

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ДЕМОНСТРАЦИИ АВАРИЙНОЙ ЭВАКУАЦИИ И ПРИВОДНЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

GUIDANCE MATERIAL ON EVACUATION DEMONSTRATION AND DITCHING OF AIRCRAFT

Алғашқы шығарылған күні /

Дата первоначального выпуска /




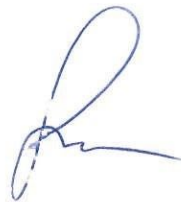

Date of initial issue: 01/06/2023

Мәртебесі / Статус / Status: [Approved]

Құжатқа жауапты / Ответственный за документ / Owner:

Леонид Степанов / Leonid Stepanov

КЕЛІСУ ПАРАҒЫ /
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ /
APPROVAL SHEET

	Лауазымы / Должность / Job Title	Күні / Дата / Date	Қолы / Подпись / Signature
Әзірленген / Разработано / Prepared by:			
Улукбек ТУЛЕКОВ / Ulukbek TULEKOV	Специалист по авиационным стандартам департамента летной эксплуатации / Flight Operations Standardization Officer	11.09.2023	
Келісілді / Соголасовано / Agreed by:			
Олжас СУЛЕЙМАНОВ Olzhas SULEIMANOV	Заң департаментінің директоры / Директор юридического департамента / Director of legal department	11.09.23	
Леонид СТЕПАНОВ / Leonid STEPANOV	Руководитель управления коммерческого воздушного транспорта - Главный авиационный инспектор / Head of commercial air transport division – chief aviation inspector	11.09.2023	
Жанат АБДУГАЛИМОВ Zhanat ABDUGALIMOV	Старший директор департамента управления безопасностью полетов, качества, стратегии и соответствия стандартам Senior Director of Safety, Quality, Strategy and Compliance Department	14.09.23	
Бекітілді / Утверждено / Approved by:			
Каталин РАДУ / Catalin RADU	Генеральный директор / Director General	14.09.23	

РЕДАКЦИЯ ТІЗІМІ /
ЛИСТ РЕДАКЦИЙ /
REVISION SHEET

Ревизия №/ № Ревизии / Revision №	Күні / Дата / Date	Ревизия сипаттамасы / Описание ревизии / Revision Description
0.0	01.06.2023	Алғашқы рет / Впервые / Initial

ҚОЛДАНЫСТАҒЫ БЕТТЕР ТІЗІМІ /
ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ /
LIST OF EFFECTIVE PAGES

№ Раздела/ Section No. /	Стр. № / Page No.	Дата выпуска / Date of issue
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ / APPROVAL SHEET	2-2	01.06.2023
ЛИСТ РЕДАКЦИЙ / REVISION SHEET	3-3	01.06.2023
ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ / LIST OF EFFECTIVE PAGES	4-4	01.06.2023
СОДЕРЖАНИЕ / TABLE OF CONTENT	5-7	01.06.2023
СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS	8-8	01.06.2023
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ / REFERENCES	9-10	01.06.2023
БОЛІМ А	11-11	01.06.2023
РАЗДЕЛ В	12-34	01.06.2023
ШАРТЕР С	35-54	01.06.2023
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 /ANNEX 1	55-60	01.06.2023
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 /ANNEX 2	61-66	01.06.2023
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 /ANNEX 3	67-76	01.06.2023

МАЗМҰНЫ /
СОДЕРЖАНИЕ /
TABLE OF CONTENT

КЕЛІСУ ПАРАҒЫ / ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ / APPROVAL SHEET	2
РЕДАКЦИЯ ТІЗІМІ / ЛИСТ РЕДАКЦИЙ / REVISION SHEET	3
ҚОЛДАНЫСТАҒЫ БЕТТЕР ТІЗІМІ / ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ / LIST OF EFFECTIVE PAGES	4
МАЗМҰНЫ / СОДЕРЖАНИЕ / TABLE OF CONTENT	5
ҚЫСҚАРТУЛАР, ТЕРМИНДЕР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР / СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS.....	7
НОРМАТИВТІК ҚҰЖАТТАР МЕН СІЛТЕМЕЛЕР / НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ / REFERENCES.....	8
БӨЛІМ А	10
РАЗДЕЛ В	11
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	11
1.2. Аварийная эвакуация с частичной загрузкой пассажирской кабины.....	12
1.3. Вынужденная посадка на воду	13
2. ДЕМОНСТРАЦИЯ АВАРИЙНОЙ ЭВАКУАЦИИ	13
2.1 Инструктаж Заявителя по требованию к демонстрации	13
2.2 План демонстрации аварийных эксплуатационных процедур	14
3. ПРОЦЕДУРЫ ДЕМОНСТРАЦИИ. ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ КОМАНДА.....	17
3.1 Встреча с заявителем перед демонстрацией	17
3.2 Планирование инспекторской комиссии	17
3.3 Выбор аварийных выходов	18
3.4 Блокирование выходов	18
3.5 Сигнал иницирования	19
3.6 Участники демонстрации.....	19
3.7 Инспекция перед демонстрацией.....	20
3.8 Инструктажи перед демонстрацией	21
3.9 Проведение проверки	21
4. ДЕМОНСТРАЦИЯ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА ВОДУ	22
4.1 Общие положения	22
4.2 Стандарт реализации.....	22
4.3 План демонстраций вынужденной посадки на воду	23
4.4 Обзор плана демонстрации вынужденной посадки на воду	24
4.5 Проведение демонстрации вынужденной посадки на воду	24
5. ОЦЕНКА ДЕМОНСТРАЦИИ. ОБЛАСТИ ОЦЕНКИ	25
5.1 Определение результатов демонстрации	25
6. ПРОЦЕДУРЫ ОТЧЕТНОСТИ.....	26
6.1 Общие положения	26
6.2 Распространение	26
SECTION C	27
C.1 GENERAL PROVISIONS.....	27
1.1. Emergency Evacuation with Passengers Onboard the Aircraft.....	28
1.2. Emergency Evacuation with Partial Cabin Passengers occupied.....	28

2. EMERGENCY EVACUATION DEMONSTRATION.....	29
2.1 Applicant Briefing on the Demonstration Requirements.....	29
2.2 Emergency Operational Procedures Demonstration Plan.....	30
3. DEMONSTRATION PROCEDURES. DEMONSTRATION TEAM.	32
3.1 Meeting with the applicant before the demonstration	32
3.2 Planning of the Inspection Commission.....	33
3.3 Selection of Emergency Exits.....	33
3.4 Blocking Exits.....	34
3.5 Initiation Signal.....	Ошибка! Закладка не определена.
3.6 Participants in the Demonstration	34
3.7 Pre-Demonstration Inspection	35
3.8 Pre-Demonstration Briefings.....	35
3.9 Conducting the Inspection	36
C.4. DEMONSTRATION OF EMERGENCY DITCHING	37
4.1 General provisions	37
4.2 Implementation standard	37
C.5. EVALUATION OF DEMONSTRATION. AREAS OF EVALUATION	39
5.1 Determining the results of the demonstration.	40
C. 6. Reporting Procedures.....	40
6.1 General provisions.....	40
6.2 Distribution.	40
ҚОСЫМША / ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX №1	42
ҚОСЫМША / ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX №2	48
ҚОСЫМША / ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX №3	54

ҚЫСҚАРТУЛАР, ТЕРМИНДЕР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР / СОКРАЩЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ / ABBREVIATION, TERMS AND DEFINITIONS

Сокращения, используемые в инструктивном материале, соответствуют основным понятиям статьи 1 Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации».

The abbreviations used in the guidance material correspond to the basic concepts of Article 1 of the Law of the Republic of Kazakhstan dated July 15, 2010 № 339-IV "On the use of airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities".

ААК/ ААК	АО «Авиационная администрация Казахстана» – ААК Республики Казахстан в сфере гражданской авиации/Aviation Administration of Kazakhstan JSC - authorized organization of the Republic of Kazakhstan in the field of civil aviation
ГА/СА	Гражданская авиация/ Civil aviation
КГА/САС	Комитет гражданской авиации МИИР РК/ Civil Aviation Committee of the MIID RK
Концепция/ The concept	разработанный в установленном порядке по итогам публичного обсуждения консультативный ВНД, содержащий видение ААК по решению проблем регулирования в сфере ГА, описание общего замысла, основных целей и принципов, обозначение основных направлений деятельности/a consultative Internal Normative Document developed in accordance with the established procedure, based on the results of public discussion, which contains the ААК's vision for solving regulatory problems in the СА area, a description of the general intent, basic goals and principles, and the identification of the main areas of activity.
МИИР РК/МИИД РК	Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК/Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan
НПА	Нормативно правовые акты
Ревизия документа/ Document revision	проверка документа на актуальность и внесение в него, при необходимости, изменений и дополнений /checking the document for relevance and making changes and additions to it, if necessary
РК/РК	Республика Казахстан/Republic of Kazakhstan
РПП/ФОМ	Руководство по производству полетов/ Flights Operations Manual
EASA	Европейское агентство по безопасности полетов/European Union Aviation Safety Agency
ИКАО/ICAO	Международная организация гражданской авиации/International Civil Aviation Organization

НОРМАТИВТІК ҚҰЖАТТАР МЕН СІЛТЕМЕЛЕР /
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ /
REFERENCES

<p>Нормативтік құжат / Нормативный документ (НД) / Referenced Document</p>	<p>Бекіту / Утверждение / Approval</p>
<p>«Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» "On the use of airspace of the Republic of Kazakhstan and aviation activities"</p>	<p>Закон РК от 15 июля 2010 года № 339-IV Law of the Republic of Kazakhstan No. 339-IV of July 15, 2010</p>
<p>Правила сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов Rules for Certification and Issuance of Civil Air Operator's Certificate</p>	<p>(приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 10 ноября 2015 года № 1061) (Order of the Acting Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated November 10, 2015 № 1061)</p>
<p>Сертификационные требования к эксплуатантам гражданских воздушных судов Certification requirements for operators of civil aircraft</p>	<p>приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 153 Order of the Acting Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan from February 24, 2015 № 153</p>
<p>Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан Rules of flight operations in civil aviation of the Republic of Kazakhstan</p>	<p>приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 Order of the Acting Minister for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan from July 28, 2017 № 509</p>
<p>Правила использования воздушного пространства РК Rules of use of airspace of the Republic of Kazakhstan</p>	<p>Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 Decree No. 506 of the Government of the Republic of Kazakhstan dated May 12, 2011</p>
<p>часть I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" часть II "Международная авиация общего назначения. Самолеты" часть III "Международные полеты. Вертолеты" Part I "International commercial air transport. Aircraft"</p>	<p>ИКАО Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации (г. Чикаго, 1944 год)</p>

Part II "International General Aviation. Aircraft" Part III "International flights. Helicopters."	ICAO Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)
«Руководство по управлению безопасностью полетов» "Safety Management Manual".	ИКАО Doc.9859 ICAO Doc.9859
«Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» "Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance"	ИКАО Doc.8335 ICAO Doc.8335
«Руководство по информации и инструкциям для обеспечения безопасности пассажиров» "Manual of Information and Instructions for Passenger Safety"	ИКАО Doc.10086 ICAO Doc.10086
Certification & Oversight Manual. ААК certification / Руководство по сертификации и надзору за Эксплуатантами ГВС	ААК-ОПС-М.0409
Certification & Oversight Manual. ААК certification. Demonstration of flight	ААК-ОПС-Р.0414

БӨЛІМ А

(резервке сақталған)

РАЗДЕЛ В

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящий инструктивный материал «Демонстрация аварийной эвакуации и приводнения ВС» (далее – Инструктивный материал) устанавливает процедуры и порядок демонстрации Заявителем действий в аварийных ситуациях, а также связанных с ними действий при эвакуации на земле и воде.

2. Инструктивный материал разработан во исполнение требований пункта 19 Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 10 ноября 2015 года № 1061, осуществляющих эксплуатацию гражданских воздушных судов с целью выполнения международных коммерческих транспортных перевозок согласно требованиям ИКАО.

3. Инструктивный материал предназначен для авиационных инспекторов ААК (далее – инспектор) и содержит процедуры, методический материал и практические рекомендации для инспекторов, включенных в состав комиссии по проведению, наблюдению и оценке сертификационного обследования Заявителя.

4. В соответствии с требованиями законодательства в сфере использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации ААК оценит каждого Заявителя о способности выполнять аварийные эксплуатационные процедуры в соответствии с:

1) действующими нормативными правовыми актами Республики Казахстан, стандартами и правилами ИКАО, применимыми к коммерческим перевозкам пассажиров и типу воздушного судна, предложенного Заявителем для выполнения таких перевозок;

2) план реагирования на аварийные (чрезвычайные) события, разработанный Заявителем.

