 135.419.
- (2) Самолет, тип которого сертифицирован на 10 и более пассажирских мест, исключая любые места для пилотов, должен подвергаться тех. обслуживанию согласно программе тех. обслуживания изложенной в §§ 135.415, 135.417 и от 135.423 до 135.443.
- (в) Держатель сертификата может выбрать программу тех. обслуживания своего самолета согласно п. (а) (2) данного параграфа, если от него не требуется иного.

§ 135.413. Ответственность за летную годность

- (а) Каждый держатель сертификата, в первую очередь, ответственен за летную годность своего ЛА, т.е. за летную годность корпуса, двигателей ЛА, пропеллеров, несущих винтов, приборов и частей, и должен производить тех. обслуживание своего ЛА согласно данной главы и должен устранять все дефекты между требуемыми сроками тех. обслуживания требуемыми частью 43 данной главы.
- (в) Каждый держатель сертификата, который производит тех. обслуживание своего ЛА согласно § 135.411 (а) (2) должен -
 - (1) Производить тех. обслуживание, профилактическое тех. обслуживание (профилактику) и переделки своего ЛА, в том числе корпуса, двигателей ЛА, пропеллеров, несущих винтов, приборов, аварийного оборудования и других частей, согласно требованиям своего Руководства и данной главы; или
 - (2) Заключать соглашения с другим лицом на производство тех. обслуживания, профилактики или переделки. Однако держатель сертификата должен обеспечить, чтобы тех. обслуживание, профилактика или переделки проводились этим лицом согласно Руководству держателя сертификата и данной главы.

§ 135.415. Донесения о механической надежности

- (а) Каждый держатель сертификата должен сообщить о возникновении или обнаружении каждого отказа, неисправности или дефекте ЛА касающихся -
- (1) Пожара, возникшего в полете, и об исправности работы при этом соответствующей системы пожарной сигнализации.
 - (2) Пожара, возникшего в полете, при котором не сработала пожарная сигнализация.
 - (3) Ложного срабатывания системы пожарной сигнализации в полете.
 - (4) Выхлопной системы, которая оказывает в полете отрицательное влияние на поток топлива или вызывает повреждения прилегающих конструкций, оборудования или частей.
 - (5) Части ЛА, которая вызывает во время полета накопление или циркуляцию дыма, пара, или ядовитых и не ядовитых испарений в отсеках для экипажа или в пассажирском салоне.
 - (6) Остановка двигателя во время полета из-за срыва пламени.
 - (7) Остановка двигателя во время полета из-за внешнего повреждения двигателя или корпуса ЛА.
 - (8) Остановка двигателя во время полета из-за засасывания посторонних предметов или из-за обледенения.
 - (9) Остановка нескольких двигателей во время полета
 - (10) Системы флюгирования пропеллера или способности управлять форсировкой двигателя во время полета.
 - (11) Топливной системы или системы аварийного слива топлива, которая в полете отрицательно влияет на поток топлива или вызывает опасные утечки.
 - (12) Сампроизвольного выпуска или ^{уборки} втягивания шасси, а также открытия или закрытия створок шасси в полете.
 - (13) Состояния частей тормозной системы приводящего к отказу срабатывания тормозного механизма при движении ЛА по земле.
 - (14) Конструкции ЛА, требующей большого ремонта.
 - (15) Поломок, постоянной деформации или коррозии конструкции ЛА, превышающих максимально допустимое значение

со стороны изготовителя или ФАА; и

(16) Частей или систем ЛА, которые приводят к необходимости аварийных действий во время полета (кроме действий по останову двигателя).

- (в) В данном параграфе термин "во время полета" означает период с момента, когда ЛА отрывается от поверхности земли при взлете до момента соприкосновения с землей при посадке.
- (с) В дополнение к донесениям, требуемым п.(а) данного параграфа, каждый держатель сертификата должен сообщать о любой другой аварии, неисправности или дефекте в ЛА, которые возникли или обнаружены в любое время, если, по его мнению, авария, неисправность или дефект создали опасность или могут создать опасность для полета ЛА.
- (d) Каждый держатель сертификата должен посылать каждое донесение, требуемое данным параграфом, в письменном виде за каждые 24 часа, начинающиеся ежедневно в 09.00 часов по местному времени и заканчивающиеся в 09.00 часов по местному времени на следующий день, в Окружное управление летных стандартов ФАА, ответственное за общую проверку данного держателя сертификата. Каждое донесение о происшествиях за период равный 24 часам должен быть отправлен почтой или передан в Управление в течение последующих 72 часов. Однако, из-за субботы или воскресенья донесение может быть отправлено или передано в следующий понедельник, а из-за каникул может быть отправлено или передано в следующий рабочий день. Для ЛА, выполняющего полеты в местности, где почта не отправляется, донесения могут быть отправлены или переданы в течение 72 часов после возвращения ЛА в точку, из которой почта отправляется.
- (е) Держатель сертификата должен передать донесения требуемые данным параграфом в форме и виде предписанном Администратором и должен включить в него следующие сведения, если они имеются:
 - (1) Тип и опознавательный номер ЛА
 - (2) Фамилию эксплуатанта
 - (3) Дату
 - (4) Характер аварии, неисправности или дефекта

- (5) Определение частей и систем, вызвавших происшествия, включая информацию, относящуюся к типовому назначению главных составных частей и времени прошедшего с последнего ремонта или переборки, если оно известно.
- (6) Вероятную причину аварии, неисправности или дефекта (например, износ, поломка, недостаток конструкции или ошибка персонала).
- (7) Другую информацию, относящуюся к происшествию, необходимую для более полного определения причины и серьезности происшествия или действий по исправлению.
- (f) От держателя сертификата, который также является держателем сертификата типа (включая дополнительный сертификат типа), утверждения изготовителя частей или утверждения предписаний технического стандарта, или если имеется лицензия типа сертификата, не требуется донесения об аварии , неисправности или дефекте согласно данному параграфу , если им было сделано донесение согласно §§ 21.3 или 37.17 данной главы или согласно части 830 правил Национального Совета транспортной безопасности по сообщениям о неожиданных происшествиях.
- (g) Никто не имеет права задерживать донесение, требуемое данным параграфом, даже если отсутствует информация, которая данным параграфом требуется.
- (h) Если держатель сертификата получает дополнительную информацию, включая информацию от изготовителя или другого агентства, касающуюся донесения требуемого данным параграфом, он должен немедленно сообщить о нем в виде дополнения к первоначальному донесению со ссылкой на дату и место передачи первого донесения.

§ 135.417. Сводный отчет о механических перерывах

Каждый держатель сертификата должен отправить по почте или передать до конца 10-го дня следующего месяца сводный отчет за предшествующий месяц о следующих происшествиях в многомоторном самолете в Окружное Управление летных стандартов ФАА, ответственное за общую проверку данного держателя сертификата:

- (a) Каждом перерыве полета, внеплановой смене ЛА на маршруте, внеплановой остановки или изменения маршрута, вызванных

известными или предполагаемыми механическими затруднениями или неисправностями, о которых не требовалось сообщать согласно § 135.415.

- (в) Числе флюгирования пропеллера во время полета, с указанием типа пропеллера и двигателя, а также ЛА, на котором он установлен.

О флюгированиях пропеллера с целью обучения, демонстрации или летной проверки сообщать не требуется.

§ 135.419. Утвержденная программа осмотра ЛА

- (а) Когда бы Администратор не нашел, что осмотры ЛА требуемые или допустимые согласно части 91 данной главы не достаточны для удовлетворения требованиям данной части, а также по обращению держателя сертификата, Администратор может изменить технические условия держателя сертификата согласно § 135.17, потребовать или разрешить утвержденную программу осмотра для любой марки и модели ЛА, если держатель сертификата имеет в эксклюзивном использовании хотя бы один такой ЛА (по определению § 135.25 (в)).
- (в) Держатель сертификата, который обращается с просьбой об изменении своих технических условий относительно утвержденной программы осмотра ЛА, должен передать эту программу Администратору вместе с просьбой об ее утверждении.
- (с) Каждый держатель сертификата, согласно техническим условиям которого требуется иметь утвержденную программу осмотра ЛА, должен передать эту программу на утверждение Администратору в течение 30 дней после изменения его технических условий или в любой другой период, который может предписать Администратор в технических условиях.
- (d) Программа осмотра ЛА переданная на утверждение Администратору должна содержать следующее:
 - (I) Инструкции и правила по проведению осмотра ЛА (куда должны быть включены необходимые испытания и проверки с детальным изложением частей и областей, которые должны подвергаться осмотру, корпуса, двигателей, пропеллеров, несущих винтов, приборов и аварийного оборудования).

- (2) План по проведению осмотров ЛА согласно п. (d) (I) данного параграфа, в котором должны быть указаны отработанное время, календарное время, число полетов системы или любая комбинация из вышеприведенного.
- (3) Инструкции и правила регистрации несогласий при проверках и корректировки отклонений или отсрочки корректировки включая форму проведения записей.
- (e) После утверждения держатель сертификата должен включить утвержденную программу осмотра самолета в Руководство, требуемое § 135.21.
- (f) Когда бы Администратор не нашел, что требуется пересмотр утвержденной программы осмотра ЛА для сохранения ее соответствия, держатель сертификата должен после уведомления Администратора, провести любые изменения программы, которые Администратор считает необходимыми. Держатель сертификата может направить Администратору просьбу о пересмотре уведомления о необходимости проведения каких-либо изменений в программе. Просьба должна быть представлена представителям Администратора, приписанным к данному держателю сертификата в течение 30 дней после получения им уведомления. За исключением срочных случаев требующих немедленных действий из соображений безопасности, передача просьбы приостанавливает действие уведомления в ожидании решения Администратора.
- (g) Каждый держатель сертификата, имеющий утвержденную программу осмотра ЛА, должен подвергнуть каждый ЛА (которого касается эта программа) осмотру в соответствии с этой программой.
- (h) Регистрационный номер каждого ЛА, которого касается утвержденная программа осмотра, должен быть включен в технические условия держателя сертификата.

§ 135.421. Дополнительные требования по техническому обслуживанию

- (a) Каждый держатель сертификата, который проводит полеты ЛА типа сертифицированного на 9 и менее пассажирских мест, включая любые места для пилота, должен руководствоваться рекомендуемой изготовителем программой тех.обслуживания, или программой, утвержденной Администратором для каждого ЛА, двигателя, пропеллера, несущего винта и каждого пред-

мета аварийного оборудования, требуемого согласно данной главы.

- (в) В данном параграфе "Программа тех.обслуживания изготовителя" является программой содержащейся в руководстве по тех. обслуживанию, или инструкциях по тех.обслуживанию, выпущенных изготовителем, как это требуется в данной главе, для ЛА, двигателя ЛА, пропеллера, несущего винта или для любого предмета аварийного оборудования.

§ 135.423. Техническое обслуживание, профилактика и организация переделок.

- (а) Каждый держатель сертификата, который проводит какое-либо тех. обслуживание (кроме требуемых осмотров) профилактику или переделки и любое лицо, с которым он заключает соглашение на производство этой работы должен располагать организацией, которая может должным образом провести эту работу.
- (в) Каждый держатель сертификата, который проводит какие-либо осмотры требуемые его Руководством согласно § 135.427 (в) (2) или (3) (называемых в данной подчасти Требуемые осмотры), и каждое лицо, с которым он заключает соглашение на проведение этой работы, должен иметь организацию, которая смогла бы должным образом произвести эту работу.
- (с) Каждое лицо проводящее техническое обслуживание в дополнение к другому тех. обслуживанию, профилактике и переделкам, должно организовать свою работу так, чтобы отделить требуемые действия по осмотру от других работ по тех. обслуживанию, профилактике и переделкам. Это отделение должно осуществляться на уровне ниже уровня административного управления, на котором лежит общая ответственность за требуемые действия по осмотру и другому тех.обслуживанию, профилактике и переделкам.

§ 135.425. Программа технического обслуживания, профилактики и переделок.

Каждый держатель сертификата должен иметь программу осмотра и программу для другого технического обслуживания, профилактики и переделок, которая обеспечивает -

- (а) Проведение держателем сертификата или другими лицами технического обслуживания, профилактики и переделок согласно Руководству держателя сертификата ;
- (в) Наличие компетентного персонала и адекватных средств и оборудования для надлежащего проведения тех. обслуживания, профилактики и переделок; и
- (с) Летную годность каждого ЛА допущенного к работе и проведение его надлежащего тех. обслуживания для проведения полетов согласно данной части.