ААК должна считать обследование Заявителя как удовлетворительное, перед выдачей Сертификата эксплуатанта (ААК) или перед предоставлением соответствующих полномочий Заявителю, являющемуся владельцем сертификата ААК и запрашивающим расширение условий эксплуатации.

Цель

5. Оценка Заявителя на предмет способности выполнять аварийные эксплуатационные процедуры. ААК проводит оценку наблюдая за выполнением Заявителем демонстрации действий в аварийных ситуациях, а также связанных с ними действий при эвакуации на земле и воде, в случае вынужденной посадки ВС на воду, в зависимости от типа ВС в соответствии с НПА в сфере ГА РК и ИКАО.

Политика

6. Демонстрация аварийной эвакуации применима к каждому типу и модели ВС с конфигурацией более 44 пассажирских мест, используемых для пассажирских перевозок.

7. Заявитель должен продемонстрировать ААК, что он имеет соответствующие аварийные эксплуатационные процедуры и способен их выполнять в соответствии со стандартами, применяемыми для коммерческих перевозок и типа ВС, предложенного Заявителем для таких перевозок.

8. Согласно требованиям ААК Заявитель выполняет определенные демонстрации, специально направленные на проверку следующих сфер:

1) учебная программа Заявителя по аварийным эксплуатационным процедурам и действиям в аварийных ситуациях, компетенции членов летного и cabinного экипажа;

2) аварийные эксплуатационные процедуры Заявителя:

- аварийная эвакуация (пассажирские перевозки),

- процедуры при вынужденной посадке на воду;

Осы құжат "Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ-ның меншігі болып табылады. /

- процедуры во время аварийной (чрезвычайной) ситуации.

3) надежность и возможности аварийно-спасательного оборудования ВС.

9. Избрание метода обследования зависит в каждом конкретном случае от ожидаемых Заявителем эксплуатационных полномочий и утвержденной Программы обследования. Именно поэтому выбранный метод обследования должен отвечать следующим требованиям:

1) метод проверки надежным и обеспечивает достоверность полученных результатов обследования;

2) результаты проверки могут гарантированно подтвердить или опровергнуть удовлетворительность выполнения данной проверки Заявителем;

3) опасные факторы выявлены, производится их непрерывный мониторинг и анализ. Выполняется оценка и уменьшение степени рисков. Вероятное влияние опасных факторов учтено. Риски приемлемые или допустимые.

10. Демонстрации аварийной эвакуации и вынужденной посадки на воду не следует путать с сертификационным испытанием ВС, являющимися испытаниями, проводимыми производителем ВС для демонстрации летной годности ВС.

11. ААК проверяет следующие:

1) базовую конструкцию ВС и эффективность, с которой пассажиры могут быть безопасно эвакуированы из него;

2) системы аварийной эвакуации на ВС;

3) процедуры эксплуатанта по аварийной эвакуации одобрены ААК.

12. ААК требует от Заявителя успешного завершения демонстрации, перед тем как может разрешить эксплуатацию каждого типа ВС.

1.1. Аварийная эвакуация с пассажирами на борту ВС

13. ААК может потребовать от Заявителя проведения полной демонстрации аварийной эвакуации для конфигурации ВС в течение 90 секунд или менее. Эта политика ААК применима к каждому типу и модели ВС с конфигурацией более 44 пассажирских мест, используемых для пассажирских перевозок. До начала демонстрации пассажиры, принимающие участие в демонстрации, должны занимать установленные пассажирские кресла.

После сигнала все пассажиры, принимающие участие в демонстрации, и члены экипажа должны быть эвакуированы с использованием аварийно-спасательного оборудования ВС и используя не более 50 процентов количества аварийных выходов и трапов. Демонстрация должна показать, что ВС и его аварийно-спасательное оборудование с использованием аварийных эксплуатационных процедур Заявителя позволяет выполнить эвакуацию его полной вместимости, в том числе членов экипажа, за 90 секунд или менее.

1.2. Аварийная эвакуация с частичной загрузкой пассажирской кабины

14. ААК может потребовать от Заявителя проведение частичной демонстрации аварийной эвакуации, при выполнении которой пассажиры-участники не привлекаются. Частичная демонстрация аварийной эвакуации требует, чтобы до начала демонстрации члены кабинного экипажа занимали свои обычные во время взлета места. После сигнала, аварийно-спасательное оборудование самолета и 50 процентов необходимых аварийных выходов и трапов должны быть готовы к использованию в течение 15 секунд или менее. ААК требует, чтобы частичная демонстрация аварийной эвакуации проводилась в случаях, когда:

1) Заявитель намерен эксплуатировать новый тип и модель самолета, но в отношении которого ранее была проведена полная демонстрация аварийной эвакуации в соответствии с действующими требованиями НПА и нормами летной годности.

2) Заявитель существенно изменяет количество членов кабинного экипажа, их местоположения, их обязанности во время аварийной эвакуации или аварийные эксплуатационные процедуры.

15. Проведение демонстрации без пассажиров-участников с использованием эксплуатационных процедур Заявителя:

1) на выбор инспектора ААК осуществляется частичное открытие аварийных выходов и развертывание надувных трапов или использование всех аварийных выходов и трапов в течение 15 секунд.

Полное развертывание аварийных трапов нужно если отсутствуют надежные аналитические методы или данные предварительных демонстраций производителем ВС или другими эксплуатантами тех же типов и моделей ВС, позволяющих Инспекционной комиссии убедиться в способности Заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию, а также быть уверенным. в надежности аварийно-спасательного оборудования;

2) использование бортпроводников Заявителя, которые завершили одобренную учебную программу для типа и модели самолета, а также прошедшие практический экзамен по аварийно-спасательному оборудованию и процедурам;

3) открытие 50 процентов от общего количества аварийных выходов и развертывание 50 процентов аварийных трапов, если это требуется.

Если аварийные эксплуатационные процедуры, требуют от бортпроводников открытия необходимых аварийных выходов, расположенных на уровне выше пола, 50 процентов таких выходов должны быть открыты во время демонстрации.

1.3. Вынужденная посадка на воду

16. Заявитель, который собирается использовать самолет в расширенных полетах над водой, будет обязан провести демонстрацию вынужденной посадки на воду.

17. Полеты над водой:

1) для самолетов — это полеты над водой на горизонтальном расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега.

При полете по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования;

2) при взлете и посадке на аэродроме, где траектория взлета или захода на посадку проходит над водным пространством таким образом, что в случае какого-либо события имеется вероятность вынужденной посадки на воду;

3) для вертолетов — это полеты над водой на горизонтальном расстоянии более чем 50 морских миль от ближайшей береговой линии и более 50 морских миль от структуры вертолетной площадки в открытом море.

2. ДЕМОНСТРАЦИЯ АВАРИЙНОЙ ЭВАКУАЦИИ

ЭТАП ПЕРВЫЙ

18. Заявитель, которой планирует выполнять или выполняет коммерческие перевозки пассажиров согласно сертификационным требованиям, должен проводить демонстрации экстренной эвакуации. ААК требует проведения обследования, когда:

1) Заявитель впервые предлагает эксплуатировать новый тип и модель самолета;

2) существенное изменение в количестве бортпроводников, местах их расположения, их обязанностей во время эвакуации или аварийных эксплуатационных процедурах;

3) изменяется количество, местоположение, тип аварийных выходов или тип механизмов открытия аварийных выходов, используемых для эвакуации из самолета.

2.1 Инструктаж Заявителя по требованию к демонстрации

19. После того, как ответственный инспектор (Руководитель Инспекционной комиссии, если это применено) определяет необходимость проведения частичной или полной демонстрации аварийной эвакуации. Заявитель должен разработать план, в котором указывается, каким образом будет проводиться проверка. Члены Инспекционной комиссии

должны встречаться с Заявителем так часто, как это необходимо для обеспечения четкого понимания Заявителем того, какие документы и информация необходимы для того, чтобы План демонстрации аварийных эксплуатационных процедур (далее – План проверки) был принят к оценке.

20. Заявитель не может практиковать, репетировать или описывать демонстрацию для пассажиров (когда действия пассажиров требуются процедурами Заявителя), а также любой участник, участвовавший в такого рода демонстрациях за последние шесть месяцев, не может участвовать в демонстрации.

21. Ответственные руководители Заявителя (директора по эксплуатации и техническому обслуживанию и т.д.), должны присутствовать на месте проведения демонстрации. Эти лица должны иметь полномочия по внесению изменений в План демонстрации во время его проведения. Кроме того, они должны быть в состоянии реагировать на требования ААК по конкретным корректирующим действиям в связи с недостатками, которые могут возникнуть при проверке. Другой персонал Заявителя, присутствующий на месте демонстрации, должен принимать непосредственное участие в проведении проверки. Заявитель несет ответственность за то, чтобы другие лица не отвлекали от проверки или не влияли на его результат.

22. Лица, не являющийся персоналом Заявителя или ААК, должен иметь веские причины наблюдать демонстрацию.

23. Количество бортпроводников должно состоять из минимального количества бортпроводников, которое Заявитель предлагает использовать на самолете в коммерческих воздушных пассажирских перевозках.

24. Самолет должен быть расположен на земле и настроен для взлета. Все выходы пассажирского салона или шторы должны быть размещены и установлены, как это было бы для нормального взлета. Если демонстрация не требует фактического использования аварийных надувных трапов, дверь должна быть неармированная.

2.2 План демонстрации аварийных эксплуатационных процедур

25. Заявитель должен получить одобрение (утверждение) Плана демонстрации до начала проведения проверки.

26. Заявитель должен представить План демонстрации в составе Программы проверки в ААК перед прохождением сертификационного обследования вместе с Заявкой не позднее чем за 20 рабочих дней до даты проведения демонстрации.

27. В случае возникновения необходимости внесения изменений в План демонстрации в процессе прохождения сертификационного обследования или в процессе оценки документации Заявителю необходимо представить План проверки, предлагаемые изменения и сопроводительное письмо-запрос, где указывается:

- 1) ссылки на положения действующего законодательства (если применено);
- 2) тип и модель ВС, на которой будет проводиться демонстрация, а также полная его емкость (включая членов экипажа);
- 3) количество членов кабинного экипажа и их обязанности в соответствии с назначенными позициями, которые будут использоваться при демонстрации;
- 4) предлагаемая дата, время и место проведения демонстрации;
- 5) имя и контактные данные координатора (номера телефонов, адрес электронной почты, и т. п.);
- 6) в Плате также должно быть указано четкое описание того, как Заявитель намерен приступить к демонстрации, сигнал, который будет использоваться для целей отсчета времени, и как Заявитель намерен блокировать выходы, которые не будут использоваться во время демонстрации. Заявитель должен понимать, что для начала демонстрации сигнал должен быть предоставлен одновременно как салону самолета, так и наземному персоналу.

Следует подчеркнуть, что Заявитель несет ответственность за разработку процедуры инициирования и метод блокирования выходов. Руководитель Инспекционной комиссии тщательно пересматривает эту процедуру на адекватность;

7) четкое описание процедур безопасности, которые Заявитель предусматривает во время демонстрации аварийной эвакуации (полной или частичной);

8) другая информация (при необходимости).

9) репрезентативную схему продемонстрированного самолета, которая включает в себя следующую информацию:

- расположение, обозначение и назначение всех выходов по типу и назначенные пары выходов;

- назначены места расположения каждого члена экипажа, необходимого во время взлета;

- внутренняя конфигурация пассажирской кабины с указанием расположения каждого пассажирского места, кухонь, проходов, туалетов, а также перегородок, разделяющих салон и багажных полок;

- описание аварийно-спасательного оборудования, установленного на самолете, включая, по крайней мере, размещение, тип и модель каждой единицы оборудования, включая:

огнетушители;

портативные кислородные баллоны / маски;

мегафоны;

аварийные радиостанции;

аварийные топоры;

аварийные канаты/ленты;

спасательные плоты/надувные трапы;

индивидуальные плавсредства пассажиров/членов экипажа или спасательные жилеты;

средства пиротехнической сигнализации;

комплекты первой медицинской помощи и аптечки;

10) копии соответствующих страниц руководства экипажа, описывающих обязанности и ответственность при аварийной эвакуации;

11) копию информационной карты для пассажиров, которые будут использоваться на самолете при коммерческих перевозках пассажиров;

12) список членов лётного и кабинного экипажа, которые есть или будут назначены для участия в демонстрации. Члены летного экипажа должны быть назначены на самолет, который будет использоваться, однако начальные требования опыта эксплуатации не требуются. Бортпроводники должны завершить утвержденную ААК учебную программу и пройти тренировку и проверку компетенции на тип самолета, аварийно-спасательного оборудования и процедур. Перед демонстрацией бортпроводники, одобренные ААК для участия в демонстрации, не должны иметь подготовку по аварийным процедурам или ознакомление с аварийным оборудованием самолета больше указанного в одобренной учебной программе Заявителя.

28. Члены лётного экипажа не должны принимать активную роль в оказании помощи другим в салоне во время демонстрации.

29. В План необходимо внести описание того, как Заявитель будет обеспечивать проведение демонстрации в "темное ночное время" или в условиях, имитирующих "темную ночь". Для целей демонстрации аварийной эвакуации "Темная ночь" означает уровень освещенности, который приближается к естественному освещению, которое происходит через 90 минут после официального заката в условиях ясного неба. Этот низкий уровень освещения необходим для того, чтобы правильно оценивать системы аварийного освещения в самолете, а также действия пассажиров и членов экипажа в затемненных условиях. Значительно более темные уровни освещенности могут помешать правильной оценке демонстрации. Политика

ААК состоит в том, что такие условия необходимы для оценки системы аварийного освещения самолета и производительности действий членов экипажей в затемненной среде.

Принимая решение о том, требуется ли фактическая демонстрация в "темное ночное время", ААК может учитывать демонстрации аварийной эвакуации, проведенные изготовителем ВС или другим эксплуатантом для ВС того же типа и модели. В План необходимо приложить описание системы аварийного освещения, установленной на ВС.

План должен содержать описание того, как Заявитель планирует обеспечить, что самолет будет установлен в месте (или в помещении или на открытом воздухе), которое позволит беспрепятственное развешивание всех аварийно-спасательных трапов или плотов, если это применено.

ЭТАП ВТОРОЙ

30. После того, как Заявителем будет предоставлен План демонстрации, ответственный инспектор или Инспекционная комиссия, должны на втором этапе провести беглый осмотр документа, чтобы убедиться, что вся необходимая информация и документы описаны на первом этапе.

31. В то время как тщательный анализ этого документа проводится на третьем этапе, на втором этапе ААК должна своевременно реагировать на План Заявителя. Незначительные упущения или недостатки часто можно устранить, обратившись к координатору Заявителя.

32. Если разногласия могут быть решены быстро, процесс переходит к третьему этапу.

33. Если План Заявителя содержит значительное количество отсутствующих или неполных необходимых пунктов или документов, первоначальное представление должно быть возвращено Заявителю с письменным объяснением того, почему этот документ неприемлем.

34. Заявитель должен иметь в виду, что ААК не будет предпринимать никаких дальнейших действий до тех пор, пока не будет предоставлен приемлемый План.

ЭТАП ТРЕТИЙ

35. Во время третьего этапа Инспекционная комиссия при необходимости проводит тщательный анализ и оценку Плана демонстрации Заявителя.

36. Члены Инспекционной комиссии (или Руководитель Инспекционной комиссии, если это применено) должны гарантировать, что информация, содержащаяся в письме-запросе Заявителя или прикрепленная к такому письму-запросу, приемлема и соответствует предложенному типу демонстрации. Во время такого анализа и проверки Инспекционная комиссия должна убедиться в следующем:

- 1) программа Заявителя по аварийной подготовке была одобрена ААК;
- 2) процедуры аварийной эвакуации в руководствах Заявителя, в том числе индивидуальные задачи членов экипажа, реалистичны и могут быть практически выполнены;
- 3) информационные карты для пассажиров понятны и соответствуют типу и модели самолета для демонстрации;
- 4) аварийно-спасательное оборудование приемлемо для типа предложенной операции.

37. Некоторые пункты предложения могут потребовать оценки на месте. К примеру, территория ангара или место на перроне, которые Заявитель намерен использовать для демонстрации, должны быть проверены на предмет их адекватности. Инспекционная комиссия должна определить, что Заявитель имеет или формирует обеспечение безопасности участников во время демонстрации, включая использование наблюдателей по безопасности, стенды, коврики и любые другие соответствующие меры безопасности.

38. Недостатки, отмеченные при этом анализе и осмотре, должны быть решены с координатором Заявителя. Если основные недостатки обнаружены при оценке Плана

демонстрации ААК или если Инспекционная комиссия и Заявитель не в состоянии решить важные вопросы, План Заявителя должен быть возвращен с письмом, объясняющим, почему этот План был возвращен. Заявитель должен быть проинформирован, что недостатки, изложенные в письме, должны быть исправлены и План должен быть подан снова перед тем, как ААК предпримет дальнейшие действия. Если после подробной оценки представление считается приемлемым, Заявитель должен быть уведомлен о его принятии ААК.

ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП

39. Во время четвертого этапа ААК планирует, наблюдает и оценивает демонстрацию Заявителя по аварийной эвакуации.

40. Сегмент планирования этого этапа особенно важен и обычно требует тщательной координации, четких инструкций и указаний как для Инспекционной комиссии, так и для персонала Заявителя для обеспечения успешного проведения и объективной оценки демонстрации.

ПЯТЫЙ ЭТАП

41. После успешного завершения демонстрации аварийной эвакуации Заявителю сообщается на месте.

3. ПРОЦЕДУРЫ ДЕМОНСТРАЦИИ. ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ КОМАНДА.

42. Руководитель должен возглавить Инспекционную комиссию, ответственную за оценку демонстрации.

43. Руководитель Инспекционной комиссии должен быть назначен как можно раньше в процессе и не позднее, чем в начале третьей стадии. Руководитель инспекционной комиссии несет ответственность за планирование, проведение и оценку демонстрации.

3.1 Встреча с заявителем перед демонстрацией

44. После рассмотрения и тщательной оценки Плана Заявителя (третий этап) Руководитель Инспекционной комиссии должен встретиться с координатором Заявителя. Во время этой встречи руководитель Инспекционной комиссии должен выполнить следующее:

- 1) просмотреть План Заявителя и убедиться, что Заявитель хорошо знаком с применяемыми критериями, которые будут использоваться во время демонстрации;
- 2) убедиться, что Заявитель осознает свою ответственность по безопасности участников, включая положения для обеспечения безопасности наблюдателей, стенды, маты, коврики и скорой помощи в зависимости от обстоятельств;
- 3) рассмотреть метод и сигналы для начала демонстрации и критерии контроля времени;
- 4) по согласованию с Заявителем определить сигнал, который будет использован для завершения демонстрации, такой как сигнал горна, или какой-либо другой четкий, заметный звуковой сигнал. (Опыт показывает, что свист может не быть адекватным.) Соответствующее устройство должно быть согласовано как можно раньше на стадии планирования и протестировано для обеспечения его адекватности;
- 5) решить все вопросы, оставшиеся без ответа или проблемы, которые Заявитель может иметь до проведения демонстрации.

3.2 Планирование инспекторской комиссии

45. Руководитель Инспекционной комиссии должен провести встречу с членами Инспекционной комиссии для обеспечения того, что каждый член Инспекционной комиссии имеет конкретное назначение во время демонстрации. Это включает хронометраж, позицию

(внутри или снаружи самолета), и проверку аварийно-спасательного оборудования, самолета и любых применимых документов.

46. Руководитель Инспекционной комиссии должен предоставить каждому члену Инспекционной комиссии схему самолета с указанием его назначенного места для проверки.

47. Инспекционная комиссия должна определить, какие аварийные выходы должны быть открыты и каким образом другие выходы будут заблокированы.

48. Члены экипажа, принимающие участие в демонстрации, должны быть выбраны случайным образом из списка, представленного Заявителем, содержащим по крайней мере два полных экипажа. Члены экипажа не должны включать использовавшихся в предыдущих демонстрациях инструкторов по аварийным процедурам, контролеров, пилотов-инспекторов, специалистов по безопасности полетов или других лиц, которые могут иметь уровень опыта выше среднего или влиять на требования демонстрации.

49. Руководитель Инспекционной комиссии должен убедиться, что каждый член Инспекционной комиссии знает сигнал, который будет использоваться для инициирования проверки и сигнал, который будет использоваться для завершения демонстрации.

50. Во время встречи Инспекционной комиссии нормативные требования и критерии демонстрации должны быть пересмотрены для обеспечения общего понимания.

3.3 Выбор аварийных выходов

51. На самолетах с парным числом выходов, не более 50 процентов от общего числа выходов и трапов могут быть открыты и развернуты. Когда самолет имеет нечетное число аварийных выходов, необходимо вычесть один выход (если возможно, нечетный выход). 50 процентов от этого числа выходов должны быть открыты и связаны с ними трапы (если есть) развернуты, если это применено. Остальные выходы должны быть заблокированы.

52. Любой аварийный выход предназначен для бортпроводника как часть его обязанностей во время эвакуации может быть выбран для использования во время демонстрации. Эти выходы на уровне пола (двери) и выходы над уровнем пола (окна или заглушки) могут быть использованы при условии, что они обозначаются в аварийных процедурах Заявителя как основные выходы, которые должны быть открыты бортпроводником во время аварийной эвакуации. Под фюзеляжные (лестницы) и хвостовые выходы не должны использоваться, если они не являются парными с другим выходом. Если есть какие-либо сомнения относительно того, какой выход парный, необходимо проконсультироваться с Государством разработки самолетов, ответственным за сертификат типа ВС.

53. Руководитель Инспекционной комиссии должен рассмотреть процедуры заявителя по аварийной эвакуации. Во время частичной демонстрации могут использоваться только основные аварийные выходы бортпроводников, как определено в руководстве Заявителя. Решая, какие двери или выходы должны быть открыты во время частичной демонстрации, Руководитель Инспекционной комиссии не должен выбирать двери, не обозначенные в качестве основной обязанности бортпроводников для открытия, или второстепенные двери или выход, которые не могут быть открыты и готовы к использованию в течение 15 секунд. Рекомендуется выбирать один выход из каждого парного выхода. Парные выходы должны быть определены заявителем в схеме конфигурации интерьера. После определения, какие выходы будут использоваться, Инспекционная комиссия не должна разглашать эту информацию для Заявителя.

3.4 Блокирование выходов

54. Заявитель должен предложить метод блокировки выходов. Инспекционная комиссия должна рассмотреть это предложение, чтобы определить его приемлемость.

Ниже приведены примеры приемлемых методов блокировки выхода при демонстрации

аварийной эвакуации:

1) закрепите ленты красной материи, чтобы они закрывали иллюминатор каждой двери и выхода. Закрепите ленты таким образом, чтобы они доставали до перрона или пола ангара. После иницирующего сигнала назначенные члены Инспекционной комиссии извлекут ленты для удаления покрытия из иллюминаторов дверей или выходов, которые должны быть использованы и оставить покрытия на иллюминаторах, которые не должны быть использованы;

2) перед началом проверки разместить членов Инспекционной комиссии внутри самолета у каждой двери или иллюминатора выхода. При инициализации эвакуации члены Инспекционной комиссии, расположенные у выходов, которые должны быть открыты, должны освободить свои места как можно скорее. Члены Инспекционной комиссии расположены у выходов, которые не будут использоваться, блокируют выходы поднятием руки провозглашая, что "этот выход заблокирован." Это более действенный способ блокировки выходов над крылом;

3) для имитации пожара у заблокированных выходов установите красные лампы (которые при включении имитируют огонь) в передней части соответствующего окна двери или окна выхода. Лампы на блокируемых выходах должны быть включены одновременно с сигналом начала проверки. В случае невозможности установки красных ламп выходы должны быть заблокированы членами Инспекционной комиссии.

55. После определения способа блокировки выходов Руководитель Инспекционной комиссии должен уведомить координатора Заявителя о согласованном ААК методе и убедиться, что Заявитель предоставит необходимую техническую и материально-техническую поддержку подготовки блокировки выходов в соответствии с определенным методом.

3.5 Сигнал иницирования

56. Очень важно, чтобы члены Инспекционной комиссии были осведомлены о сигнале иницирования проверки. Заявитель должен предложить метод, который обеспечивает такой же сигнал иницирования для участников демонстрации внутри самолета и членов Инспекционной комиссии снаружи самолета. Лучший способ, чтобы сотрудник Заявителя выключил обычный источник питания самолета одним из следующих способов:

1) отсоединение или отключение внешнего источника питания или аэродромного пускового агрегата;

2) отсоединение или отключение вспомогательной силовой установки.