§ 135.427. Требования к Руководству

- (а) Каждый держатель сертификата должен включить в свое Руководство схему или описание своей организации требуемой параграфом 135.435 и перечень лиц, с которыми он заключил соглашение о проведении любого из требуемых осмотров, другого тех.обслуживания, профилактики и изменений, а также общее описание этой работы.

Каждый держатель сертификата должен внести в свое Руководство программу, требуемые § 135.425, которыми следует руководствоваться при проведении тех. обслуживания, профилактики и изменений этого ЛА держателя сертификата, включая программы для корпуса, для двигателей, пропеллеров, несущих винтов, приборов, аварийного оборудования и других частей.

В программы должно входить по меньшей мере следующее:

- (1) Метод проведения нормального и специального тех. обслуживания (кроме требуемых осмотров) профилактики и изменений.
- (2) Указание объектов тех. обслуживания и изменений, которые должны подвергаться осмотру (требуемые осмотры), включая по меньшей мере те, которые могут привести к авариям; неисправностям или дефектам угрожающим безопасности полета ЛА, если они не будут проведены надлежащим образом, или если будут использоваться непригодные составные части или материалы.
- (3) Метод проведения требуемых осмотров и указание должностей персонала уполномоченного проводить каждый требуемый осмотр.

- (4) Правила по перепроверке работы произведенной на основании данных обнаруженных предыдущим требуемым осмотром.
 - (5) Правила, стандарты и ограничения необходимые для проведения требуемых осмотров и приемки, или отказа в приемке, любого предмета подвергаемого осмотру, или правила по проведению периодического осмотра и калибровки точных инструментов, измерительных устройств и испытательного оборудования
 - (6) Правила по обеспечению проведения всех требуемых проверок.
 - (7) Инструкции по запрету лицу, проводившему какую-либо работу, производить требуемый осмотр этой работы.
 - (8) Инструкции и правила для предотвращения отмены какого-либо решения инспектора относительно требуемой инспекции (осмотра) со стороны каких-либо лиц, кроме наблюдателей Органа проводящего инспекцию или представителя Административного управления, которое несет общую ответственность за проведение как требуемых осмотров, так и за другое тех. обслуживание, профилактику и переделки.
 - (9) Правила для обеспечения того, чтобы требуемые осмотры и другое тех. обслуживание, профилактика и изменения, которые не завершены из-за перерыва в работе, были бы завершены надлежащим образом до выпуска ЛА в эксплуатацию.
- (с) Каждый держатель сертификата должен иметь в своем руководстве подходящую систему (которая может содержать систему кодирования), обеспечивающую сохранение следующей информации:
- (1) Описания (или ссылки на информацию приемлемую для Администратора) проделанной работы;
 - (2) Фамилии лица проводящего работу, если работа проводится лицом не из организации держателя сертификата; и
 - (3) Фамилию или другую опознавательную идентификацию лица принявшего (утвердившего) работу.

§ 135.429. Требуемый проверяющий персонал

- (а) Никто не имеет права использовать какое-либо лицо для проведения требуемых осмотров (проверок), если это лицо не имеет соответствующего удостоверения, подготовки, квалифи-

кации и полномочий на проведение этой работы.

- (в) Никто не имеет права разрешить какому-либо лицу проводить требуемый осмотр, если в момент проведения работы это лицо не находится под контролем и наблюдением инспектирующего органа.
- (с) Ни один человек не имеет права производить требуемый осмотр, если он сам проводит ту работу, которая требует осмотра.
- (d) Для винтокрылого ЛА, проводящего полеты в отдаленные области или места, Администратор может утвердить правила, которые разрешают пилоту проведение отдельных пунктов требуемого осмотра, если нет другого квалифицированного лица, при этом предусматривается, что -
 - (1) Пилот является служащим держателя сертификата;
 - (2) Может быть доказано, к удовлетворению Администратора, что каждый пилот уполномоченный проводить требуемые осмотры имеет для этого надлежащую подготовку и квалификацию;
 - (3) Требуемый осмотр необходим из-за механического останова (перерыва) и не является частью постоянной программы тех.обслуживания держателя сертификата для обеспечения летной годности;
 - (4) Каждый пункт проверяется после каждого полета до тех пор, пока он не будет проверен механиком соответствующей квалификации, но не тем, который производил первоначально эту работу; и
 - (5) Каждый объект, который подвергается требуемому осмотру, и который является частью системы управления полетом должен быть проверен в полете и осмотрен повторно перед тем, как ЛА получит разрешение на возвращение в эксплуатацию.
- (е) Каждый держатель сертификата должен хранить, или должен обеспечить хранение каждым лицом, с которым он заключает соглашение на проведение требуемых проверок, действующего списка лиц, которые подготовлены, квалифицированы и утверждены на проведение требуемых осмотров. Должны быть перечислены фамилии и должности этих лиц и осмотры, которые они уполномочены проводить. Держатель сертификата (или лицо, с которым он имеет соглашение на проведение требуемых осмот-

ров) должен передать в письменном виде лицу, которому выданы эти полномочия, с описанием пределов его ответственности, полномочий и ограничений. Этот перечень должен быть доступен для проверки Администратором по его запросу.

/ Док. № 16097, 43 FR 46783, 10 окт. 1978, с измен. по Изм. № 135.20, 51 FR 40710 от 7 ноября 1986 /.

§ 135.431. Непрерывный анализ и надзор

- (а) Каждый держатель сертификата должен разработать и хранить систему для непрерывного анализа и надзора за проведением и эффективностью его программы требуемых осмотров и программы по другому тех. обслуживанию, профилактике и изменениям для коррекции любых недостатков этих программ, независимо от того проводятся ли эти программы держателем сертификата или другим лицом.
- (в) Когда бы Администратор не решил, что какая-либо или все программы указанные в п.(а) данного параграфа не содержат надлежащих процедур и стандартов для того, чтобы соответствовать данной части, держатель сертификата должен, после получения уведомления от Администратора, произвести в этих программах требуемые Администратором изменения.
- (с) Держатель сертификата может направить Администратору прошение о пересмотре его уведомления о необходимости произвести изменения программы. Прошение должно быть подано в Округное Управление летных стандартов ФАА, ответственное за общий контроль данного держателя сертификата, в течение 30 дней с момента получения уведомления. Кроме случаев, когда требуются немедленные экстренные действия в интересах безопасности, подача прошения приостанавливает действие уведомления до решения Администратора.

§ 135.433. Программа подготовки по тех.обслуживанию и профилактике

Каждый держатель сертификата, или лицо проводящее работы по тех. обслуживанию и профилактике, должны иметь программу подготовки (обучения), обеспечивающую чтобы каждый (включая инспектирующий персонал), который решает вопрос о качестве проделанной рабо-

ты, был полностью информирован в отношении используемых схем, методов нового оборудования и был достаточно компетентен для выполнения своих обязанностей.

§ 135.435. Требования по наличию сертификата

- (а) За исключением тех. обслуживания, профилактики, изменений и требуемых осмотров, которые проводятся на ремонтных станциях сертифицированных согласно требований подчасти С части 145 данной главы, каждое лицо непосредственно назначенное на проведение тех. обслуживания, профилактики или изменений, и каждое лицо проводящее требуемые осмотры должно иметь соответствующий сертификат члена летного экипажа.
- (в) В данном параграфе лицом "непосредственно назначенным" является каждое лицо занимающее должность, на которой это лицо непосредственно отвечает за работу мастерской или станции, проводящей тех. обслуживание, профилактику и изменения или другие действия, влияющие на летную годность. Лицо, которое "непосредственно назначено" не обязано постоянно присутствовать и руководить каждым рабочим, но должно быть доступно для консультаций и принятия решения по вопросам, требующим инструктирования или решения более высокого уровня, чем у лица производящего работу.

§ 135.437. Полномочие проводить и утверждать тех. обслуживание, профилактику и изменения

- (а) Держатель сертификата может производить, или иметь соглашение с другими лицами, на проведение тех. обслуживания, профилактики и изменений предусмотренных его Руководством по тех. обслуживанию. Дополнительно, держатель сертификата может выполнять эту работу для другого держателя сертификата, так как это предусмотрено в Руководстве по тех. обслуживанию другого держателя сертификата.
- (в) Держатель сертификата может дать разрешение на возвращение в эксплуатацию каждого корпуса, двигателя, пролеллера несущего винта или прибора после проведения тех. обслуживания, профилактики или изменений согласно п. (а) данного параграфа. Однако, в случаях большого ремонта или изменений, работа

должен быть проведена в соответствии с техническими параметрами, утвержденными Администратором.

§ 135.439. Требования по регистрации тех. обслуживания

- (а) Каждый держатель сертификата должен хранить (используя систему, указанную в Руководстве и требуемую § 135.427) следующие записи в течение периодов указанных в п. (в) данного параграфа:
 - (I) Все записи необходимые для того, чтобы показать, что выполнены все требования, необходимые для выдачи документа о летной годности согласно § 135.443.
 - (2) Записи содержащие следующую информацию:
 - (i) Общее число часов работы корпуса, двигателя, пропеллера и несущего винта.
 - (ii) Состояние на данный момент частей с ограниченным сроком службы у каждого корпуса, двигателя, пропеллера, несущего винта и прибора.
 - (iii) Время прошедшее со времени последней переборки каждого элемента, для которого требовалась переборка в определенное время.
 - (iv) Инспекционное состояние ЛА на данный момент, в том числе время, прошедшее со времени последних осмотров, требуемых согласно программе тех.обслуживания ЛА и его частей.
 - (v) Действующее состояние в отношении приложимых директив по летной годности, в том числе сроки и методы соответствия, и, если директива по летной годности содержит повторяющиеся действия, то время и дату, когда последнее действие было повторено.
 - (vi) Перечень текущих существенных изменений и ремонтов каждого корпуса, двигателя, пропеллера, несущего винта и прибора.
- (в) Каждый держатель сертификата должен хранить записи, которые требуется производить согласно данному параграфу, в течение следующих периодов:
 - (I) За исключением записей о последней полной переборке каждого корпуса, двигателя, пропеллера, несущего винта и прибора, записи указанные в п. (а) (I) данного пара-

графа должны храниться до тех пор, пока данная работа не будет повторена или заменена другой работой, или в течение 1 года после проведения работы.

- (2) Записи о последней полной переборке каждого корпуса, двигателя, пропеллера, несущего винта и прибора должны храниться до тех пор, пока работа не будет заменена другой работой эквивалентной по объему и подробности.
- (3) Записи перечисленные в п. (а) (2) данного параграфа должны храниться и передаться вместе с ЛА при его продаже.
- (с) Держатель сертификата должен все записи по тех. обслуживанию, которые требуется хранить согласно данному параграфу, иметь в наличии для проверки их Администратором или любым представителем Совета по Национальной транспортной безопасности.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, 10 окт. 1978 ; 43 FR 49975, 26 окт. 1978 /.

§ 135.441. Передача записей по тех. обслуживанию

Каждый держатель сертификата, который продает ЛА зарегистрированный в США, должен передать покупателю во время продажи следующие записи по этому ЛА в свободном текстовом виде или в закодированном виде, обеспечивающем хранение и выборку информации в виде приемлемом для Администратора.

- (а) Записи перечисленные в § 135.439 (а) (2)
- (в) Записи перечисленные в § 135.439 (а) (1), которые не вошли в записи, требуемые п. (а) данного параграфа, за исключением тех случаев, когда покупатель разрешит продавцу физическое хранение этих записей. Однако, хранение записей продавцом не освобождает покупателя от обязанности согласно § 135.439 (с) предоставлять записи для проверки Администратору или любому представителю Совета Национальной транспортной безопасности.

§ 135.443. Удостоверение о летной годности или запись в бортовом журнале по тех. обслуживанию ЛА

- (а) Держатель сертификата не имеет права производить полет ЛА после проведения тех. обслуживания, профилактики или изменений, если он не подготовит, или не заставит подготовить

лицо, с которым он имеет соглашение на проведение тех. обслуживания, профилактики или изменений, следующее:

- (1) Удостоверение о летной годности; или
- (2) Соответствующую запись в бортовом журнале ЛА по тех. обслуживанию.