Этот метод иницирования демонстрации обеспечивает четкий сигнал иницирования следующими способами:

1) внутри самолета члены экипажа и члены Инспекционной комиссии будут наблюдать за обычным гашением освещения кабины и включением системы аварийного освещения в качестве сигнала начать демонстрацию аварийной эвакуации;

2) снаружи самолета, члены Инспекционной комиссии (размещенные у каждого выхода) и руководитель Инспекционной комиссии (выступающий в качестве хронометриста) будут наблюдать за выключением наружного освещения (например, рулёжные фары, огни предотвращения столкновения, габаритные огни, огни логотипа). Это будет являться сигналом для начала отчисления времени и других необходимых действий наблюдения Инспекционной комиссией.

3.6 Участники демонстрации

57. Из-за сложностей, связанных с проведением демонстрации аварийной эвакуации, только лица, имеющие реальную необходимость или отношение, должны присутствовать во время проверки. Заинтересованный, но необязательный персонал может представлять опасность, мешать или иным способом повлиять на результат демонстрации.

58. Заявитель несет ответственность за весь персонал, не являющийся членом Инспекционной комиссии, и выполняет демонстрацию. Те лица, которые не принимают непосредственного участия в демонстрации, должны находиться на достаточном расстоянии от самолета по таким средствам безопасности как веревки или ограничительные линии.

59. Руководитель Инспекционной комиссии несет ответственность за представителей ААК, наблюдающих за демонстрацией. Наблюдателями ААК должны быть только те лица, которые должны оценивать проведение демонстраций или должны быть привлечены по определенным причинам, таким как:

- 1) государственные должностные лица или уполномоченные ими лица;
- 2) персонал ААК от любого другого структурного подразделения ААК, отвечающего за технические или инженерные детали самолета;
- 3) лица, уполномоченные ААК.

3.7 Инспекция перед демонстрацией

60. Перед демонстрации Инспекционная комиссия должна осмотреть самолет и аварийно-спасательное оборудование. Воздушное судно и оборудованное оборудование должны быть настроены для взлета, в соответствии с руководством по эксплуатации и процедурам. Самолет должен быть сконфигурирован в предложенной полной пассажирской конфигурации с установленным всем соответствующим аварийно-спасательным оборудованием. Для обеспечения соответствия нормативным требованиям Инспекционная комиссия должна проверить каждый из следующих пунктов:

- 1) ручные огнетушители для экипажа, пассажиров и грузовых отсеков;
- 2) средства защиты дыхания;
- 3) оборудование для оказания первой медицинской помощи;
- 4) аварийные топоры;
- 5) мегафоны;
- 6) обозначение аварийного выхода;
- 7) плавсредства или спасательные жилеты;
- 8) освещение для внутренней маркировки аварийных выходов;
- 9) работу аварийного освещения;
- 10) работу рычагов аварийных выходов;
- 11) доступ к аварийным выходам;
- 12) маркировка внешних выходов;
- 13) наружное аварийное освещение и маршрут эвакуации;
- 14) выходы на уровне пола;
- 15) дополнительные аварийные выходы;
- 16) под фюзеляжные и хвостовые выходы;
- 17) портативное освещение;
- 18) сидения, ремни безопасности и плечевые ремни;
- 19) аварийное оборудование, необходимое для расширенных полетов над водным пространством;
- 20) система общего оповещения;
- 21) пассажирские информационные знаки/плакаты;
- 22) система обнаружения и защиты от пожара (эксплуатационное испытание);
- 23) информационные карты для пассажиров;
- 24) система эвакуации экипажа пилотской кабины;
- 25) трапы и плоты.

3.8 Инструктажи перед демонстрацией

61. До фактической демонстрации три отдельных брифинга должны проводиться для следующих участников:

- 1) членов экипажа, участвующих в Демонстрации;
- 2) пассажиров – участников (если применено);
- 3) Инспекционная комиссия.

62. Координатор заявителя должен обеспечить членов экипажа полной информацией о проверке. Руководитель Инспекционной комиссии должен присутствовать на этом брифинге, чтобы решить любые вопросы и убедиться, что следующая информация включена в брифинг: цель проверки, заключающаяся в оценке следующего:

- 1) эффективность учебной программы Заявителя, подтверждаемого действиями членов экипажа;
- 2) адекватность аварийных процедур Заявителя;
- 3) эффективность и надежность аварийного оборудования самолета;
- 4) иницирующий сигнал, начинающий Демонстрацию, должен быть четко определен;
- 5) важность временного ограничения в 90 секунд (для эвакуации всех пассажиров) или 15 секунд лимит времени (частичная эвакуация), при необходимости, должны быть обсуждены;
- 6) должен быть описан сигнал, используемый Руководителем Инспекционной комиссии для прекращения (остановки) Демонстрации, такой как воздушная сирена или какие-либо другие четкие звуковые средства. Любая деятельность по эвакуации должна быть немедленно прекращена после сигнала «стоп»;
- 7) следует подчеркнуть важность обеспечения техники безопасности во время демонстрации, включая ответственность членов экипажа и других участников демонстрации.

63. Руководитель Инспекционной комиссии инструктирует Инспекционную комиссию о следующем:

- 1) указывает цели проверки;
- 2) проверяет иницирующий сигнал;
- 3) проверяет назначение наблюдателей по выходам, которые будут использоваться или заблокированы;
- 4) проверяет сигнал, который останавливает проверку;
- 5) напоминает членам Инспекционной комиссии не обсуждать результаты своих наблюдений с другими лицами, кроме руководителя Инспекционной комиссии.

3.9 Проведение проверки

64. Следующая последовательность событий представляет приемлемые средства, полученные из прошлого опыта, для проведения проверки.

65. Как для полной, так и частичной демонстрации бортпроводники должны выполнить следующее:

- 1) подготовиться к обычному взлету в соответствии со стандартными процедурами Заявителя, включая закрытие и обеспечение всех выходов, кухонь и вооружения системы аварийной эвакуации для взлета;
- 2) провести инструктаж пассажиров в соответствии со стандартными процедурами Заявителя (если применимо);
- 3) занять назначенные им позиции с застегнутыми системами безопасности.

66. Инспекционная комиссия после этого проверяет, что каждая внешняя дверь, выходы, и каждая внутренняя дверь или шторы находятся в положении для обычного взлета.

67. До сигнала о начале летный экипаж должен выполнить все задания соответствующих карты контрольных перечней и настроить самолет для нормального взлета. Члены летного экипажа должны находиться на их обычных местах с пристегнутыми ремнями

безопасности.

68. После выполнения всех необходимых перед взлетом действий командир ВС информирует Руководителя Инспекционной комиссии (находящегося впереди носовой части самолета) по наземной связи о его готовности к взлету.

69. Как только Руководитель Инспекционной комиссии получает уведомление о готовности экипажа, он должен убедиться, что все члены Инспекционной комиссии и наблюдатели Заявителя по безопасности (если таковые есть) готовы и находятся в своих местах. После этого Руководитель Инспекционной комиссии выдаст предупреждающий сигнал (звуковой сигнал свистком или сирена), который должен предшествовать иницирующему сигналу примерно на 30 секунд. В зависимости от метода, утвержденного ААК (согласно Плану Заявителя), Руководитель Инспекционной комиссии должен сообщить координатору Заявителя о начале проверки.

70. Руководитель Инспекционной комиссии начнет отсчет времени с помощью двух секундомеров (основной и резервный) после погасания внешних огней самолета. В конце соответствующего периода времени (90 или 15 секунд, в зависимости от применяемого) Руководитель Инспекционной комиссии выдает четкий звуковой сигнал о завершении (остановке) проверки.

71. При частичной демонстрации каждый наблюдатель ААК, предназначенный для контроля за выходами, которые должны использоваться, несет ответственность за то, что назначенный ему/ей выход был открыт и каждый трап или надувной спасательный трап был подготовлен для использования к сигналу Руководителя Инспекционной комиссии о прекращении. Любой выход, трап или надувной спасательный плот, не готовый к использованию к сигналу об окончании, приведет к неудовлетворительному результату демонстрации.

72. Члены инспекционной комиссии, предназначенные для наблюдения внутри салона, контролируют, чтобы все необходимое оборудование работало должным образом.

Важно, чтобы члены Инспекционной комиссии не обсуждали результаты своих наблюдений с сотрудниками Заявителя или пассажирами-участниками. После завершения полной или частичной демонстрации Инспекционная комиссия немедленно обсуждает информацию о наблюдении каждого члена Инспекционной комиссии вместе с общей информацией о проведении демонстрации, прежде чем сообщить Заявителю о результатах.

4. ДЕМОНСТРАЦИЯ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА ВОДУ

4.1 Общие положения

73. От Заявителя, желающего выполнять коммерческие полеты на самолетах в расширенных полетах над водным пространством (более 50 морских миль от берега), может потребоваться проведение демонстрации вынужденной посадки на воду. Этот тип демонстрации должен проводиться в соответствии с требованиями и указаниями, изложенными в настоящем разделе.

4.2 Стандарт реализации

74. Заявитель должен продемонстрировать ААК, что он имеет соответствующие аварийные эксплуатационные процедуры и способен правильно готовить пассажиров, самолет и аварийно-спасательное оборудование для запланированной посадки на воду.

75. Во время частичной демонстрации назначенные бортпроводники Заявителя должны:

- 1) подготовить пассажирский салон к вынужденной посадке на воду в течение 6 минут после объявления о намерении производить посадку на воду;
- 2) вынуть каждый спасательный плот из хранилища (один спасательный плот или надувной трап, выбранный Инспекционной комиссией, должен быть накачан должным

образом и спущен);

3) бортпроводники должны зайти на плот и полностью настроить его для расширенного размещения пассажиров;

4) плот должен включать в себя все необходимое аварийно-спасательное оборудование;

5) бортпроводники должны продемонстрировать свои знания и использование каждого элемента необходимого аварийно-спасательного оборудования.

ПРИМЕЧАНИЕ 1: Принимая решение о том, нужна ли фактическая подготовка спасательных плотов или надувных трапов Инспекционная комиссия должна принимать во внимание наличие надежных аналитических методов или данных предварительных демонстраций производителем ВС или другими эксплуатантами тех же типов и моделей ВС, позволяющих ААК убедиться в способности Заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию после вынужденной посадки на воду и надежность аварийно-спасательного оборудования, а также результатов оценки тренировки экипажей по приводнению, проведенной Заявителем.

4.3 План демонстраций вынужденной посадки на воду

76. Демонстрации вынужденной посадки на воду обычно производятся в светлое время суток или в освещенном ангаре после удовлетворительного завершения демонстрации аварийной эвакуации.

77. В таких ситуациях руководитель и члены Инспекционной комиссии должны проводить и наблюдать за демонстрацией вынужденной посадки на воду. Однако если Заявитель планирует начать расширенные полеты над водным пространством в первый раз, на самолете, который он ранее использовал на суше, Заявитель обязан провести данный тип демонстрации. Если Заявитель планирует провести демонстрацию вынужденной посадки на воду в сочетании с демонстрацией экстренной эвакуации, план Заявителя о проведении демонстрации экстренной эвакуации должен включать информацию, примененную к демонстрации вынужденной посадки на воду, такую как:

1) копии соответствующих страниц руководства по эксплуатации, описывающих обязанности и ответственность при аварийной эвакуации при вынужденной посадке на воду;

2) описание соответствующего аварийно-спасательного оборудования, используемого при аварийной эвакуации при вынужденной посадке на воду (такого как спасательные плоты, аварийно-спасательное снаряжение), включая тип и модель аварийно-спасательного оборудования.

78. Если Заявитель должен провести демонстрацию, которое не сочетается с демонстрацией аварийной эвакуации, то План проверки Заявителя должен быть представлен в ААК не менее чем за 10 рабочих дней до даты фактической демонстрации и такой план должен включать в себя следующую дополнительную информацию:

1) ссылки на положения действующего законодательства (если применено);

2) тип и модель ВС, на которой будет проводиться демонстрация;

3) предлагаемая дата, время и место проведения демонстрации;

4) имя и контактные данные координатора (номера телефонов, адрес электронной почты, и т. п.) по демонстрации вынужденной посадки на воду;

5) репрезентативную схему самолета, включающую в себя следующую информацию:

- расположение, обозначение и назначение всех выходов по типу;

- описание аварийно-спасательного оборудования, установленного на самолете, включая, по крайней мере, размещение, тип и модель каждой единицы оборудования, включая:

- спасательные плоты/надувные трапы;

- аварийные радиостанции;

- средства пиротехнической сигнализации;

- спасательные жилеты или индивидуальные плавсредства пассажиров/членов экипажа;

б) список членов летного и кабинного экипажа, которые есть или будут квалифицированы для участия в Демонстрации.