(в) Удостоверение о летной годности или запись в бортовом журнале ЛА по тех. обслуживанию, требуемые п.(а) данного параграфа должны -

- (1) Быть подготовлены в соответствии с правилами, изложенными в Руководстве держателя сертификата;
- (2) Включать свидетельство о том, что-
 - (i) Работа проведена в соответствии с требованиями Руководства держателя сертификата;
 - (ii) Все пункты, которые требовалось проверить, были проверены уполномоченным лицом, определившим, что работа завершена удовлетворительно;
 - (iii) Не известны условия, которые могли бы сделать ЛА нелетнопригодным;
 - (iv) В том, что касается произведенной работы, ЛА находится в состоянии пригодном для безопасного полета; и
- (3) Иметь подпись уполномоченного сертифицированного механика или ремонтника, за исключением того, что сертифицированный ремонтник может подписать удостоверение о допуске или сделать запись в бортовой журнал только на ту работу, на которую он нанят и сертифицирован. Вопреки п. (в) (3) данного параграфа после тех.обслуживания, профилактики или изменений, проводимых на ремонтной станции, сертифицированной согласно положений подчасти С части I45, удостоверение о летной годности и запись в бортовой журнал, требуемые п.(а) данного параграфа, могут быть произведены лицом, уполномоченным этой ремонтной станцией.

(с) Вместо перечисления каждого условия сертификации, требуемой п.(в) данного параграфа, держатель сертификата может указать в Руководстве, что подпись уполномоченного сертифицированного механика или ремонтника имеет надлежащую силу.

/ Док. № I6097, 43 FR 46783, 10 окт.1978, с измен. по Изм. I35.29, 53 FR 47375 от 22 ноября 1988 /.

ПРИЛОЖЕНИЕ А К ЧАСТИ 135 - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ
ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ДЛЯ САМОЛЕТОВ НА 10 И БОЛЕЕ ПАССАЖИРС-
КИХ МЕСТ

Применимость

1. Применимость. Это приложение предписывает дополнительные стандарты летной годности, требуемые § 135.169.
2. Ссылки. Если не предусмотрено иное, то ссылки в этом приложении на определенные параграфы части 23 Федеральных Авиационных Правил (FAR часть 23) относятся к тем параграфам части 23, которые действуют с 30 марта 1967.

Летные требования

3. Общие положения. Должно быть обеспечено соответствие приложимым требованиям подчасти В части 23 FAR, с добавлениями и изменениями, изложенными в параграфах от 4-го до 10-го.

Летные качества

4. Общие положения

- (а) Если в данном приложении не предписано иное, то соответствие каждому приложимому требованию к летным качествам в параграфах от 4-го до 7-го относится к нормальным атмосферным условиям и спокойному воздуху.
- (в) Летные качества должны соответствовать тяге силовой установки, которая развивается при определенных условиях окружающей атмосферы и определенных условиях полета. Располагаемая тяга силовой установки должна соответствовать мощности двигателя или тяге и не превышать утвержденную мощность или тягу за вычетом -
 - (1) Потерь от установки; и
 - (2) Мощности или эквивалентной тяги отбираемой вспомогательным оборудованием и службами соответствующими определенным окружающим атмосферным условиям и определенным условиям полета.
- (с) Если в данном приложении не предписано иное, то заявитель должен выбрать для самолета конфигурации взлета, полета на маршруте и приземления.

- (d) Конфигурация самолета может изменяться по весу, высоте и температуре до величин совместимых с процедурами полетов, требуемых п.(е) данного параграфа.
- (е) Если в данном приложении не предписано иное, то определение летных характеристик для взлета при неработающем критическом двигателе, дистанции прерванного взлета, дистанции взлета, изменений в конфигурации самолета, скорости, мощности и тяги должно производиться согласно правил, разработанных заявителем для полетов при эксплуатации.
- (f) Правила выполнения прерванного взлета должны быть разработаны заявителем и включены в Полетное руководство самолета.
- (g) Правила, разработанные согласно пунктов (е) и (f) данного параграфа должны -
 - (1) Быть пригодными для неукоснительного исполнения при эксплуатации самолета экипажем со средней квалификацией;
 - (2) Использовать методы и устройства, которые надежны и безопасны; и
 - (3) Допускать какие-либо задержки по времени в исполнении процедур, которые можно ожидать при эксплуатации.

5. Взлет

- (а) Общие положения. Скорости взлета, дистанция для прерванного взлета, дистанция для взлета и параметры траектории взлета при одном неработающем двигателе (описанные в пунктах (в), (с), (d) и (f) данного параграфа) должны определяться для -
 - (1) Каждого веса, высоты и окружающей температуры в эксплуатационных пределах выбранных заявителем;
 - (2) Выбранной конфигурации взлета;
 - (3) Центра тяжести в наиболее неблагоприятном положении;
 - (4) Работаящих двигателей в утвержденных пределах эксплуатации; и
 - (5) Характеристики взлета при гладкой, сухой и твердой поверхности ВПП .
- (в) Скорости взлета

(1) Скорость принятия решения V_1 является индикаторной воздушной скоростью на земле, при которой, в результате аварии двигателя или по другим причинам, пилот должен принять решение о том, следует ли продолжать или прекратить взлет. Скорость V_1 должна быть выбрана заявителем, но должна быть не менее, чем -

(i) $1,10 V_{S1}$,

(ii) $1,10 V_{MC}$,

(iii) Скорости, которая позволяет произвести ускорение до V_1 и останов в соответствии с п.(с) данного параграфа; или

(iv) Скорости, при которой самолет может оторваться для взлета, и которая пригодна для безопасного продолжения взлета при нормальном мастерства пилота, если критический двигатель неожиданно отказывает.

(2) Первоначальная скорость подъема V_2 , в единицах индикаторной воздушной скорости, должна выбираться заявителем таким образом, чтобы обеспечить градиент набора высоты требуемый п. 6 (в) (2), но должна быть не менее, чем V_1 или чем $1,2 V_{S1}$.

(3) Другие существенные скорости взлета необходимые для безопасности полета самолета.

(с) Дистанция прерванного взлета

(1) Дистанция прерванного взлета является суммой расстояния, необходимого для -

(i) Разгона самолета со старта до V_1 ; и

(ii) Достижения полного останова от точки, в которой достигнута V_1 , в предположении, что в случае отказа двигателя, отказ критического двигателя обнаружен пилотом при скорости V_1 .

(2) для определения дистанции прерванного взлета могут использоваться иные средства, нежели колесный тормоз, если эти средства имеются при неработающем критическом двигателе, и -

(i) Являются надежными и безопасными;

(ii) Используются таким образом, что при нормальных эксплуатационных условиях можно надеяться на устойчивые результаты; и

(iii) Таковы, что для управления самолетом не требуется особенного мастерства.

(d) Дистанция для взлета при всех работающих двигателях.

Дистанция для взлета при всех работающих двигателях является горизонтальным расстоянием, которое требуется для взлета и подъема на высоту, равную 50 футам (15 м) над поверхностью взлета согласно правилам FAR 23.15 (a).

(e) Взлет при одном неработающем двигателе.

Определить вес для каждой высоты и температуры в эксплуатационных пределах установленных для самолета, при котором самолет может, после отказа критического двигателя при скорости V_1 , определенной согласно п. (в) данного параграфа произвести взлет и подняться на высоту 1000 футов (300 м) над поверхностью взлета и сохранять скорость и конфигурацию, при которых достигается соответствие градиенту набора высоты на маршруте с одним неработающим двигателем, указанному в параграфе 6 (с).

(f) Траектория взлета при одном неработающем двигателе.

Траекторией взлета при одном неработающем двигателе называется траектория от точки исполнительного старта до точки взлета, в которой самолет достигнет высоты 1000 футов (300 м) над поверхностью взлета согласно п. (е) данного параграфа.

3. Набор высоты

(a) Посадочный набор высоты: ^{при взлете} Все двигатели работают. Максимальный вес должен определяться самолетом в конфигурации посадки, для каждой высоты и окружающей температуры в эксплуатационных пределах установленных для самолета, при наиболее неблагоприятном положении центра тяжести, и в воздухе вне зоны влияния Земли, при котором устойчивый градиент набора высоты будет не менее 3,3%, при:

(I) Двигателях развивающих мощность, которая сможет развиться через 8 сек после начала движения органов

управления мощностью или тягой от положения минимума полетного режима малого газа до положения взлета.

(2) Скорости набора высоты не большей, чем скорость захода на посадку, установленная в п. 7 и не менее, чем большая из скоростей $1,05 V_{mc}$ или $1,10 V_{S1}$

(в) Набор высоты при взлете: один двигатель не работает. Максимальный вес, при котором самолет отвечает минимальным летным качествам по набору высоты указанным в п. (1) и (2) данного параграфа, должен определяться для каждой высоты и окружающей температуры в эксплуатационных пределах, установленных для самолета вне зоны влияния земли, находящегося в конфигурации взлета с наиболее неблагоприятным расположением центра тяжести, при неработающем критическом двигателе и максимальной взлетной мощности или тяге у оставшихся двигателей, с пропеллером неработающего двигателя в положении авторотации при нормальном положении органов управления пропеллером, кроме случаев, когда установлена утвержденная система автоматического флюгирования, при которой пропеллеры могут быть в положении флюгирования.

(1) Взлет: шасси выпущено.

Минимальный установившийся градиент набора высоты должен быть существенно положительным при скорости V_1 .

(2) Взлет: шасси убрано

Минимальный установившийся градиент набора высоты может быть не менее 2% при скорости V_2 . Для самолетов с закрепленным шасси это требование должно выполняться при выпущенном шасси.

(с) Набор высоты на маршруте: один двигатель не работает

Максимальный вес должен определяться для каждой высоты и окружающей температуры в эксплуатационных пределах установленных для самолета, при которых установившийся градиент набора высоты будет не менее 1,2% на высоте 1000 футов (300 м) над поверхностью взлета, при конфигурации самолета на эшелоне, при неработающем критическом двигателе и остальных двигателях, работающих при максимальной длительной мощности или тяге с наиболее неблагоприятным центром тяжести.

7. Посадка

- (а) Длина посадочного поля, описанная в п. (6) данного параграфа должна определяться для стандартной атмосферы при каждом весе и высоте в рабочих пределах, установленных заявителем.
- (в) Длина посадочного поля равна дистанции посадки определяемой согласно FAR 23.75 (а) деленной на коэффициент 0,6 для аэропорта назначения и на коэффициент 0,7 для запасного аэропорта. Вместо захода на посадку в режиме планирования указанного в FAR 23.75 (а) (1) посадка может происходить с заходом на посадку в установившемся режиме до высоты 50 футов (15 м) с градиентом снижения не более 5,2% (3°) при индикаторной воздушной скорости не менее $1,3 V_{S1}$.

Балансировка

8. Балансировка:

- (а) Поперечная и путевая балансировки.

Самолет должен сохранять поперечную и путевую балансировку при горизонтальном полете при скорости V_H или V_{H0}/M_{H0} , на той которая меньше, при убранном шасси и втянутых закрылках.

- (в) Продольная балансировка

Самолет должен сохранять продольную балансировку при следующих условиях (за исключением того, что не требуется сохранять балансировку при скорости больше, чем V_{H0}/M_{H0} :

- (1) В условиях захода на посадку перечисленных в FAR 23.161 от (с) (3) до (с) (5), кроме того, что вместо скоростей перечисленных в этих пунктах, балансировка должна поддерживаться, при усилии на ручке управления не более, чем 10 фунтов (4,53 кг) до скорости, используемой при демонстрации соответствия с параграфом 7 или до скорости $1,4 V_{S1}$, той из них, которая ниже.
- (2) При горизонтальном полете на любой скорости от V_H или V_{H0}/M_{H0} , той которая меньше, до либо V_1 или $1,4 V_{S1}$ при убранном шасси и закрылках.

Устойчивость

9. Статическая продольная устойчивость.

- (а) При демонстрации соответствия с FAR 23.175 (в) и с п. (в) данного параграфа скорость самолета должна возвратиться к скорости в отбалансированном состоянии $\pm 7,5\%$.

(в) Крейсерская устойчивость

Кривая усилия на ручке управления должна иметь стабильный наклон в пределах диапазона скоростей равного ± 50 узлов ($\pm 92,76$ км/час) от скорости балансировки, за исключением того, что скорости не должны превышать V_{FC}/M_{FC} или должны быть менее $1,4 V_{S1}$. Считается, что этот диапазон скоростей начинается на внешних пределах зоны торможения, и что усилие на ручке управления не должно превышать 50 фунтов (22,65 кг) при -

- (1) Убранном шасси;
- (2) Убранных закрылках;
- (3) Максимальной крейсерской мощности, выбранной заявителем в качестве эксплуатационного ограничения для турбодвигателей или при 75% от максимальной длительной мощности у поршневых двигателей, за исключением того, что мощность не должна превышать требуемой при V_{MO}/M_{MO} .
- (4) Максимальном взлетном весе; и
- (5) Самолете отбалансированном для горизонтального полета при мощности, указанной в п. (3) данного параграфа.

V_{FC}/M_{FC} может быть не меньше, чем средняя скорость между V_{MO}/M_{MO} и V_{DF}/M_{DF} за исключением того, что для высот, где число Маха является лимитирующим фактором M_{FC} не должна превышать числа Маха, при котором возникает предупреждение (сигнализация) скорости.

(с) Стабильность при наборе высоты (только для турбовинтовых самолетов)

Для доказательства соответствия FAR 23.175 (а) заявитель должен, вместо мощности указанной в FAR 23.175 (а) (4), использовать максимальную мощность или тягу, выбранную им в качестве эксплуатационного предела во время набора высоты при наилучшей величине скорости набора высоты, за исключением того, что скорость не должна быть менее $1,4 V_{S1}$.

Сваливание

Ю. Сигнализация о сваливании

Если требуется искусственное предупреждение о сваливании для соответствия FAR 23.207, то устройство сигнализации должно давать ясно различимую индикацию при ожидаемых условиях полета. Использование визуального сигнального устройств, требующего внимания летного экипажа в кабине, не пригодно.

Системы управления

II. Электрические триммеры

Самолет должен соответствовать FAR 23.677 и должно быть продемонстрировано, что управление самолетом безопасно, и что пилот может произвести все маневры и схемы необходимые для посадки при любых возможных самопроизвольных отклонениях электрических триммеров, которые можно ожидать в эксплуатации, и что имеется приемлемое время задержки после распознавания пилотом самопроизвольного отклонения. Демонстрация должна быть проведена при критических весе самолета и положении центра тяжести.

Приборы: Установка

12. Размещение и видимость

Каждый прибор должен соответствовать FAR 23.1321 и дополнительно:

- (а) Каждый прибор для полета, навигации и силовой установки используемый любым пилотом должен быть ясно видим с рабочего места пилота при минимальном отклонении от нормального положения и оси видения при взгляде вперед вдоль летной траектории.
- (в) Полетные приборы, требуемые FAR 23.1303 и приложимыми полетными правилами должны быть сгруппированы на приборной панели и расположены настолько близко к центру, насколько возможно, в вертикальной плоскости взгляда, вперед каждого из пилотов. Дополнительно —
 - (1) Прибор, который наиболее эффективно указывает положение ЛА должен быть расположен на панели сверху в центре;
 - (2) Прибор, который наиболее эффективно указывает воз-

душную скорость должен быть расположен непосредственно слева от прибора, находящегося вверху в центре;

- (3) Прибор, который наиболее эффективно указывает высоту, должен быть расположен непосредственно справа от верхнего центрального прибора.
- (4) Прибор, который наиболее эффективно указывает направление полета должен быть расположен непосредственно снизу верхнего центрального прибора.

13. Система индикации воздушной скорости.

Каждая система индикации воздушной скорости должна отвечать требованиям FAR 23.1323 и дополнительно:

- (а) Приборы индикации воздушной скорости должны быть утвержденного типа и откалиброваны так, чтобы показывать истинную воздушную скорость на уровне моря в Стандартной атмосфере с минимально возможной ошибкой калибровки, если прибор снабжен соответствующей трубкой Пито и статическим давлением.
- (в) Система индикации воздушной скорости должна быть откалибрована для определения ошибки системы, т.е. отношения между приборной воздушной скоростью (IAS') и индикаторной воздушной скоростью (CAS') в полете и во время ускорения при взлете при пробеге по земле. Калибровка пробега по земле должна получиться между 0,8 от минимальной величины V_1 до 1,2 максимальной величины V_1 , с учетом утвержденных диапазонов высоты и веса. Калибровка пробега по земле определяется при предполагаемом отказе двигателя при минимальной величине V_1 .
- (с) Ошибка воздушной скорости от установки, исключая ошибку калибровки, не должна превышать 3% или 5 узлов (9,26 км/час), (большей из этих величин), в диапазоне скоростей от V_{MO} до $1,3 V_{SA}$, при убранных закрылках и в диапазоне от $1,3 V_{SO}$ до V_{FE} с закрылками в положении посадки.
- (d) Информация об отношении приборной воздушной скорости к индикаторной воздушной скорости должна быть указана в Полетном руководстве самолета.

14. Дренажная система статического воздуха

Дренажная система статического воздуха должна отвечать требованиям FAR 23.1325. Должна быть определена и приведена в Полетном руководстве самолета система калибровки высотомера.

Эксплуатационные ограничения и информация

15. Ограничение максимальной скорости полета

V_{MO} / M_{MO}

Вместо эксплуатационных ограничений, базирующихся на V_{NE} и V_{MO} заявитель может установить предел максимальной скорости полета V_{MO} / M_{MO} следующим образом:

(а) Предел максимальной скорости полета не должен превышать расчетной крейсерской скорости V_C и должен быть существенно ниже V_D / M_D или V_{DF} / M_{DF} для того, чтобы превышение упомянутых скоростей по невнимательности в полете было мало вероятным.

(в) Скорость V_{MO} не должна превышать $0,8 V_D / M_D$ или $0,8 V_{DF} / M_{DF}$, если только демонстрационные полеты, включающие установленное Администратором опрокидывание, не показывают, что меньший запас скорости не приведет к скоростям, превышающим V_D / M_D или V_{DF} .

Во внимание приняты изменения атмосферы, горизонтальные порывы, ошибки систем и оборудования и варианты изготовления корпуса.

16. Минимальный летный экипаж

В дополнение к требованиям FAR 23.1523 заявитель должен установить минимальное число и квалификацию летного экипажа достаточные для безопасности полетов, учитывая:

(а) Каждый вид полета, для которого заявитель просит утверждения

(в) Нагрузку, которая ложится на каждого члена летного экипажа при выполнении следующих работ:

- (1) Управления траекторией полета,
- (2) Избежания столкновений,
- (3) Навигации,
- (4) Связи,

- (5) Эксплуатации и контроля всех существенных систем ЛА,
- (6) Решений командира; и
- (с) Доступность и простоту работы необходимых органов управления в кабине пилота для соответствующего члена летного экипажа при нормальном и аварийном полете.

17. Индикатор воздушной скорости

Индикатор воздушной скорости должен соответствовать FAR 23.1545, кроме того, что считывание воздушной скорости и обозначения вместо V_{NO} и V_{NH} следует заменить на единицы отношения V_{NO} / M_{NO} . Деления индикатора скорости должны легко считываться и пониматься пилотом. Трафарет, помещенный рядом с индикатором скорости является приемлемым средством для демонстрации соответствия FAR 23.1545 (с).

Полетное руководство самолета

18. Общие положения

Полетное руководство самолета должно быть подготовлено в соответствии с FAR 23.1583 и FAR 23.1587, и, дополнительно, должны быть включены эксплуатационные ограничения и информация о летно-технических характеристиках из параграфов 19. и 20.

19. Эксплуатационные ограничения

В Полетное руководство самолета должны быть включены следующие ограничения-

(а) Ограничения по воздушной скорости

- (1) Максимальный предел скорости полета V_{MO} / M_{MO} и указание о том, что этот предел не должен преднамеренно превышаться в любом режиме полета (при наборе высоты, крейсерском полете или при снижении), за исключением того, что может быть утверждена более высокая скорость для летных испытаний и тренировки пилота;
- (2) Если ограничение воздушной скорости основывается на эффекте сжатия, то указание об этом эффекте и информация о каких-либо его симптомах, о возможном поведении самолета и рекомендуемых мероприятиях для

восстановления; и

(3) Ограничения по скорости, выражены в единицах V_{MO}/M_{MO} , вместо V_{ND} и V_{NF}

(в) Ограничения по взлетному весу

Максимальный взлетный вес для каждого превышения аэропорта, окружающей температуры и располагаемой взлетной длины ВПП в диапазоне выбранном заявителем не должен превышать вес, при котором -

- (1) Дистанция взлета при работе всех двигателей определяемая согласно параграфу 5(в) или дистанция прерванного взлета, определяемая согласно параграфу 5 (с) (та из них, которая больше) равна располагаемой длине ВПП
- (2) Самолет соответствует требованиям по взлету при одном неработающем двигателе, указанным в параграфе 5. (е); и
- (3) Самолет соответствует требованиям по взлету при одном неработающем двигателе и по набору высоты на маршруте, указанным в параграфах 6.(в) и (с).

(с) Ограничения по посадочному весу.

Максимальный посадочный вес для каждого превышения аэропорта (при стандартной температуре) и имеющейся длине ВПП, в диапазоне выбранном заявителем не должен превышать вес, при котором длина посадочного поля, определяемая согласно параграфу 7. (в) равна имеющейся длине ВПП. При демонстрации соответствия этим эксплуатационным ограничениям допустимо принять, что посадочный вес в месте назначения будет равен взлетному весу уменьшенному на вес израсходованного на маршруте топлива и масла при их нормальном потреблении.

20. Ограничения по летным характеристикам

Полетное руководство самолета должно содержать информацию по эксплуатационным характеристикам, определенным согласно требованиям данного Приложения. Эта информация должна включать следующее:

- (а) Достаточные сведения для того, чтобы было возможно определить пределы ограничения по весу, указанные в параграфе 19.(в), для всех температур и высот в пределах выбранных заявителем.
- (в) Условия, при которых получена эта информация о летных характеристиках, включая воздушную скорость на высоте 50 футов (15 м), использованную для определения посадочной дистанции.
- (с) Информация о летных характеристиках (полученная экстраполяцией и вычислением весов между максимальными посадочными и взлетными весами) для
 - (1) Набора высоты в конфигурации посадки; и
 - (2) Посадочной дистанции
- (d) Процедуры, установленные согласно параграфа 4. относящиеся к ограничениям и требуемой, согласно данного параграфа, информации в форме руководящего материала, содержащего любые необходимые материалы по ограничениям или информации.
- (е) Объяснения по существенным или необычным летным и наземным характеристикам управляемости самолетом.
- (f) Воздушные скорости, в виде индикаторных воздушных скоростей, соответствующих определенным для взлета согласно параграфу 5.(в).

21. Максимальные высоты полета

Максимальная высота полета, до которой разрешается производить полет, ограниченная, исходя из летных, конструктивных характеристик, характеристик силовой установки и оборудования, должна быть указана в Полетном руководстве самолета.

22. Мероприятия по хранению Полетного руководства самолета.

Должно предусматриваться мероприятие по хранению Полетного руководства самолета в подходящем стационарном контейнере легко доступном для пилота.

23. Правила эксплуатации

Правила по повторному запуску турбодвигателей в полете (включая влияние высоты) должны быть изложены в Полетном руководстве самолета.

ТРЕБОВАНИЯ К КОРПУСУ САМОЛЕТА

Полетная нагрузка

24. Вращающий момент двигателя

(а) Установка каждого турбовинтового двигателя и его крепление должны быть рассчитаны на влияния от вращающего момента согласно:

(1) Условий по FAR 23.361 (а)

(2) Предельного вращающего момента двигателя соответствующего взлетной мощности и скорости пропеллера умноженной на коэффициент, учитывающий неисправность системы управления пропеллером, включая быстрое возникновение флюгирования , одновременно с нагрузками равными $1g$ горизонтального полета. При отсутствии достоверного анализа следует использовать коэффициент равный 1,6.

(в) Предельный вращающий момент вычисляется путем умножения среднего вращающего момента на коэффициент 1,25.