ПРИМЕЧАНИЕ 2: Некоторые руководства по эксплуатации Заявителей предусматривают использование пассажиров с целью помощи экипажу при эвакуации после вынужденной посадки на воду, которые как правило помогают в разворачивании (запуске) спасательных плотов. Если процедуры заявителя предусматривают использование пассажиров, необходимые пассажиры должны быть на борту самолета и участвовать в демонстрации. Заявитель не может практиковать, репетировать или описывать Демонстрацию пассажирам-участникам иным образом, чем путем брифинга, как описано в руководстве по эксплуатации.

Для проведения демонстрации заявитель может привлекать своих сотрудников, не являющихся членами летного или кабинного экипажа.

4.4 Обзор плана демонстрации вынужденной посадки на воду

79. После того, как План демонстрации будет предоставлен в ААК, ААК должен рассмотреть это предложение, чтобы убедиться в следующем:

- 1) предложенная демонстрация будет соответствовать критериям, установленным авиационным законодательством, также ICAO SARPS;
- 2) программа Заявителя по аварийной подготовке и процедуре вынужденной посадки на воду были одобрены, приняты и обеспечивают безопасную эксплуатацию.

80. ААК должен планировать наблюдение и оценку демонстрации. Демонстрация вынужденной посадки на воду производится после завершения успешной демонстрации аварийной эвакуации. Если демонстрация аварийной эвакуации не проводится, ААК назначает Инспекционную комиссию для участия в проведении демонстрации вынужденной посадки на воду и руководителя Инспекционной комиссии таким же образом, как это было сделано для демонстрации аварийной эвакуации.

4.5 Проведение демонстрации вынужденной посадки на воду

81. Демонстрация вынужденной посадки на воду проводится следующим образом:

- 1) перед проверкой Инспекционная комиссия должна проверить каждое наименование аварийно-спасательного оборудования для вынужденной посадки на воду на соблюдение соответствующих требований летной годности и других соответствующих директив;
- 2) Руководитель Инспекционной комиссии должен убедиться, что члены Инспекционной комиссии и члены экипажа находятся в предназначенных им местах, и после этого сообщает командиру ВС о начале Демонстрации;
- 3) командир ВС инициирует демонстрацию путем информирования (в соответствии с процедурами Заявителя) членов экипажа, чтобы они подготовились к вынужденной посадке на воду.

ПРИМЕЧАНИЕ 3: крайне важно, чтобы аварийно-спасательное оборудование, компетентность членов экипажа и аварийно-спасательные процедуры обеспечили быструю эвакуацию, так как при реальной ситуации вынужденной посадки на воду самолет может оставаться на плаву только в течение короткого времени. Во время демонстрации акцент делается на способности экипажа и эффективность в период времени между принятием решения о вынужденной посадке на воду и фактической посадкой на воду. Шесть минут считается максимальным приемлемым временем для подготовки к вынужденной посадке на воду, начиная с объявления о вынужденной посадке на воду до имитации посадки на воду. Такая подготовка предполагает, что участвующие в ней члены экипажа должны правильно надеть спасательные жилеты, проинформировать пассажиров-участников (при наличии), подготовить салон и завершить все необходимые действия в соответствии с контрольным

письмом и процедурой в течение 6 минут с момента объявления о вынужденной посадке на воду. Неспособность подготовиться по истечении 6 минут означает оценку проверки как неудовлетворительное.

Руководитель Инспекционной комиссии начинает отсчет, когда командир ВС объявляет приказ «подготовиться к вынужденной посадке на воду». В конце 6-й минуты экипаж должен быть готов к имитированной посадке на воду. После имитированной посадки на воду все спасательные плоты должны быть удалены с мест хранения. Для полной демонстрации все спасательные плоты и трапы должны быть спущены и накачаны во время частичной демонстрации вынужденной посадки на воду спускается и накачивается один спасательный плот (или надувной спасательный трап). Для целей этой демонстрации "Запуск" спасательного плота означает его удаление с места хранения, его размещение за пределами самолета на земле перед надуванием. Запуск надувного спасательного трапа означает его надувание в нормальном режиме, а затем его спуск на землю.

ПРИМЕЧАНИЕ 4: для демонстрации посадки на воду на самолетах, оборудованных надувными спасательными трапами нет необходимости отделять каждый трап от соответствующей установки в дверь. Однако каждый трап должен быть проверен на соответствие его лётной годности. Любые спасательные плоты, хранящиеся внутри самолета, должны быть изъяты с места хранения и размещены на полу пассажирского салона для осмотра.

Члены экипажа, закрепленные за любым надувным плотом, будут опрошены по процедурам фактического запуска плота, вхождению в него и размещению в нем, а также должны доложить об использовании каждой единицы оборудования в аварийном плоту.

5. ОЦЕНКА ДЕМОНСТРАЦИИ. ОБЛАСТИ ОЦЕНКИ

1) соответствие и эффективность действий членов экипажа в выполнении возложенных на них обязанностей и ответственности;

2) эффективность лётных экипажей при осуществлении руководящих обязанностей, координацию и связь между лётным и кабинным экипажем;

3) возможность каждого элемента аварийно-спасательного оборудования (относительно того, выполняло ли такое оборудование свои функции) и не вызывало ли аварийно-спасательное оборудование какие-либо недостатки или задержки;

4) каждый из назначенных выходов и трапов были открыты, развернуты, и "готовы к использованию" в пределах соответствующих критериев времени:

- для **полной демонстрации эвакуации** – каждый из назначенных выходов и трапов управлялись должным образом и всех пассажиров и членов экипажа должным образом эвакуировали в течение 90 секунд,

- для **частичной демонстрации эвакуации** – каждый из назначенных выходов был открыт и трапы были "готовы к использованию" в течение 15 секунд;

- для **демонстрации вынужденной посадки на воду** – пассажирская кабина, пассажиры и бортпроводники были готовы к посадке на воду в течение 6 минут. Спасательные плоты были эффективно удалены из хранилища, и все предназначенные спасательные жилеты, спасательные плоты и/или спасательные надувные трапы были должным образом накачаны.

5.1 Определение результатов демонстрации

82. Несоблюдение указанного срока является автоматическим основанием для определения неудовлетворительного результата проверки.

83. В случае других недостатков ААК рассматривает степень недостатков и исследует их причины, а затем определит необходимые дополнительные меры и действия, основанные на материалах Общего отчета Инспекционной комиссии.

6. ПРОЦЕДУРЫ ОТЧЕТНОСТИ

6.1 Общие положения

84. Руководитель Инспекционной комиссии (ответственный инспектор, если это применено) несет ответственность за подготовку и предоставление отчета по проверке о демонстрации аварийной эвакуации или демонстрации вынужденной посадки на воду. Отчет должен включать, по меньшей мере, следующее:

- 1) отчет должен быть предоставлен по каждой попытке демонстрации аварийной эвакуации/вынужденной посадки на воду;
- 2) к отчету прилагается информационная карта для пассажиров, требуемая в соответствии с ИКАО Doc.10086;
- 3) репрезентативная схема самолета, включая аварийно-спасательное оборудование, выходы, используемые выходы, количество утвержденных пассажирских мест, а также расположение мест, которые были использованы членами каминного экипажа;
- 4) список имен и специальностей каждого члена Инспекционной комиссии.

85. С целью качественной оценки Заявителя при планировании, подготовке и наблюдении проверки члены Инспекционной комиссии должны использовать следующие Чек-листы:

- 1) При оценивании демонстрации аварийной эвакуации –
SAT/Demo EVAC «Процедуры при аварийной эвакуации» (Приложение 1);
- 2) При оценке демонстрации вынужденной посадки на воду –
SAT/Demo DITS «Процедуры при посадке на воду» (Приложение 2).

Члены инспекционной комиссии должны обязательно заполнить – «Проверочный лист сертификационного обследования эксплуатанта» (Приложение 3).

6.2 Распространение

86. После того, как Руководитель Инспекционной комиссии (ответственный инспектор, если это применено) проверяет и подписывает отчет, копия такого отчета должна быть добавлена к общему отчету. Оригинальный пакет документов должен храниться в файле ААК.

SECTION C

C.1 GENERAL PROVISIONS

1. This guidance material "Demonstration of Emergency Evacuation and Ditching" (hereinafter - the Guidance Material) establishes procedures and the order of the Applicant's demonstration of actions in emergency situations, as well as related actions during ditching evacuation.

2. The Guidance Material has been developed to comply with the requirements of paragraph 19 of the Rules for the Certification and Issuance of an Operator's Certificate for Civil Aircraft, approved by the Order of the Acting Minister for Investments and Development of the Republic of Kazakhstan dated November 10, 2015, No. 1061, for operators conducting commercial international air transportation in accordance with ICAO requirements.

3. The Guidance Material is intended for aviation inspectors of AAK (hereinafter - inspector) and contains procedures, methodological material, and practical recommendations for inspectors involved in the certification inspection of the Applicant.

4. In accordance with the requirements of legislation in the field of airspace use in the Republic of Kazakhstan and aviation activities, AAK will assess each Applicant's ability to perform emergency operational procedures in accordance with:

1) the current regulatory legal acts of the Republic of Kazakhstan, ICAO standards and rules applicable to commercial passenger transportation and the type of aircraft proposed by the Applicant for such transportation.

2) the emergency response plan in case of emergency evacuation and ditching developed by the Applicant.

AAK shall consider the inspection of the Applicant as satisfactory before issuing the Operator's Certificate (AAK) or granting the relevant powers to the Applicant holding the AAK and requesting an extension of the operating conditions.

Goal

5. Assessment of the Applicant's ability to perform emergency operational procedures. The AAK conducts the assessment by observing the Applicant's demonstration of actions in emergency situations, as well as related actions during ditching evacuations, in the event of a ditching, depending on the type of aircraft, in accordance with the regulatory framework in the field of civil aviation of the Republic of Kazakhstan and ICAO.

Policy

6. The demonstration of emergency evacuation applies to every type and model of aircraft with a configuration of more than 44 passenger seats.

7. The Applicant must demonstrate to the AAK that they have appropriate emergency operational procedures and the capability to perform them in accordance with standards applicable to commercial transportation and the type of aircraft proposed by the Applicant for such transportation.

8. In accordance with the AAK's requirements, the Applicant performs specific demonstrations aimed at verifying the following areas:

1) The Applicant's training program on emergency operational procedures and actions in emergency situations, as well as the competence of flight and cabin crew members.

2) The Applicant's emergency operational procedures:

- emergency evacuation (passenger transportation),

- procedures for ditching.

- procedures during emergency situations.

3) reliability and capabilities of emergency and rescue equipment of the aircraft.

9. The choice of the inspection method depends on the expected operational authority requested by the Applicant and the approved Inspection Program. Therefore, the chosen inspection method must meet the following requirements:

- 1) the method is reliable and ensures the accuracy of the inspection results obtained;
- 2) the results of the inspection can reliably confirm or disprove the satisfactory performance of this inspection by the Applicant.
- 3) hazardous factors are identified; their continuous monitoring and analysis are carried out. An assessment and reduction of the degree of risks are performed. The probable impact of hazardous factors is considered. Risks are acceptable or permissible.

10. Demonstrations of emergency evacuation and ditching should not be confused with the certification tests of the aircraft, which are tests conducted by the aircraft manufacturer to demonstrate the airworthiness of the aircraft.

11. The AAK assesses the following:

- 1) the basic aircraft structure and the effectiveness with which passengers can be safely evacuated from it.
- 2) emergency evacuation systems on the aircraft.
- 3) the operator's procedures for emergency evacuation are approved by the AAK.

12. The AAK requires successful completion of the demonstration by the Applicant before permitting the operation of each type of aircraft.

1.1. Emergency Evacuation with Passengers Onboard the Aircraft

13. The AAK may require the Applicant to conduct a full emergency evacuation demonstration for an aircraft configuration within 90 seconds or less. This AAK policy applies to each type and model of aircraft with a configuration of more than 44 passenger seats used for passenger transportation. Prior to the demonstration, passengers participating in the demonstration must occupy their assigned passenger seats.

After the signal, all passengers participating in the demonstration and crew members must be evacuated using the aircraft's emergency and rescue equipment and using no more than 50 percent of the emergency exits and slides. The demonstration must show that the aircraft and its emergency and rescue equipment, using the Applicant's emergency operational procedures, allow for the evacuation of its full capacity, including crew members, within 90 seconds or less.