25. Гироскопические нагрузки турбодвигателя

Установка каждого турбовинтового двигателя и его крепление должно быть рассчитано на воздействие гироскопических нагрузок возникающих при максимальных длительных оборотах двигателя, либо в:

(а) Условиях по FAR 23.351 и FAR 23.432, либо

(в) При всех возможных комбинациях следующего:

(1) Скорости рыскания равной 2,5 радиана/сек;

(2) Скорости тангажа равной 1,0 радиан./сек;

(3) Нормальном коэффициенте перегрузки равном 2,5;

(4) Максимальной длительной тяге.

26. Несимметричность нагрузок из-за отказа двигателя

(а) Самолеты с турбовинтовыми двигателями должны быть рассчитаны на возникновение несимметричных нагрузок из-за отказа критического двигателя, включая следующие условия, в сочетании с единичной неисправностью системы ограничения ^{А05050505}сопротивления пропеллера, с учетом возможных

корректирующих действий пилота при помощи органов управления:

- 6035
- (1) При скоростях между V_{M_0} и V_D считается, что нагрузки вызываемые падением мощности из-за прерывания потока топлива будут предельными.
 - (2) При скоростях между V_{M_0} и V_C считается, что нагрузки из-за отсоединения компрессора двигателя от турбины или из-за утраты лопастей турбины будут предельными.
 - (3) Карта замера падения тяги или образования отрицательной тяги, возникающих в следствие отказов двигателя, должны быть подтверждены при помощи испытаний или другой информации применимой для определенной комбинации двигатель - пропеллер.
 - (4) Определение требуемого времени и размеров для возможных корректирующих действий пилота должно быть произведено с учетом характеристик определенной комбинации двигатель - пропеллер.
 - (в) Корректирующее действие пилота может быть принято на - чавшимся в момент достижения максимальной скорости рыскания, но не ранее, чем через 2 сек после отказа двигателя. Размеры корректирующего действия могут базироваться на усилиях управления по FAR 23.397 за исключением того, что можно принять меньшие усилия там, где на основании анализа или испытаний доказано, что эти усилия смогут управлять рысканием и креном, возникающими в результате отказа двигателя.

НАЗЕМНЫЕ НАГРУЗКИ

27. Спаренное шасси

Каждое спаренное шасси и его крепление должны соответствовать следующему:

(а) Поворот

Предполагается, что самолет может поворачиваться вокруг одной стороны главного шасси при запертых тормозах на этой стороне. Предел вертикального коэффициента нагрузки должен быть равен 1,0, а коэффициент трения равен

0,8. Это условие должно относиться только к главному шасси и его подвеске.

(в) Несимметрично накаченные шины

60-40% распределения нагрузок установленных согласно FAR от 23.471 до FAR 23.483 должны прикладываться к спаренным колесам.

(с) Плоская шина

(1) 60% нагрузок по FAR от 23.471 до FAR 23.483 должны прикладываться к любому колесу шасси.

(2) 60% предельной лобовой и боковой нагрузок и 100% вертикальной нагрузки, установленных согласно FAR 23.493 и FAR 23.485 должны прикладываться к каждому колесу шасси, при этом вертикальная нагрузка не должна превышать максимальной вертикальной нагрузки согласно п. (с) (1) данного параграфа.

ОЦЕНКА УСТАЛОСТИ

28. Оценка усталости крыла и соединений крыла с креплением

Если не доказано, что конструкция, эксплуатационные уровни нагрузок, материалы и предполагаемое использование сравнимы с точки зрения возникновения усталости с аналогичной конструкцией, имеющей удовлетворительный опыт эксплуатации, то проверка прочности конструкции и изготовления тех частей крыла, структуры крыла и прилегающих креплений поломка которых приводит к аварии должны оцениваться согласно любому из следующих пунктов -

- (а) Проверки усталостной прочности, при которой определяется при помощи анализа, испытаний или того и другого, что конструкция может выдержать ожидаемые в эксплуатации повторяющиеся нагрузки переменной амплитуды; или
- (в) Проверки безопасной прочности, при которой при помощи анализа, испытаний, или того и другого доказываемся, что авария конструкции или частичная поломка элементов из-за усталости мало вероятны, и что оставшаяся структура способна выдержать статический предельный коэффициент нагрузки равный 75% критического предела коэффициента нагрузки при скорости V_c , Эти нагрузки должны быть умножены на коэффициент 1,15, если динами-

ческие эффекты поломки от статической нагрузки не учитываются иным образом.

КОНСТРУКЦИЯ

29. Флаттер

Для многомоторного турбовинтового самолета должна быть произведена динамическая оценка в отношении -

- (а) Существенных упругих, инерционных и аэродинамических сил, вызываемых поворотами и перемещениями плоскости пропеллера, и
- (в) Жесткости двигатель - пропеллер - гондола и вариантов демпфирования для определенной конфигурации.

ШАССИ

30. Сигнальное устройство шасси, управляемое закрылками

Самолеты с убирающимся шасси и закрылками должны быть оборудованы системой сигнализации действующей непрерывно при закрылках, выдвинутых до положения, при котором сигнальное устройство срабатывает и подает перед посадкой (с использованием нормальных схем посадки) сигнал о том, что шасси выдвинуто не полностью или заперто. Для этого сигнального устройства может быть установлен ручной выключатель. Датчик положения закрылков может быть установлен в любом подходящем месте. В системе этого устройства может использоваться любая часть системы предусмотренной для других сигнальных устройств шасси (включая звуковое сигнальное устройство).

УДОБСТВО РАЗМЕЩЕНИЯ ПЕРСОНАЛА И ГРУЗА

31. Отсеки для груза и багажа

Отсеки для груза и багажа должны быть сконструированы согласно FAR 23.787 (а) и (в) и, дополнительно, должны быть предусмотрены средства для защиты пассажиров от телесных повреждений, которые могут быть вызваны содержимым любого отсека для груза и багажа при предельной продольной перегрузке равной $9g$.

32. Двери и выходы

Самолет должен соответствовать FAR 23.783 и FAR 23.807

- (а) (3), (в) и (с) и, дополнительно,
 - (а) Должны иметься средства для запираания и предотвращения открывания во время полета каждой внешней двери и выхода либо непреднамеренно кем-либо из людей, либо в результате механической поломки. Каждая внешняя дверь должна открываться с обеих сторон - изнутри и снаружи.
 - (в) Должны иметься средства для непосредственного визуального осмотра запирающего механизма членами летного экипажа для определения закрыты ли, и заперты ли полностью, внешние двери и выходы, для которых движение для открывания обозначено. Кроме того, должны быть предусмотрены визуальные средства сигнализации членам экипажа, о том, что нормально используемые наружные двери закрыты и заперты.
 - (с) Входная дверь для пассажиров должна рассматриваться, как аварийный выход на уровне пола. Каждый дополнительно требуемый аварийный выход, за исключением выходов на уровне пола, должен быть расположен над крылом или должен быть снабжен приемлемыми средствами для того, чтобы помочь людям спуститься на землю. Дополнительно, к двери для входа пассажиров требуется:
 - (1) Для общего числа пассажирских мест 15 и менее, - аварийный выход по определению в FAR 23.807 (в) на каждой стороне салона.
 - (2) Для общего числа пассажирских мест от 18 до 23, как указано в FAR 23.807 (в), - три аварийных выхода, один на той же стороне, что и дверь, и два на стороне противоположной двери.
- (d) Демонстрация эвакуации должна быть проведена с использованием максимального числа находящихся в самолете лиц, для которых желательна сертификация. Она должна быть проверена в имитированных ночных условиях с использованием только аварийных выходов на наиболее критической стороне самолета. Участники демонстрации должны быть представителями обычных пассажиров авиалинии без предыдущей практики или репетиции перед демонстрацией.

Эвакуация должна быть завершена в течение 90 сек.

- (е) Каждый аварийный выход должен иметь маркировку словом "Выход" (Exit) белыми буквами высотой в 1 дюйм (50,8 мм). Маркировка должна быть либо самосветящейся, либо иметь подсветку от независимого внутреннего электрического источника с минимальной яркостью равной 160 микроламбертов. Цвета могут быть изменены на обратные, если освещение пассажирского салона, в основном, такое же.
- (ф) Доступ к аварийным выходам типа форточки не должны быть загорожены креслами или спинками кресел.
- (г) Ширина главного прохода для пассажиров в любой точке между креслами должна быть равна или больше величин, приведенных в следующей таблице:

Общее число мест	Минимальная ширина прохода	
	Менее 25 дюймов (63,5 см) от двери	25 дюймов и более от двери
От 10 до 23	9 дюймов (~ 23 см)	15 дюймов (~ 38 см)

РАЗНОЕ

33. Защита от молнии

Электрически изолированные от основного корпуса части должны быть присоединены к нему через разрядники для молний, если только попадание молнии в изолированные части -

- (а) Является невероятным из-за экранировки их другими частями.
- (в) Не опасно.

34. Защита от обледенения

Если требуется сертификация с защитой от обледенения, то должно обеспечиваться соответствие следующим пунктам:

- (а) В Полетном руководстве самолета должны быть предусмотрены рекомендуемые правила по использованию оборудования защиты от обледенения.
- (в) Для определения пригодности системы защиты от обледенения для различных частей самолета должен быть произведен анализ основанный на эксплуатационных нуждах само-

лета. Дополнительно должны быть проведены испытания системы защиты от обледенения для демонстрации того, что самолет способен надежно летать при длительных и кратковременных максимальных условиях обледенения, установленных в приложении С к части 25 данной главы.

- (с) Соответствие всем или части пунктов данного параграфа может быть доказано при помощи ссылок (там где это приемлемо из-за аналогичности конструкции) на анализы и испытания проведенные заявителем для модели сертифицированного типа.

35. Информация по тех. обслуживанию

Заявитель должен предоставить владельцу в момент поставки самолета информацию о правильном проведении его тех. обслуживания. Эта информация должна содержать следующее:

- (а) Описание систем, включая электрические, гидравлические и топливные системы управления.
- (в) Инструкции по смазке, с указанием частоты проведения и наименования смазок и масел, которые должны быть использованы для различных систем.
- (с) Величину давления и электрические нагрузки для различных систем.
- (d) Допуски и регулировки, необходимые для нормального функционирования.
- (е) Методы по горизонтированию, подъему и буксировке.
- (f) Методы балансировки поверхностей управления.
- (g) Обозначение первичных и вторичных структур.
- (h) Частота и объем осмотров необходимых для правильной эксплуатации самолета.
- (i) Специальные методы ремонта используемые для самолета.
- (j) Специальные методы проверки, такие как рентген, ультразвук и магнитные частицы.
- (к) Перечень специальных инструментов.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

Общая часть

36. Вибрационные характеристики

Для турбовинтовых самолетов установка двигателя не должна приводить к вибрации двигателя большей, чем установленная при

сертификации типа двигателя.

37. Повторный запуск двигателя в полете

Если двигатель турбовинтового самолета не может быть перезапущен на максимальной высоте крейсерского полета, то следует определить высоту, ниже которой может быть осуществлен надежный перезапуск. Информация о перезапуске должна быть приведена в Полетном руководстве самолета.

38. Двигатели

(а) Для турбовинтовых самолетов

Установка двигателя должна отвечать следующим требованиям:

(I) Изоляция двигателя

Для обеспечения изоляции двигателей силовые установки должны быть скомпонованы и изолированы одна от другой таким образом, чтобы был возможен полет, по меньшей мере в одной конфигурации, и чтобы отказ или неисправность любого двигателя, или любой системы влияющей на двигатель, не -

(i) Препятствовали безопасной работе остальных двигателей; или

(ii) Требовали немедленных действий со стороны члена летного экипажа для продолжения безопасного полета.

(2) Управление вращением двигателя

Должны иметься средства по индивидуальному останову и повторному запуску любого двигателя в полете, за исключением тех случаев, когда вращение двигателя не нужно останавливать, т.к. продолжение его вращения не может угрожать безопасности самолета. Каждая часть систем останова и повторного запуска на той стороне противопожарной перегородки, которая обращена к двигателю и открыта для огня, должна быть, по меньшей мере, пожароустойчивой. Если используются гидравлические системы флюгирования пропеллера, то коммуникации флюгирования должны быть, по меньшей мере, пожароустойчивыми в полет-

ных условиях, которые можно ожидать при флюгировании.

(3) Устройства управления скоростью двигателя и температурой газа

Системы силовой установки связанные с устройствами и системами управления двигателем и контрольно-измерительное оборудование должны обеспечивать уверенность в том, что эксплуатационные ограничения для двигателей, которые отрицательно влияют на структурную целостность ротора турбины не будут в эксплуатации превышены.

(в) Для самолетов с поршневыми двигателями

Для обеспечения изоляции двигателей, силовые установки должны быть сконструированы и изолированы одна от другой так, чтобы был возможен полет, хотя бы в одной конфигурации, и чтобы отказ или неисправность любого двигателя, или любой системы, влияющей на работу двигателя, не -

(1) Препятствовали продолжению безопасной работе оставшихся двигателей; или

(2) Требовали немедленных действий со стороны какого-либо члена экипажа для продолжения безопасного полета.

39. Системы реверсирования у турбовинтового самолета.

(а) Системы реверсирования у турбовинтового самолета предназначенные для наземной работы должны быть сконструированы таким образом, чтобы единичный отказ или неисправность системы не приводил к нежелательному реверсу тяги при ожидаемых условиях эксплуатации. Поломка конструктивных элементов не должна учитываться, если возможность такого рода поломки исключительно маловероятна.

(в) Системы реверсирования у турбовинтового самолета предназначенные для использования в полете должны быть сконструированы таким образом, чтобы в любых предполагаемых условиях полета не могла возникнуть опасность, как при нормальной работе системы реверсирования, так и при любом ее отказе (или вероятной комбинации отказов),

Поломка конструктивных элементов не должна рассматриваться, если возможность такого рода поломки исключительно маловероятна.

- (с) Соответствие этому параграфу может быть доказано при анализе аварий (поломок), при проверке, или при том и при другом, систем пропеллера, которые позволяют лопастям пропеллера перемещаться от положения полета при малом шаге до положения, которое существенно меньше, чем положение фиксатора при полете на малом шаге. Этот анализ может включать или подтверждаться анализом проделанным для доказательства соответствия сертификации типа пропеллера и соответствующих элементов его крепления. Предпочтение отдается соответствующему анализу и проверке произведенным изготовителем двигателя и пропеллера.

40. Системы ограничения лобового сопротивления турбовинтового самолета

Системы ограничения лобового сопротивления турбовинтового самолета должны быть сконструированы таким образом, чтобы единичный отказ или неисправность любой из систем при нормальном или аварийном полете не приводили к лобовому сопротивлению пропеллера превышающему то, на которое самолет рассчитан. Пломка элементов конструкции не должна приниматься во внимание, если возможность поломки такого рода исключительно маловероятна.

41. Эксплуатационные характеристики силовой установки с турбодвигателями

Для турбовинтовых самолетов, эксплуатационные характеристики силовой установки с турбодвигателями должны быть проверены в полете для определения отсутствия отрицательных качеств (таких, как срыв потока, помпаж или срыв пламени) в опасных размерах при нормальном и аварийном полетах в пределах эксплуатационных ограничений для самолета и для двигателя.

42. Поток топлива

- (а) Для турбовинтовых самолетов -

- (1) Топливная система должна обеспечивать непрерывное питание двигателей топливом для обеспечения их нормальной работы без перерывов из-за полной выработки топлива из любого бака, кроме главного; и
 - (2) Скорость потока топлива для систем топливных насосов турбовинтового самолета должна быть не ниже 125% от потока топлива, требуемого для развития мощности необходимой для проведения взлета в условиях стандартной атмосферы на уровне моря и включенного в Полетное руководство самолета в качестве эксплуатационного ограничения.
- (в) Для самолета с поршневыми двигателями допустимо для каждой насосной системы (главной и резервной) поставлять 125 % топлива потребляемого двигателем при взлете.

СОСТАВНЫЕ ЧАСТИ ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ

43. Топливные насосы

Для турбовинтовых самолетов должен быть предусмотрен надежный и независимый источник энергии для каждого насоса и используемого для трубодвигателей, которые не имеют механического привода главных насосов. Должно быть продемонстрировано, что установки насосов имеют надежность и долговечность, эквивалентную указанной в FAR 23.991 (а).

44. Топливная сетка или фильтр

Для турбовинтовых самолетов:

- (а) Должны быть предусмотрены топливная сетка или фильтр между выходом бака и устройством измерения топлива на двигателе. Дополнительно топливная сетка или фильтр должны быть -
 - (1) Установлены между выходом бака и входом приводимого от двигателя поршневого насоса, если таковой имеется;
 - (2) Доступны для дренажа и чистки, а для сетчатого экрана, быть легкоъемными; и
 - (3) Смонтированы таким образом, чтобы их вес не передавался на соединительные трубопроводы или, для

соединений на входе или на выходе, на сам фильтр или сетку.

- (в) Если в топливной системе не предусмотрены средства для предотвращения накопления льда на фильтре, то должны быть предусмотрены средства для автоматического поддержания потока топлива при засорении фильтра льдом; и
- (с) Топливная сетка или фильтр должны иметь требуемую пропускную способность (в пределах эксплуатационных ограничений, установленных для обеспечения нормальной работы) и иметь достаточные размеры отверстий для обеспечения нормальной работы двигателя при загрязнении топлива (по размерам и плотности частиц), которое можно с вероятностью ожидать при эксплуатации. Степень фильтрации топлива должна быть не менее установленной при сертификации типа двигателя.

45. Защита от ударов молнии

Должна быть предусмотрена защита от ударов молнии для предотвращения воспламенения горючих паров в системе дренажа топлива, вызванного попаданием молнии.

ОХЛАЖДЕНИЕ

46. Правила проверки охлаждения для турбовинтовых самолетов

- (а) Должно быть показано во время взлета, набора высоты, на маршруте и при посадке соответствие приложимым требованиям FAR 23.1041 в отношении летно-эксплуатационных характеристик . Проверка охлаждения должна быть произведена в условиях критической для охлаждения конфигурации в каждой стадии полета. При испытаниях охлаждения температура признается "стабильной", если скорость ее изменения будет менее 2°F ($1,1^{\circ}\text{C}$) в минуту.
- (в) Температуры должны установиться (стабилизироваться) к моменту, когда в каждой стадии проверяемого полета производится ее регистрация, если только условия записи не таковы, что температура частей и охлаждающей жидкости двигателя стабилизируются во время записи. В этом случае полет должен продолжаться до тех пор, пока температуры не достигнут в момент записи своего установившегося значения.

Проверка охлаждения при взлете должна производиться до тех пор, пока температура частей силовой установки и охлаждающей жидкости двигателя не сравняется с установленными температурами в наземных условиях.

- (с) Испытания охлаждения для каждой стадии полета должны продолжаться до тех пор, пока —
 - (1) Температуры частей и жидкости двигателя не стабилизируются;
 - (2) Стадия полета не завершится; или
 - (3) Будут достигнуты эксплуатационные ограничения.

СИСТЕМА ВСАСЫВАНИЯ

47. Всасывание воздуха

Для турбовинтовых самолетов —

- (а) Должны иметься средства для предотвращения попадания в воздухозаборники двигателя опасного количества топлива из-за утечки, перелива при дренаже или из других частей топливной системы; и
- (в) Воздухозаборники должны быть расположены или защищены таким образом, чтобы ограничить до минимума попадание в них посторонних частиц во время взлета, посадки и рулежки.

48. Защита от обледенения системы всасывания

Каждый двигатель турбовинтовых самолетов должен быть работоспособным без отрицательного влияния на сам двигатель и без существенной потери мощности (во всем диапазоне полетной мощности) в условиях обледенения перечисленных в Приложении С к части 25 данной главы. Дополнительно должны иметься средства индикации для соответствующих членов летного экипажа о функционировании системы защиты силовой установки от обледенения.

49. Системы отбора воздуха для турбодвигателя.

Системы отбора воздуха для турбодвигателя турбовинтового самолета должны быть проверены для определения —

- (а) Отсутствия опасности для самолета при возникновении засора воздухозаборника. При этом следует принимать

во внимание, что засор воздухозаборника может возникнуть в любом месте между отверстием для забора воздуха в двигателе и устройством дренажа самолета; и

- (в) Невозможности опасного загрязнения воздушной системы кабины при аварии системы смазки при использовании дренажной воздушной системы для наддува кабины.

ВЫХЛОПНАЯ СИСТЕМА

50. Сливы выхлопной системы

Выхлопные системы турбовинтового двигателя имеющие низкие точки или карманы должны иметь в этих местах встроенные системы слива. Эти сливы должны полностью очищать самолет в нормальном и наземном положениях для предотвращения накопления топлива после отказа попытки запуска двигателя.

ОРГАНЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

51. Органы регулирования двигателя

Если дроссели или рычаги регулирования мощности для турбовинтового самолета таковы, что какое-либо положение этих органов управления уменьшает поток топлива к двигателю (двигателям) ниже величины необходимой для удовлетворительного и безопасного режима работы двигателя при полете самолета, то должны быть предусмотрены меры для предотвращения непреднамеренной установки органов управления в это положение. Предусмотренные средства должны содержать встроенные упоры или стопоры в этих положениях и должны требовать специального и осознанного управления со стороны членов летного экипажа для перемещения органов управления в эти положения из нормального положения в рабочем диапазоне двигателя.

52. Органы управления реверсом тяги

Для турбовинтовых самолетов органы управления реверсом тяги пропеллера должны быть снабжены средствами, предотвращающими их непреднамеренное перемещение. Эти средства должны содержать стопор или упор и должны требовать специального

и осознанного управления со стороны экипажа для перемещения органов управления с режима полета в этот режим.

53. Системы зажигания двигателей

Каждая система зажигания турбовинтового самолета должна рассматриваться как существенная электрическая нагрузка.

54. Дополнительное оборудование силовой установки

Дополнительное оборудование силовой установки должно соответствовать требованиям FAR 23.1163 и если постоянное вращение какого-либо дополнительного оборудования, дистанционного приводимого от двигателя, опасно при возникновении неисправности, то должны быть средства предотвращающие это вращение, не оказывающие влияния на продолжающуюся работу двигателя.

ЗАЩИТА СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ ОТ ПОЖАРА

55. Система обнаружения пожара

Для турбовинтовых самолетов:

- (а) Должны иметься средства для быстрого обнаружения пожара в отсеке двигателей. Максимальный включатель действующий от превышения температуры на каждом выходе воздуха каждого двигателя является приемлемым средством для выполнения этого требования.
- (в) Каждый детектор пожара должен быть сконструирован и установлен таким образом, чтобы противостоять вибрации, инерции и другим перегрузкам, которым он может подвергаться в полете.
- (с) Детектор пожара не должен быть поврежден от воздействия любого масла, воды, других жидкостей или дымов, которые могут иметь место.
- (d) Должны иметься средства, позволяющие летному экипажу проверить в полете функционирование каждой электрической цепи детектора пожара.
- (е) Проводка и другие составные части датчика каждой системы обнаружения пожара в зоне пожара, должны быть, по меньшей мере, пожароустойчивыми.

56. Защита от пожара; Оболочка капота и гондолы

Для самолетов с поршневыми двигателями капот двигателя должен быть сконструирован таким образом, чтобы пожар возникший в отсеке двигателя не мог распространиться через отверстия или прожечь отверстие и проникнуть в любое другое место, где он может вызвать дополнительную опасность.

57. Пожарозащита воспламеняющихся жидкостей

Если воспламеняющиеся жидкости или пары могут оказаться из-за утечек в жидкостных системах в других местах, кроме отсеков двигателей, то должны иметься средства для

- (а) Предотвращения загорания от этих жидкостей или паров от любого другого оборудования; или
- (в) Тушения любого пожара от этого загорания.

ОБОРУДОВАНИЕ

58. Приборы силовой установки

- (а) Для турбовинтового самолета требуются следующие приборы:

- (1) Требуемые FAR 23.1305 от (а) (1) до (4), (в) (2) и (4).
- (2) Индикаторы температуры газа для каждого двигателя.
- (3) Индикатор температуры наружного воздуха.
- (4) Измеритель потока топлива для каждого двигателя.
- (5) Средства сигнализации о давлении масла для каждого двигателя.
- (6) Индикатор вращающего момента или адекватные средства для индикации выходной мощности каждого двигателя.
- (7) Индикатор системы обнаружения пожара на каждом двигателе.
- (8) Средства индикации при положении угла лопастей пропеллера ниже положения малого шага соответствующего режиму эксплуатации в полете.
- (9) Средства индикации функционирования системы защиты от обледенения для каждого двигателя.