1.2. Emergency Evacuation with Partial Passengers occupation

14. The AAK may require the Applicant to conduct a partial emergency evacuation demonstration, where passenger participants are not involved. A partial emergency evacuation demonstration requires that, before the start of the demonstration, cabin crew members occupy their normal seats during takeoff. After the signal, the aircraft's emergency and rescue equipment and 50 percent of the required emergency exits and slides must be ready for use within 15 seconds or less. The AAK requires a partial emergency evacuation demonstration in cases where:

- 1) The Applicant intends to operate an aircraft type and model that is new to them but for which a full emergency evacuation demonstration has previously been conducted in accordance with the current legislation requirements and airworthiness standards.

- 2) The Applicant significantly changes the number of cabin crew members, their locations, their responsibilities during emergency evacuation, or emergency operational procedures.

15. Conducting a demonstration without passenger participants using the Applicant's operational procedures:

- 1) At the discretion of the AAK inspector, partial opening of emergency exits and deployment of inflatable slides or the use of all emergency exits and slides must be completed within 15 seconds.

Full deployment of emergency slides is required if reliable analytical methods or data from preliminary demonstrations by the aircraft manufacturer or other operators of the same types and models of aircraft are not available, allowing the Inspection Commission to ensure the Applicant's

ability to provide emergency evacuation and to be confident in the reliability of emergency and rescue equipment.

2) Use of the Applicant's flight attendants who have completed an approved training program for the type and model of the aircraft, as well as passed a practical examination on emergency and rescue equipment and procedures.

3) Opening 50 percent of the total number of emergency exits and deploying 50 percent of the emergency slides, if required.

If emergency operational procedures require cabin crew members to open the necessary emergency exits located above the floor, 50 percent of such exits must be opened during the demonstration.

1.3. Ditching

16. An Applicant planning to use an aircraft for extended overwater operations shall be required to conduct a ditching demonstration.

17. Overwater flights:

1) for airplanes — are flights over water at a horizontal distance of more than 50 nautical miles from the nearest shore. During flight along a route over water beyond the distance from the shore exceeding the aircraft's planning range.

2) during takeoff and landing at an aerodrome where the takeoff or approach trajectory passes over water in a manner that, in the event of any event, there is a possibility of a ditching.

3) for helicopters — are flights over water at a horizontal distance of more than 50 nautical miles from the nearest shoreline and more than 50 nautical miles from the structure of the helicopter landing site in open sea.

2. EMERGENCY EVACUATION DEMONSTRATION

FIRST STAGE

18. An Applicant planning to or performing commercial passenger transportation in accordance with certification requirements must conduct emergency evacuation demonstrations. The AAK requires an inspection when:

1) The Applicant is proposing to operate a new type and model of aircraft for the first time;
2) There is a significant change in the number of cabin crew members, their locations, their responsibilities during evacuation, or emergency operational procedures.

3) There is a change in the number, location, type of emergency exits, or type of mechanisms for opening emergency exits used for evacuation from the aircraft.

2.1 Applicant Briefing on the Demonstration Requirements

19. After the responsible inspector (Head of the Inspection Commission if applicable) determines the need for a partial or full emergency evacuation demonstration, the Applicant must develop a plan specifying how the inspection will be conducted. Members of the Inspection Commission must meet with the Applicant as often as necessary to ensure a clear understanding by the Applicant of what documents and information are required for the Emergency Evacuation Demonstration Plan (hereinafter referred to as the Inspection Plan) to be submitted for evaluation.

20. The Applicant cannot practice, rehearse, or describe demonstrations to passengers (when passenger actions are required by the Applicant's procedures), and any participant who has participated in such demonstrations within the past six months cannot participate in the demonstration.

21. Responsible persons of the Applicant (Directors of Flight Operations and Maintenance, etc.) must be present at the demonstration site. These individuals must have the authority to make changes to the Demonstration Plan during its conduct. Additionally, they must be able to respond to AAK requirements for specific corrective actions related to deficiencies that may arise during the

inspection. Other personnel of the Applicant present at the demonstration site must actively participate in the inspection. The Applicant is responsible for ensuring that other individuals do not distract from the inspection or influence its outcome.

22. Individuals who are not employees of the Applicant or the AAK must have compelling reasons to observe the demonstration.

23. The number of flight attendants must consist of the minimum number of flight attendants that the Applicant proposes to use on the aircraft in commercial air passenger transportation.

24. The aircraft must be on the ground and configured for takeoff. All passenger exits or curtains must be positioned and installed as they would be for a normal takeoff. If the demonstration does not require the actual use of emergency inflatable slides, the door must be disarmed.

2.2 Emergency Operational Procedures Demonstration Plan

25. The Applicant must obtain approval (endorsement) of the Demonstration Plan before the inspection begins.

26. The Applicant must submit the Demonstration Plan as part of the Inspection Program to the AAK before undergoing certification inspection, along with the Application, no later than 20 working days before the demonstration date.

27. If it becomes necessary to make changes to the Demonstration Plan during the certification examination or documentation assessment process, the Applicant must submit the Verification Plan, proposed changes and a cover letter of request, which indicates:

- 1) references to the provisions of current legislation (if applicable);
- 2) the type and model of the aircraft on which the demonstration will be carried out, as well as its full capacity (including crew members);
- 3) the number of cabin crew members and their duties in accordance with the assigned positions to be used during the demonstration;
- 4) the proposed date, time and place of the demonstration;
- 5) name and contact details of the coordinator (phone numbers, email address, etc.);
- 6) The Plan must also clearly describe how the Applicant intends to proceed with the demonstration, the signal that will be used for timing purposes, and how the Applicant intends to block exits that will not be used during the demonstration. The applicant must understand that for the demonstration to begin, the signal must be provided simultaneously to both the aircraft cabin and ground personnel. It should be emphasized that the Applicant is responsible for developing the initiation procedure and method for blocking exits. The Head of the Inspection Committee carefully reviews this procedure for adequacy;
- 7) a clear description of the safety procedures that the Applicant provides during the emergency evacuation demonstration (full or partial);
- 8) other information (if necessary).
- 9) a representative diagram of the demonstrated aircraft, which includes the following information:

- location, designation and purpose of all outputs by type and assigned pairs of outputs;
- assigned locations for each crew member required during takeoff;
- internal configuration of the passenger cabin, indicating the location of each passenger seat, kitchens, aisles, toilets, as well as partitions separating the cabin and luggage racks;
- a description of the rescue equipment installed on the airplane, including, at a minimum, the location, type and model of each item of equipment, including:
 - fire extinguishers;
 - portable oxygen cylinders/masks;
 - megaphones;
 - emergency radios;
 - emergency axes;
 - emergency ropes/tapes;

life rafts/inflatable slides;
personal flotation devices for passengers/crew or life jackets;
pyrotechnic signaling means;
first aid kits;

10) copies of the relevant pages of the crew manual describing duties and responsibilities during emergency evacuation;

11) a copy of the passenger information card that will be used on the aircraft for commercial transportation of passengers;

12) a list of flight and cabin crew members who are or will be assigned to participate in the demonstration. Flight crew members must be assigned to the aircraft to be used, but initial operating experience requirements are not required. Flight attendants must complete an AAK approved training program and undergo training and competency testing on aircraft type, emergency equipment and procedures. Prior to the demonstration, flight attendants approved by the AAK to participate in the demonstration must not have had more training in emergency procedures or familiarity with aircraft emergency equipment than specified in the Applicant's approved training program.

28. Flight crew members must not take an active role in assisting others in the cabin during the demonstration.

29. The Plan should include a description of how the Applicant will ensure that the demonstration is conducted during the “dark night” or in conditions simulating “dark night”. For the purposes of an emergency evacuation demonstration, "Dark Night" means a level of illumination that approximates the natural illumination that occurs 90 minutes after official sunset under clear sky conditions. This low level of illumination is necessary to properly evaluate aircraft emergency lighting systems, as well as the actions of passengers and crew members in darkened conditions. Significantly darker light levels may prevent the demonstration from being properly assessed. AAK's policy is that such conditions are necessary to evaluate the aircraft's emergency lighting system and crewmember performance in a darkened environment.

In deciding whether an actual "dark night" demonstration is required, the AAK may take into account emergency evacuation demonstrations performed by the aircraft manufacturer or another operator for aircraft of the same type and model. The Plan must include a description of the emergency lighting system installed on the aircraft.

The plan must describe how the Applicant plans to ensure that the aircraft will be installed in a location (either indoors or outdoors) that will allow the unimpeded deployment of all escape slides or rafts, if applicable.

SECOND STAGE

30. After the Applicant has provided the Demonstration Plan, the responsible inspector or Inspection Commission must conduct a cursory review of the document to ensure that all necessary information and documents described in the first stage are included.

31. While a thorough analysis of this document is performed in the third stage, at the second stage, the AAK must promptly respond to the Applicant's Plan. Minor omissions or deficiencies can often be addressed by communicating with the Applicant's coordinator.

32. If disagreements can be resolved quickly, the process proceeds to the third stage.

33. If the Applicant's Plan contains a significant number of missing or incomplete essential items or documents, the initial submission must be returned to the Applicant with a written explanation of why this document is unacceptable.

34. The Applicant should be aware that the AAK will not take any further action until an acceptable Plan is provided.

THIRD STAGE

35. During the third stage, if necessary, the Inspection Commission conducts a thorough analysis and evaluation of the Applicant's Demonstration Plan.

36. Members of the Inspection Commission (or the Head of the Inspection Commission, if applicable) must ensure that the information contained in the Applicant's request letter or attached to such a request is acceptable and matches the proposed type of demonstration. During such analysis and review, the Inspection Commission must ensure the following:

- 1) The Applicant's emergency readiness program has been approved by the AAK.
- 2) Emergency evacuation procedures in the Applicant's manuals, including individual crew member tasks, are realistic and can be practically performed.
- 3) Passenger information cards are clear and match the type and model of the aircraft for demonstration.
- 4) The emergency rescue equipment is suitable for the type of proposed operation.

37. Some elements of the proposal may require on-site evaluation. For example, the hangar area or apron location that the Applicant intends to use for the demonstration must be inspected for adequacy. The Inspection Commission must determine that the Applicant has or is establishing safety measures for participants during the demonstration, including the use of safety observers, stands, mats, and any other relevant safety measures.

38. Deficiencies identified during this analysis and inspection should be resolved with the Applicant's coordinator. If major deficiencies are found during the evaluation of the Applicant's Demonstration Plan or if the Inspection Commission and the Applicant are unable to resolve significant issues, the Applicant's Plan should be returned with a letter explaining why it was returned. The Applicant should be informed that the deficiencies outlined in the letter must be corrected, and the Plan must be resubmitted before the AAK takes further action. If, after a detailed assessment, the submission is deemed acceptable, the Applicant should be notified of its acceptance by the AAK.

FOURTH STAGE

39. During the fourth stage, the AAK plans, observes, and evaluates the Applicant's emergency evacuation demonstration.

40. The planning segment of this stage is especially important and typically requires careful coordination, clear instructions, and guidance for both the Inspection Commission and the Applicant's personnel to ensure a successful demonstration and an objective assessment.

FIFTH STAGE

41. After the successful completion of the emergency evacuation demonstration, the Applicant is notified on-site.

3. DEMONSTRATION PROCEDURES. DEMONSTRATION TEAM.

42. The leader must head the Inspection Commission responsible for assessing the demonstration.

43. The leader of the Inspection Commission must be appointed as early as possible in the process and no later than the beginning of the third stage. The leader of the inspection commission is responsible for planning, conducting, and evaluating the demonstration.

3.1 Meeting with the applicant before the demonstration

44. After reviewing and carefully assessing the Applicant's Plan (third stage), the leader of the Inspection Commission must meet with the Applicant's coordinator. During this meeting, the leader of the inspection commission must do the following:

- 1) Review the Applicant's Plan and ensure that the Applicant is familiar with the applicable criteria that will be used during the demonstration.
- 2) Ensure that the Applicant is aware of their responsibility for the safety of participants, including provisions for the safety of observers, stands, mats, carpets, and medical assistance, as appropriate.
- 3) Discuss the method and signals for starting the demonstration and criteria for time control.

4) Agree with the Applicant on the signal that will be used to end the demonstration, such as a horn signal or any other clear, noticeable auditory signal. (Experience shows that a whistle may not be adequate.) The appropriate device should be coordinated as early as possible in the planning stage and tested to ensure its adequacy.