- (в) Для турбовинтовых самолетов индикатор положения лопастей турбопропеллера должен начинать выдавать показания,

если лопасть повернулась ниже полетного положения малого шага.

- (с) Следующие приборы требуются для самолетов с поршневыми двигателями:
 - (1) Требуемые FAR 23.1305.
 - (2) Индикатор температуры головки цилиндра для каждого двигателя.
 - (3) Магистральный индикатор давления для каждого двигателя.

СИСТЕМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

59. Назначение и установка

Системы и оборудование самолета должны соответствовать FAR 23.1301 и следующим требованиям:

- (а) Каждая единица дополнительно установленного оборудования должна -
 - (1) Иметь вид и конструкцию соответствующие предполагаемому назначению;
 - (2) Иметь шильдик содержащий сведения о назначении, эксплуатационных ограничениях (или любые комбинации этих факторов), за исключением тех случаев, когда злонамеренное или непреднамеренное включение не могут привести к опасности.
 - (3) Устанавливаться в соответствии с ограничениями указанными для этого оборудования, и
 - (4) Нормально функционировать после установки.
- (в) Системы и установки должны быть сконструированы так, чтобы не создавать опасности для ЛА в случае их неисправности или аварии.
- (с) Если установка, работа которой необходима для демонстрации соответствия требованиям, требует для своей работы питания, то эта установка должна рассматриваться как существенная нагрузка системы питания. Источники питания и системы распределения должны быть способны питать следующие нагрузки при вероятных комбинациях полета и при возможных длительностях:
 - (1) Все существенные нагрузки после отказа любого первичного двигателя, преобразователя мощности или

устройства аккумуляции энергии.

(2) Все существенные нагрузки после отказа одного двигателя на двухмоторных самолетах

(3) При определении возможных эксплуатационных комбинаций и длительности существенных нагрузок для питания в аварийных условиях, описанных в п. (1) и (2) данного параграфа, разрешается принять, что потребление мощности снижается в соответствии с изменением процедуры управления связанной с обеспечением безопасности в типах утвержденных полетов.

60. Вентиляция

Система вентиляции самолета должна соответствовать FAR 23.831 и, дополнительно, для герметизированного самолета вентилирующий воздух в кабине пилотов и пассажирских салонах не должен содержать вредных или опасных концентраций газов и паров, как при нормальной работе, так и в случае возможных аварий или неисправностей систем вентиляции, отопления, герметизации и других систем и оборудования. Если возможно скопление опасных количеств дыма в кабине пилотов, то должно быть осуществлено быстрое их удаление.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

61. Общие положения

Электрические системы и оборудование самолета должно соответствовать FAR 23.1351 и следующему:

(а) Мощность электрической системы

Требуемая мощность генерирования и число и род источников мощности должны -

(1) Определяться из анализа электрических нагрузок; и

(2) Соответствовать FAR 23.1301.

(в) Система генерации

В систему генерации входят источники электрической мощности, главные силовые шины, передающие кабели и соответствующие устройства управления, регулирования и защиты. Они должны быть сконструированы так, чтобы -

(1) Напряжение и частота системы (если применима)

на выводах любого существенного силового оборудования могли поддерживаться в пределах, требуемых для этого оборудования во время любых возможных условий полета.

- (2) Переходные процессы в системе, от включения, ошибочного сбрасывания и от других причин, не должны приводить к отказу существенных нагрузок и не должны создавать опасности возникновения дыма или пожара.
- (3) Имелись бы средства, доступные в полете для соответствующих членов экипажа, для раздельного и общего отсоединения источников электрической энергии от системы; и
- (4) Имелись бы средства для указания соответствующим членам летного экипажа количества генераторов существенных для безопасной работы системы, включая напряжение и ток, вырабатываемые каждым генератором.

62. Электрические оборудование и установка

Электрическое оборудование, органы управления и проводка должны быть установлены таким образом, чтобы работа любой отдельной единицы оборудования или системы не влияла отрицательно на одновременную работу любой другой единицы или системы электрического оборудования, существенных для безопасности полета.

63. Система распределения

- (а) В данном параграфе "Система распределения" означает распределительные шины и их фидеры, и каждое устройство управления или защиты.
- (в) Каждая система должна быть сконструирована таким образом, чтобы существенные цепи тока могли получать питание в случае возможных ошибок или обрывов в цепи, включая повреждения силовых кабелей.
- (с) Если для определенного оборудования или системы согласно данному Приложению требуются два независимых источника электропитания, то оно должно быть обеспечено такими средствами, как двойное электрооборудование, поворотные переключатели или многоканальные или замк-

нутые контуры с раздельной проводкой.

64. Устройства защиты схем

Устройства защиты для электрических схем самолета должны соответствовать FAR 23.1357 и, дополнительно, схемы для нагрузок, которые существенны для безопасности полета, должны иметь индивидуальную и эксклюзивную защиту.

ПРИЛОЖЕНИЕ В К ЧАСТИ 135 - ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НА САМОЛЕТНЫЕ БОРТОВЫЕ РЕГИСТРАТОРЫ

Параметры	Диапазон	Минимальная точность ус- тановленной системы ¹ (для восстановления информации)	Интервал выборки (в сек)	Разреше- ние ⁴ счи- тывания
Относительное время (от за- писи перед взлетом	8 час. миним.	$\pm 0,125\%$ в час	I	I сек.
Приборная воз- душная скорость	от V_{SO} до V_D (в морских узлах)	$\pm 5\%$ или ± 10 морских узлов, (та, которая больше). Разрешение 2 мор. уз. до 175 морск. уз.	I	I % ³
Высота	от -1000 фу- тов до макс. сертифициро- ванной высо- ты ЛА	от ± 100 футов до ± 700 футов (см. табл. I TSO C51-a)	I	от 25 до 150
Магнитный курс	360°	$\pm 5^\circ$	I	1°
Вертикальное ускорение	от $-3g$ до $+ 6g$	$\pm 0,2 g$ плюс $\pm 0,3 g$ от макс. вели- чины	4 (или I раз в сек, если за- регистри- рованы пики отно- сительно $1g$)	$0,03g$

Параметры	Диапазон	Минимальная точность, установленной системы ¹ (для восстановленной информации)	Интервал выборки (в сек)	Разрешение ⁴ считывания
Продольное ускорение	$\pm 1,0$	$\pm 1,5\%$ от макс. диапазона, за вычетом опорной погрешности равной $\pm 5\%$	2	$0,01g$
Положение по тангажу	100% от используемого	$\pm 2^\circ$	I	$0,8^\circ$
Положение по крену	$\pm 60^\circ$ или 100% от используемого диапазона (то, что больше)	$\pm 2^\circ$	I	$0,8^\circ$
Положение триммирования ба-лансировки	Весь диапазон	$\pm 3\%$, если не требуется точнее	I	$1\% ^3$
или Положение управления тангажем	Весь диапазон	$\pm 3\%$, если не требуется точнее	I	$1\% ^3$
<u>Мощность двигателя,</u> <u>Каждый двигатель</u>				
Скорость воздушного винта или M_1 , или степень повышения давления, или показания приборов в кабине пилотов, использовавшиеся для сертификации ЛА	Максим. диапазон	$\pm 5\%$	I	$1\% ^3$
или Скорость пропеллера и вращающий момент (выборка один раз в сек, как можно ближе одно к другому)			I (ско- рость пропел.) I (вращ. момент)	

Параметры	Диапазон	Минимальная точность установленной системы I (для восстановления информации)	Интервал выборки	Разрешение считывания ⁴
Скорость по высоте ² (необходимость зависит от разрешения по высоте)	± 8000 футов/мин	± 10%. Ниже 12000 футов разрешение индикации 250 футов/мин	I	250 футов/мин ниже 12000 футов
Угол атаки ² (необходимость зависит от разрешения по высоте)	от -20° до 40° или от используемого диапазона	± 2°	I	0,8% ³
Положение радиопередатчика (дискретное)	вкл/выкл		I	
Задние кромки закрылков (дискретное или аналоговое)	Каждое дискретное положение (V, D T/O, AAR) или аналоговое 0-100% диапазона	± 3%	I	1% ³
Передние кромки закрылков (дискретное или аналоговое)	Каждое дискретное положение (V, D T/O, AAR) или аналог 0-100% диапазона	± 3%	I	1% ³
Реверсер тяги, каждый двигатель (дискретно)	Переключатель или полный реверс		I	1% ³
Интерцептор / торможение скорости (дискретно)	Переключатель или выкл.		I	
Включение автопилота (дискретно)	Включен/выключен		I	

I. Если источниками информации являются приборы ЛА (за исключением

- альтиметров) приемлемого качества для проведения полета ЛА, то системы регистрации без этих датчиков (но со всеми другими характеристиками системы регистрации), должны использовать не более, чем половину от величины, указанной в данном столбце.
2. Если используется информация от альтиметра кодирующего высоту с разрешением 100 футов (30 м), то любой один из этих параметров также нужно регистрировать. Если же высота регистрируется с миним. разрешением 25 футов (7,5 м), то оба эти параметра можно опустить.
 3. Процент от полного диапазона.
 4. Этот столбец относится к ЛА изготовленным после 11 октября 1991.

/ Док. № 25530 .Изм. 135-26, 53 FR 26152, 11 июля 1988;
53 FR 30906, 16 авг. 1988 /.

ПРИЛОЖЕНИЕ С К ЧАСТИ 135 - ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НА ВЕРТОЛЕТНЫЕ БОРТОВЫЕ РЕГИСТРАТОРЫ

Параметры	Диапазон	Минимальная точность установленной системы (для восстановления информации)	Интервал выборки (в сек)	Разрешение считывания ³
Относительное время (от записи перед взлетом)	8 час. минимум	$\pm 0,125 \%$ /час	I	I сек
Приборная воздушная скорость	от V_m до V_D (в морских узлах (минимальный сигнал воздуш. скорости, получаемый от установленной системы приемника воздушного давления)	$\pm 5\%$ или ± 10 морских узлов, то что больше	I	I узел

Параметры	Диапазон	Минимальная точность ус- тановленной системы (для восстановлен- ной информа- ции)	Интервал выборки (в сек)	Разреше- ние счи- тывания ³
Высота	от -1000 фу- тов до 20000 футов высоты по давлению	от ± 100 футов до ± 700 футов (см. табл. I TS O с 5I-a)	I	от 25 до 150 фу- тов
Магнитный курс	360°	$\pm 5^\circ$	I	1°
Вертикальное ускорение	от -3g до +6g	$\pm 0,2g$ плюс $\pm 0,3g$ от макс. величины	4 (или I раз в сек, если зарегист- рированы пики отно- сительно 1g)	0,05g
Продольное ускорение	$\pm 1,0g$	$\pm 1,5\%$ от макс. диапазона за вычетом опор- ной погреш- ности равной $\pm 5\%$	2	0,03g
Положение по тангажу	100% от ис- пользуемого	$\pm 2^\circ$	I	0,8°
Положение по крену	$\pm 60^\circ$ или 100% от использу- емого диапа- зона (что больше)	$\pm 2^\circ$	I	0,8°
Скорость по высоте	± 8000 футов/ мин	$\pm 10\%$. Ниже 1200 футов-раз- решение инди- кации 250 фу- тов/мин	I	250 фу- тов/мин ниже 12000 футов

Параметры	Диапазон	Минимальная точность ус- тановленной системы ¹ (для восстановлен- ной информа- ции)	Интервал выборки (в сек)	Разреше- ние счи- тывания ³
<u>Мощность двигателя,</u> <u>Каждый двигатель</u>				
Скорость несущего винта	Максимальный диапазон	$\pm 5\%$	I	$1\% ^2$
Свободная или избыточная турбина	Максимальный диапазон	$\pm 5\%$	I	$1\% ^2$
Вращающий момент двигателя	Максимальный диапазон	$\pm 5\%$	I	$1\% ^2$
<u>Управление полетом, Гидравлическое давление</u>				
Первичное (дискретно)	Высокое/низкое		I	
Вторичное, если применимо (дискретно)	Высокое/низкое		I	
Включение радиопередатчика (дискретно)	Вкл/Выкл		I	
Использование автопилота (дискретно)	Включен/выключен		I	
Статус SAS - включен (дискретно)	Включен/выключен		I	
Ошибка статуса SAS (дискретно)	Ошибка/О-кей		I	

Параметры	Диапазон	Минимальная точность ус- тановленной системы ¹ (для восстановлен- ной информации)	Интервал выборки (в сек)	Разреше- ние счи- тывания ³
-----------	----------	---	--------------------------------	--

Органы управле-
ния полетом

Общий шаг	Полный диа- пазон	$\pm 3\%$	2	1% ²
Положение педа- ли	Полный диапазон	$\pm 3\%$	2	1% ²
Поперечная циклич. ручка управления	Полный диа- пазон	$\pm 3\%$	2	1% ²
Продольная цик- лич. ручка управления	Полный диа- пазон	$\pm 3\%$	2	1% ²
Положение уп- равляемого стабилизатора	Полный диапазон	$\pm 3\%$	2	1% ²

1. Если источником информации являются приборы ЛА (за исключением альтиметров) приемлемого качества для осуществления полета ЛА, то регистрационные системы не имеющие этих датчиков (но имеющие все другие характеристики регистрирующих систем) должны использовать не более, чем половину величины данного столбца.
2. Процент от полного диапазона.
3. Этот столбец относится к ЛА, изготовленным после 11 октября 1991.

/ Док. № 25530, Изм. I35-26, 53 FR 26152, 11 июля 1988,
53 FR 30906, 16 авг. 1988 /.

ПРИЛОЖЕНИЕ D К ЧАСТИ 135 - ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ
НА САМОЛЕТНЫЕ БОРТОВЫЕ РЕГИСТРАТОРЫ

Параметры	Диапазон	Точность входа датчика по считыванию DFDR	Интервал выборки (в сек)	Разрешение считывания ⁴
Время (Среднее время по Гринвичу или бортовой счетчик) (диапазон от 0 до 4095 выборок на корпус)	24 часа	$\pm 0,125\%$ в час	0,25 (1 раз в 4 сек)	1 сек
Высота	от -1000 футов до максим. сертифицированной высоты	от -100 до +100 футов	I	от 5' до 55'
Воздушная скорость	от 50 морских узлов до V_{SO} и от V_{SO} до $1,2 V_D$	$\pm 5\%$, $\pm 3\%$	I	1 узел
Курс	360°	$\pm 2^\circ$	I	$0,5^\circ$
Нормальное ускорение (вертикальное)	от $-3g$ до $+6g$	$\pm 1\%$ от макс. диапазона исключая опорную ошибку, равную $\pm 5\%$	8	$0,01g$
Положение по тангажу	$\pm 75^\circ$	$\pm 2^\circ$	I	$0,5^\circ$
Положение по крену	$\pm 180^\circ$	$\pm 2^\circ$	I	$0,5^\circ$
Включение радиопередатчика	Вкл/Выкл. (дискретно)		I	
Тяга/Мощность каждого двигателя	Полный диапазон вперед	$\pm 2\%$	I (на двигатель)	$0,2\%$

Параметры	Диапазон	Точность входа датчика по считыванию DFDR	Интервал выборки (в сек)	Разрешение считывания ⁴
Задние кромки закрылков или выбор органа управления в кабине пилотов	Полный диапазон или каждое дискретное положение	$\pm 3^\circ$ или как индикатор пилота	0,5	0,5% ²
Передние кромки закрылков или выбор органа управления в кабине пилотов	Полный диапазон или каждое дискретное положение	$\pm 3^\circ$ или как индикатор пилота	0,5	0,5% ²
Положение реверсера тяги	Дискретные: Запертое, переход и реверс	-	I (через 4 сек на двигатель)	
Положение тормозного интерцептора/ выбор торможения скорости	Полный диапазон или каждое дискретное положение	$\pm 2\%$, если в особых случаях не требуется большая точность	I	0,22 ²
Пролет маркерного месса	Дискретно		I	
	Дискретно		I	
Продольное ускорение	$\pm 1g$	$\pm 1,5\%$ максимального диапазона, исключая ошибку опорной точки $\pm 5\%$	4	0,01g
Вход пилота и/или положение поверхностей основного управления (тангаж, крен, рыскание) ³	Полный диапазон	$\pm 2^\circ$, если не требуется большая точность	I	0,2% ²

Параметры	Диапазон	Точность входа датчика по считыванию DFDR	Интервал выборки (в сек)	Разрешение считывания ⁴
Поперечное ускорение	$\pm 1g$	$\pm 1,5\%$ макс. диапазона, исключая ошибку опорной точки $\pm 5\%$	4	$0,01g$
Положение стабилизации по тангажу	Полный диапазон	$\pm 3\%$, если не требуется большая точность	I	$0,3\%$ ²
Отклонение глиссады	± 400 микро-ампер	$\pm 3\%$	I	$0,5\%$ ²
Отклонение курсового радиомаяка	± 400 микро-ампер	$\pm 3\%$	I	$0,3\%$ ²
Режим АБСУ и положение включения	Дискретно		I	
Высота радиосвязи	от -20 футов до 2500 футов	± 2 фута или $\pm 3\%$, то которое больше, ниже 500 футов и $\pm 5\%$ выше 500 футов	I	I фут, $+5\%$, ² выше 500 футов ²
Модернизация сиг-нализация	Дискретно		I	
Положение нажимного выключателя главного шасси	Дискретно		I	
Угол атаки (если непосредственно задается)	Как установлен	Как установлен	2	$0,3\%$ ²

Параметры	Диапазон	Точность входа датчика по считыванию DFDR	Интервал выборки (в сек)	Разрешение считывания ⁴
Температура наружного воздуха или суммарная температура воздуха	от -50°C до +90°C	± 2°C	0,5	0,3°C
Гидравлика. Каждая система низкого давления	Дискретно		0,5	или 0,5% ²
Наземная скорость	Как установлен	Установлены наиболее точные системы (только для самолетов предназначенных для ПМУ)	I	0,2% ²

Если осталась дополнительная вместимость регистратора, то рекомендуется запись следующих параметров.

Параметры перечислены в порядке их значимости.

Угол дрейфа	Если имеется Как установлен	Как установлен	4
Скорость и направление ветра	Если имеется Как установлен	Как установлен	4
Широта и долгота	Если имеется Как установлен	Как установлен	4
Тормозное давление/положение тормозной педали	Как установлен	Как установлен	I

Параметры	Диапазон	Точность входа датчика по считыванию DFD2	Интервал выборки (в сек)	Разрешение считывания ⁴
Параметры дополнительного двигателя:				
Степень повышения давления	Как установлен	Как установлен	I (на двигатель)	
N 1	Как установлен	Как установлен	I (на двигатель)	
N 2	Как установлен	Как установлен	I (на двигатель)	
Температура выходящих газов	Как установлен	Как установлен	I (на двигатель)	
Положение рычага газа	Как установлен	Как установлен	I (на двигатель)	
Поток топлива	Как установлен	Как установлен	I (на двигатель)	
TSA § : (станция воздуш. диспетчирования)				
TA (воздушный диспетчер);	Как установлен	Как установлен	I	
RA (радиопеленг. станция);	Как установлен	Как установлен	I	
Уровень чувствительности (выбранный экипажем).	Как установлен	Как установлен	2	
Система сигнализации об опасном сближении с землей	Дискретно		I	

Параметр	Диапазон	Точность входа датчика по считыванию DFDR	Интервал выборки (в сек)	Разрешение считывания 4
Шасси или положение селектора ног шасси	Дискретно		0,25 (1 раз в 4 сек)	
ДМЕ I и 2 дистанции	0-200 NM	Как установлен	0,25	1 mi
Выбор навигационной частоты I и 2	Полный диапазон	Как установлен	0,25	

1. Если записывается скорость по высоте. Скорость по высоте должна иметь достаточное разрешение и интервал выборки, чтобы допускать отклонение высоты до 5 футов.
2. Процент от всего диапазона.
3. Для самолетов, которые могут продемонстрировать отделение управляющего входа от управляющего движения (одно от другого) для всех режимов полета следует выбрать "или".
Для самолетов с немеханическими системами управления (полет по радио) следует выбрать "и". В самолетах с разделенными поверхностями приемлема комбинация входов вместо записи каждой поверхности отдельно.
4. Этот столбец относится к самолетам изготовленным после II окт. 1991.

/ Док. № 255.30, Изм. 135-26, 53 FR 26153, II июля 1988;
53 FR 30906, 16 авг. 1988 /.

ПРИЛОЖЕНИЕ Е К ЧАСТИ 135 - ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ
НА ВЕРТОЛЕТНЫЕ БОРТОВЫЕ РЕГИСТРАТОРЫ

Параметры	Диапазон	Точность датчика по считыванию DFDR	Интервал выборки (сек)	Разрешение по считыванию ²
Время (Среднее время по Гринвичу)	24 часа	$\pm 0,125\%$ в час	0,25 (1 раз в 4 сек)	1 сек.
Высота	от -1000 футов до макс. сертифицированной высоты ЛА	от ± 100 футов до ± 70 футов (см. табл. 1 TS 0-51a)	I	от 5' до 30'
Воздушная скорость	Как установлена измерительная система	$\pm 3\%$	I	I узел
Курс	360°	$\pm 2^\circ$	I	0,5°
Нормальное ускорение (вертикальное)	от -3g до +6g	$\pm 1\%$ от макс. диапазона, за исключением опорной ошибки равной $\pm 5\%$	8	0,01g
Положение по тангажу	$\pm 75^\circ$	$\pm 2^\circ$	2	0,5°
Положение по крену	$\pm 180^\circ$	$\pm 2^\circ$	2	0,5°
Включение радиопередатчика	Вкл/Выкл (дискретно)		I	0,25 сек

Параметры	Диапазон	Точность датчика по считыванию	Интервал выборки (сек.)	Разрешение по считыванию
Мощность каждого двигателя: Скорость свободной силовой турбины и вращающий момент двигателя	0-130% (Скорость силовой турбины) Полный диапазон (момент)	$\pm 2\%$	I скорость, I вращ. момент на двигателе	от 0,2% ^I до 0,4% ^I
Скорость главного несущего винта	0-130%	$\pm 2\%$	2	0,3% ^I
Скорость по высоте	± 6000 футов/мин	Как установлен	2	0,2% ^I
Вход пилота - Основное управление (общий шаг, продольное циклич. поперечное циклич., педаль)	Полный диапазон	$\pm 3\%$	2	0,5% ^I
Гидравлика низкого давления для управления полетом	Дискретно, каждая схема		I	
Положение селекторного переключения управления полетным гидравлическим давлением, I и 2 ступень	Дискретно		I	
Режим АБСУ и состояние включения	Дискретное (Требуется 5 разрядов)		I	
Включение системы форсировки стабилизации	Дискретно		I	

Параметры	Диапазон	Точность датчика по считыванию DFDR	Интервал выборки (сек.)	Разрешение по считыванию ²
Положение ошибки SAS	Дискретно		0,25	
Температура главной коробки передач (низк.)	Как установлено	Как установлено	0,25	0,5% I
Температура главной коробки передач (высок.)	Как установлено	Как установлено	0,5	0,5% I
Положение регулируемого стабилизатора	Весь диапазон	$\pm 3\%$	2	0,4% I
Продольное ускорение	$\pm 1 g$	$\pm 1,5\%$ максим. диап. за исключением ошибки опоры $\pm 5\%$	4	0,01 g
Поперечное ускорение	$\pm 1 g$	$\pm 1,5\%$ максим. диап. за исключением ошибки опоры $\pm 5\%$	4	0,01 g
12 Master Сигнализация	Дискретно		I	
Выбор частоты навигации I и 2	Весь диапазон	Как установлен	0,25	
Температура наружного воздуха	от -50°C до $+90^{\circ}\text{C}$	$\pm 0,2^{\circ}\text{C}$	0,5	0,3 $^{\circ}\text{C}$

1. Процент от полного диапазона.

2. Этот столбец относится к ЛА изготовленным после 11 окт. 1991.

/ Док. № 25530, Изм. 136-26, 53 FR26154, 11 июля 1988;
53 FR30906, 16 авг. 1988 /.