5) Resolve any unanswered questions or issues the Applicant may have before conducting the demonstration.

3.2 Planning of the Inspection Commission

45. The leader of the Inspection Commission must hold a meeting with the members of the Inspection Commission to ensure that each member has a specific role during the demonstration. This includes timing, position (inside or outside the aircraft), and the inspection of emergency rescue equipment, the aircraft, and any applicable documents.

46. The leader of the Inspection Commission must provide each member of the Inspection Commission with an aircraft diagram indicating their assigned inspection location.

47. The Inspection Commission must determine which emergency exits should be open and how other exits will be blocked.

48. Crew members participating in the demonstration must be randomly selected from a list provided by the Applicant, which should contain at least two complete crews. Crew members should not include instructors in emergency procedures used in previous demonstrations, controllers, pilot inspectors, flight safety specialists, or other individuals who may have above-average experience or influence on demonstration requirements.

49. The leader of the Inspection Commission must ensure that each member of the Inspection Commission knows the signal that will be used to initiate the check and the signal that will be used to end the demonstration.

50. During the Inspection Commission meeting, regulatory requirements and demonstration criteria must be reviewed to ensure a common understanding.

3.3 Selection of Emergency Exits

51. On aircraft with an even number of exits, no more than 50 percent of the total number of exits and ramps may be opened and deployed. When an aircraft has an odd number of emergency exits, one exit (if possible, the odd-numbered exit) should be subtracted. Fifty percent of this number of exits must be opened and, if applicable, associated ramps deployed. The remaining exits must be blocked.

52. Any emergency exit intended for use by a flight attendant as part of their duties during an evacuation may be selected for use during the demonstration. These exits, whether at floor level (doors) or above floor level (windows or plugs), may be used provided they are identified in the Applicant's emergency procedures as primary exits that a flight attendant must open during an emergency evacuation. Fuselage (stairs) and tail exits should not be used unless they are paired with another exit. If there are any doubts about which exit is paired, consult with the State of Design responsible for the aircraft type certificate.

53. The leader of the Inspection Commission must review the Applicant's emergency evacuation procedures. During a partial demonstration, only primary emergency exits designated in the Applicant's manual may be used. When determining which doors or exits should be opened during a partial demonstration, the leader of the Inspection Commission should not select doors that are not identified as a primary responsibility of flight attendants for opening, or secondary doors or exits that cannot be opened and ready for use within 15 seconds. It is recommended to select one exit from each paired exit. Paired exits should be defined by the Applicant in the interior configuration diagram. After determining which exits will be used, the Inspection Commission should not disclose this information to the Applicant.

3.4 Blocking Exits

54. The Applicant must propose a method for blocking exits. The Inspection Commission must review this proposal to determine its acceptability. Below are examples of acceptable methods for blocking exits during an emergency evacuation demonstration:

1) Secure red fabric ribbons to cover the windows of each door and exit. Attach the ribbons in a manner that extends to the ramp or floor of the hangar. After the initiation signal, designated members of the Inspection Commission will remove the coverings from the windows of doors or exits that should be used and leave the coverings on the windows that should not be used.

2) Before the start of the check, position members of the Inspection Commission inside the aircraft at each door or window exit. Upon initiating the evacuation, the members of the Inspection Commission located at the exits to be opened must vacate their seats as soon as possible. Members of the Inspection Commission positioned at exits that will not be used should block the exits by raising their hands and announcing, "this exit is blocked." This is a more effective way of blocking wing exits.

3) To simulate a fire at blocked exits, install red lamps (which, when turned on, simulate fire) in front of the respective window of the door or window exit. The lamps at blocked exits should be activated simultaneously with the start signal. If it is not possible to install red lamps, the exits should be blocked by members of the Inspection Commission.

55. After determining the method for blocking exits, the leader of the Inspection Commission must notify the Applicant's coordinator of the agreed AAK method and ensure that the Applicant provides the necessary technical and material support for preparing exit blocking in accordance with the defined method.

3.5 Initiation Signal

56. It is crucial that members of the Inspection Commission are informed about the initiation signal. The Applicant must propose a method that ensures the same initiation signal for the demonstration participants inside the aircraft and the members of the Inspection Commission outside the aircraft. The best way for the Applicant's personnel to initiate the demonstration is by disconnecting the regular aircraft power source in one of the following ways:

- 1) Disconnecting or deactivating the external power source or airport ground power unit.
- 2) Disconnecting or deactivating the auxiliary power unit.

This method of initiating the demonstration provides a clear initiation signal in the following ways:

1) Inside the aircraft, crew members and members of the Inspection Commission will observe the normal dimming of cabin lighting and the activation of the emergency lighting system as a signal to start the emergency evacuation demonstration.

2) Outside the aircraft, members of the Inspection Commission (positioned at each exit) and the leader of the Inspection Commission (acting as a timer) will observe the exterior lighting turning off (e.g., taxi lights, anti-collision lights, position lights, logo lights). This will serve as a signal to start the timing and other necessary observation actions by the Inspection Commission.

3.6 Participants in the Demonstration

57. Due to the complexities involved in conducting an emergency evacuation demonstration, only individuals with a genuine need or role should be present during the check. Interested but non-essential personnel could pose risks, create obstructions, or otherwise influence the outcome of the demonstration.

58. The Applicant is responsible for all personnel not part of the Inspection Commission and involved in conducting the demonstration. Those who are not directly participating in the

demonstration should be at a safe distance from the aircraft using safety means such as ropes or barrier lines.

59. The leader of the Inspection Commission is responsible for AAK representatives observing the demonstration. AAK observers should only be individuals who are required to assess the conduct of the demonstrations or are called for specific reasons, such as:

- 1) Government officials or their authorized representatives.
- 2) AAK personnel from any other AAK department responsible for the technical or engineering aspects of the aircraft.
- 3) Individuals authorized by AAK

3.7 Pre-Demonstration Inspection

60. Prior to the demonstration, the Inspection Commission must inspect the aircraft and emergency rescue equipment. The aircraft and equipped equipment should be configured for takeoff in accordance with the operating manual and procedures. The aircraft must be configured in the proposed full passenger configuration with all relevant emergency rescue equipment installed. To ensure compliance with regulatory requirements, the Inspection Commission must check each of the following items:

- 1) Handheld fire extinguishers for crew, passengers, and cargo compartments.
- 2) Respiratory protective equipment.
- 3) First-aid equipment.
- 4) Emergency axes.
- 5) Megaphones.
- 6) Emergency exit signage.
- 7) Life vests or life-saving jackets.
- 8) Illumination for internal marking of emergency exits.
- 9) Operation of emergency lighting.
- 10) Operation of emergency exit handles.
- 11) Access to emergency exits.
- 12) Exterior exit markings.
- 13) Exterior emergency lighting and evacuation route.
- 14) Floor-level exits.
- 15) Additional emergency exits.
- 16) Under-fuselage and tail exits.
- 17) Portable lighting.
- 18) Seats, seatbelts, and shoulder harnesses.
- 19) Emergency equipment necessary for extended overwater flights.
- 20) Public address system.
- 21) Passenger information signs/placards.
- 22) Fire detection and fire protection system (operational test).
- 23) Passenger information cards.
- 24) Cockpit crew evacuation system.
- 25) Stairs and rafts.

3.8 Pre-Demonstration Briefings

61. Prior to the actual demonstration, three separate briefings should be conducted for the following participants:

- 1) Crew members participating in the Demonstration.
- 2) Passenger participants (if applicable).
- 3) The Inspection Commission.

62. The Applicant's coordinator should provide crew members with complete information about the check. The leader of the Inspection Commission should be present at this briefing to address any questions and ensure that the following information is included in the briefing:

The purpose of the check, which includes evaluating the following:

1) The effectiveness of the Applicant's training program, as confirmed by the actions of the crew members.

2) The adequacy of the Applicant's emergency procedures.

3) The effectiveness and reliability of the aircraft's emergency equipment.

4) The initiating signal starting the Demonstration must be clearly defined.

5) The importance of the 90-second time limit (for evacuating all passengers) or the 15-second time limit (partial evacuation), if necessary, should be discussed.

6) A description of the signal used by the leader of the Inspection Commission to stop the Demonstration, such as an air horn or any other clear audible means. Any evacuation activity must cease immediately upon the "stop" signal.

7) The importance of ensuring safety procedures during the Demonstration, including the responsibility of crew members and other Demonstration participants.

63. The leader of the Inspection Commission instructs the Inspection Commission on the following:

1) States the goals of the check.

2) Verifies the initiating signal.

3) Checks the assignment of observers for exits to be used or blocked.

4) Verifies the signal that stops the check.

5) Reminds the members of the Inspection Commission not to discuss the results of their observations with anyone other than the leader of the Inspection Commission.

3.9 Conducting the Inspection

64. The following sequence of events represents acceptable means derived from past experience for conducting the inspection.

65. For both full and partial demonstrations, flight attendants must:

1) Prepare for normal takeoff in accordance with the Applicant's standard procedures, including closing and securing all exits, galleys, and arming the emergency evacuation system for takeoff.

2) Conduct passenger briefings in accordance with the Applicant's standard procedures (if applicable).

3) Take their assigned positions with seatbelts fastened.

66. The Inspection Commission then checks that each external door, exit, and each internal door or curtains are in the position for normal takeoff.

67. Prior to the initiating signal, the flight crew must complete all tasks from the respective checklist and set the aircraft for normal takeoff. Flight crew members must be in their regular positions with seatbelts fastened.

68. After completing all necessary pre-takeoff actions, the Aircraft Commander informs the Leader of the Inspection Commission (located at the front of the aircraft) via ground communication of their readiness for takeoff.

69. As soon as the Leader of the Inspection Commission receives notice of the crew's readiness, they must ensure that all members of the Inspection Commission and the Applicant's safety observers (if any) are ready and in their positions. Afterward, the Leader of the Inspection Commission issues a warning signal (audible signal with a whistle or siren) that should precede the initiating signal by approximately 30 seconds. Depending on the method approved by the AAK (according to the Applicant's Plan), the Leader of the Inspection Commission must inform the Applicant's coordinator that the check has started.

70. The Leader of the Inspection Commission will start the countdown using two stopwatches (primary and backup) after the external lights of the aircraft are extinguished. At the end of the respective time period (90 or 15 seconds, depending on the application), the Leader of the Inspection Commission issues a clear audible signal to stop the check.

71. During a partial demonstration, each AAK observer assigned to monitor exits that should be used is responsible for ensuring that their assigned exit was opened, and each slide or inflatable evacuation slide was prepared for use upon the signal from the Leader of the Inspection Commission to stop. Any exit, slide, or inflatable raft not ready for use upon the signal to stop will result in an unsatisfactory demonstration.

72. Members of the Inspection Commission assigned to observe inside the cabin monitor that all necessary equipment is functioning properly.

It is essential that members of the Inspection Commission do not discuss the results of their observations with Applicant personnel or passenger participants. After completing a full or partial demonstration, the Inspection Commission immediately discusses the observation information from each member of the Inspection Commission, along with general information about the conduct of the demonstration, before reporting the results to the Applicant.

C.4. DEMONSTRATION OF EMERGENCY DITCHING

4.1 General provisions

73. An Applicant wishing to operate a land-based aircraft (passenger or cargo) in extended flights over water (more than 50 miles from shore) may be required to conduct a ditching demonstration. This type of demonstration should be conducted in accordance with the requirements and guidelines outlined in this section.

4.2 Implementation standard

74. The Applicant must demonstrate to the Authorized Entity that it has appropriate emergency operating procedures and is capable of properly preparing passengers, aircraft and emergency equipment for the planned water landing.

During the partial demonstration, the Applicant's designated flight attendants shall:

- 1) Prepare the passenger cabin for an emergency ditching within 6 minutes of announcing the intention to make a ditching landing.
- 2) Remove each life raft from storage (one life raft or inflatable escape slide selected by the Inspection Team must be properly inflated and lowered).
- 3) Flight attendants must enter the raft and fully set it up for extended passenger accommodation.
- 4) The raft must include all necessary rescue equipment.
- 5) Flight attendants must demonstrate their knowledge and use of each piece of required emergency equipment.

NOTE 1: When deciding whether actual training of life rafts or inflatable slides is needed, the Inspection Commission must consider the availability of reliable analytical methods or data from prior demonstrations by the aircraft manufacturer or other operators of the same types and models of aircraft. This should allow the AAK to ensure the Applicant's capability to provide emergency evacuation after a ditching and the reliability of emergency rescue equipment, as well as the results of crew training assessment for ditching conducted by the Applicant.

4.3 Plan for Ditching Demonstrations

76. Demonstrations of ditching are usually conducted during daylight hours or in a well-lit hangar after a satisfactory completion of emergency evacuation demonstrations.

77. In such situations, the leader and members of the Inspection Commission must conduct and observe the ditching demonstration. However, if the Applicant plans to commence extended

overwater operations for the first time on an aircraft that has previously been used on land, the Applicant is obligated to perform this type of demonstration. If the Applicant plans to conduct a ditching demonstration in conjunction with an emergency evacuation demonstration, the Applicant's plan for the emergency evacuation demonstration should include information applicable to the ditching demonstration, such as:

1) Copies of relevant pages of the aircraft's operating manual describing duties and responsibilities during an emergency evacuation during a ditching.

2) A description of the relevant emergency rescue equipment used during an emergency evacuation during a ditching (such as life rafts, emergency rescue equipment), including the type and model of emergency rescue equipment.

78. If the Applicant is required to conduct a demonstration that does not coincide with an emergency evacuation demonstration, the Applicant's Test Plan must be submitted to the Inspection Commission no later than 10 working days before the actual demonstration date, and such a plan must include the following additional information:

1) References to relevant legislation (if applicable).

2) Aircraft make and model on which the demonstration will take place.

3) Proposed date, time, and location of the ditching demonstration.

4) Name and contact information of the coordinator (phone numbers, email address, etc.) for the ditching demonstration.

5) A representative aircraft diagram including the following information:

- The location, labeling, and purpose of all exits by type.

- A description of the emergency rescue equipment installed on the aircraft, including, at a minimum, the location, type, and model of each piece of equipment, including:

- Life rafts/inflatable slides.

- Emergency radios.

- Pyrotechnic signaling devices.

- Passenger/crew life vests or individual flotation devices.

6) A list of members of the flight and cabin crew who are or will be qualified to participate in the demonstration.

NOTE 2 Some Applicant's operating manuals provide for the use of passengers to assist the crew during evacuation after a ditching, typically assisting in the deployment of life rafts. If the Applicant's procedures involve passenger participation, the required passengers must be on board the aircraft and participate in the demonstration. The Applicant cannot practice, rehearse, or describe the demonstration to participant passengers in any other way than through a briefing, as described in the operating manual.

For the purpose of conducting the demonstration, the Applicant may involve its employees who are not members of the flight or cabin crew.

4.4 Review of the Water Ditching Demonstration Plan

79. After the Demonstration Plan has been provided to the AAK, the AAK must review the proposal to ensure the following:

1) The proposed demonstration will comply with the criteria set by aviation regulations, including ICAO SARPs.

2) The Applicant's emergency preparedness program and water ditching procedures have been approved, accepted, and ensure safe operations.

80. The AAK should plan to observe and evaluate the water ditching demonstration. The water ditching demonstration is conducted after the successful completion of the emergency evacuation demonstration. If an emergency evacuation demonstration is not conducted, the AAK appoints an Inspection Committee to participate in the ditching demonstration, with the Inspection Committee leader appointed in the same manner as for the emergency evacuation demonstration.

4.5 Conducting the Water Ditching Demonstration

81. The water ditching demonstration is conducted as follows:

1) Before the inspection, the Inspection Committee must inspect each item of water ditching emergency equipment for compliance with applicable airworthiness requirements and other relevant directives.

2) The Inspection Committee leader must ensure that members of the Inspection Committee and members of the crew are in their designated positions, and then inform the aircraft commander about the start of the demonstration.

3) The aircraft commander initiates the demonstration by instructing (following the Applicant's procedures) the crew members to prepare for water ditching.

NOTE 3: It is crucial that emergency rescue equipment, the competency of crew members, and emergency procedures facilitate a quick evacuation, as in a real water ditching situation, the aircraft may remain afloat for only a short period. During the demonstration, the emphasis is on the crew's ability and efficiency during the time between the decision to water ditch and the simulated water landing. Six minutes is considered the maximum acceptable time for preparation for water ditching, starting from the announcement of water ditching until the simulation of the water landing. This preparation assumes that the participating crew members must correctly don life vests, inform participating passengers (if applicable), prepare the cabin, and complete all required actions according to the checklist and procedure within 6 minutes from the announcement of water ditching. Inability to prepare within 6 minutes results in an unsatisfactory assessment.

The Inspection Committee leader starts the countdown when the aircraft commander announces the order to "prepare for water ditching." At the end of the 6th minute, the crew should be ready for the simulated water landing. After the simulated water landing, all life rafts must be removed from storage locations. For a full water ditching demonstration, all life rafts and ramps must be deployed and inflated. For the purposes of this demonstration, "launching" a life raft means its removal from storage, placement outside the aircraft on the ground before inflation. Launching an inflatable ramp means inflating it in the normal manner and then lowering it to the ground.

NOTE 4: For water landing demonstrations on aircraft equipped with inflatable escape slides, there is no need to detach each slide from its respective installation in the door. However, each slide must be checked for its airworthiness. Any life rafts stored inside the aircraft must be removed from their storage locations and placed on the passenger cabin floor for inspection.

Crew members assigned to any inflatable raft will be interviewed on the actual procedures for launching the raft, entering it, and occupying it, as well as reporting on the use of each piece of equipment in the life raft.

C.5. EVALUATION OF DEMONSTRATION. AREAS OF EVALUATION

1) The compliance and effectiveness of crew members in performing their assigned duties and responsibilities.

2) The effectiveness of flight crews in carrying out supervisory duties, coordination, and communication between the flight and cabin crews.

3) The functionality of each piece of emergency rescue equipment (whether such equipment performed its functions) and whether the emergency rescue equipment caused any deficiencies or delays.

4) Each of the designated exits and slides were opened, deployed, and "ready for use" within the respective time criteria:

- **For a full evacuation demonstration** - each of the designated exits and slides was properly operated, and all passengers and crew members were evacuated within 90 seconds.

- **For a partial evacuation demonstration** - each of the designated exits was opened, and slides were "ready for use" within 15 seconds.

- **For a water landing demonstration** - the passenger cabin, passengers, and flight attendants were prepared for water landing within 6 minutes. Life rafts were efficiently removed from storage, and all designated life vests, life rafts, and/or inflatable escape slides were properly inflated.

5.1 Determining the results of the demonstration.

82. Failure to meet the specified time criteria is an automatic basis for determining an unsatisfactory check result.

83. In the case of other deficiencies, AAK will assess the extent of the deficiencies, investigate their causes, and then determine the necessary additional measures and actions based on the materials of the Inspection Commission's General Report.

C. 6. Reporting Procedures

6.1 General provisions

84. The leader of the Inspection Commission (responsible inspector if applicable) is responsible for preparing and submitting a report on the inspection of the demonstration of emergency evacuation or ditching. The report must include, at a minimum, the following:

1) A report must be provided for each attempt at a demonstration of emergency evacuation/ditching.

2) The report must include the passenger information card required in accordance with ICAO Doc.10086.

3) A representative diagram of the aircraft, including emergency rescue equipment, exits, exits used, the number of approved passenger seats, and the location of seats used by cabin crew members.

4) A list of names and specialties of each member of the Inspection Commission.

85. In order to qualitatively assess the Applicant in planning, preparing, and observing the inspection, members of the Inspection Commission must use the following checklists:

1) When assessing the demonstration of emergency evacuation –
CAT/Demo EVAC "Procedures for Emergency Evacuation" (Appendix 1).

2) When assessing the demonstration of a ditching –
CAT/Demo DITC "Procedures for Ditching" (Appendix 2).

Members of the Inspection Commission must complete the "Operator Certification Inspection Checklist" (Appendix 3).

6.2 Distribution.

86. After the leader of the Inspection Commission (responsible inspector if applicable) reviews and signs the report, a copy of such report must be added to the general report. The original package of documents must be kept in the AAK file.

ҚОСЫМШАЛАР / ПРИЛОЖЕНИЯ / ANNEXES

Приложение 1 Annex 1	Проверочный лист - Демонстрация эвакуации с воздушного судна на суше/ Checklist - Demonstration of Aircraft Evacuation on Land
Приложение 2 Annex 2	Проверочный лист - Демонстрация имитации эвакуации при вынужденной посадки на воду/ Checklist - Demonstration of simulated evacuation ditching
Приложение 3 Annex 3	Проверочный лист сертификационного обследования эксплуатанта (коммерческие перевозки) / Air operator certification audit report (commercial air transport operations)

ҚОСЫМША / ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX №1

ПРОВЕРОЧНЫЙ ЛИСТ

Демонстрация эвакуации с воздушного судна на суше

(составлен согласно главы 5 части III Doc.8335AN/879 Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора.)

АО «Авиационная администрация Казахстана»		Департамент летной эксплуатации		
Наименование эксплуатанта		№ Сертификата эксплуатанта		
Дата проверки		Тип и регистрационный номер ВС		
№ рейса		Маршрут полёта		
№	Ссылки на документы	Проверяемые позиции (элементы)	Оценка	
			Удовлетворительно (V)	Неудовлетворительно (X)
1	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	точное выполнение членами экипажа порученных им обязанностей и функций как на борту воздушного судна, так и на земле		
2	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	местонахождение каждого члена экипажа во время эвакуации		
3	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	эффективность действий командира воздушного судна при осуществлении своих командных полномочий		
4	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	порядок преемственности командования в случае потерь личного состава		

5	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	эффективность действий членов экипажа при выполнении возложенных на них функций по эвакуации		
6	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Зафиксированные данные с момента начала каждой стадии эвакуации:		
		1) время, необходимое для открытия каждой разрешенной для использования входной двери		
		2) время, необходимое для того, чтобы развернуть и наполнить воздухом аварийные спасательные трапы (желоба)		
		3) время, необходимое для того, чтобы трап (желоб) мог принять первых эвакуируемых		
		4) время, необходимое для того, чтобы первые эвакуируемые могли покинуть воздушное судно через выходы, расположенные над крылом		
		5) общее количество людей, эвакуируемых через каждый выход.		

Если заявитель не может удовлетворительным образом продемонстрировать аварийную эвакуацию пассажиров для конкретных типов, моделей и конфигураций воздушного судна в пределах отведенного государственными нормами времени, то от него следует потребовать принятия мер по устранению недостатков, которые могут предусматривать следующее:

- 1) пересмотр процедур эвакуации;
- 2) улучшение подготовки членов экипажа;
- 3) модификация и замена используемого оборудования;
- 4) изменение компоновки пассажирского салона;
- 5) сокращение общего числа пассажирских мест.

ПРИМЕЧАНИЕ: категория несоответствия

V	Оценка удовлетворительно		
X	Оценка неудовлетворительно		
*	Не обязательно для эксплуатанта		

Несоответствия по Позициям

№ позиций	категория	Характер несоответствий

Проверяющие:			
<i>Должность</i>	<i>Ф.И.О.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>
Эксплуатант			
<i>Должность</i>	<i>Ф.И.О.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>

ANNEX №1

CHECKLIST

Demonstration of aircraft evacuation on land

(compiled according to Chapter 5 of Part III Doc.8335AN/879 Handbook on Procedures for Operational Inspection, Certification and Continuous Supervision.)

Aviation Administration of Kazakhstan JSC		Flight Operations Department		
Operator's name		Air Operator Certificate №		
Date of check		Aircraft type and registration number		
Flight №		Flight route		
№	References to documents	Verifiable items (elements)	Evaluation	
			Satisfied (V)	Not satisfied (X)
1	Doc.8335AN/879 Order No. 1061 item 19	Crew members to perform their assigned duties and functions accurately both on board the aircraft and on the ground		
2	Doc.8335AN/879 Order №1061 item19	Location of each crew member during the evacuation		
3	Doc.8335AN/879 Order №1061 item19	the effectiveness of the aircraft commander in performing his command authority		
4	Doc.8335AN/879 Order №1061 item 19	order of command succession in the event of loss of manpower		

5	Doc.8335AN/879 Order №1061 item 19	effectiveness of crew members in performing their assigned evacuation duties		
6	Doc.8335AN/879 Order №1061 item 19	Recorded data from the start of each stage of the evacuation:		
		1) the time required to open each approved entry door		
		2) the time required for the emergency escape slides to deploy and inflate		
		3) the time required for the slide raft to receive the first evacuees		
		4) the time required for the first evacuees to be able to leave the aircraft through over-wing exits		
		(5) The total number of people evacuated through each exit.		

If the applicant cannot demonstrate satisfactorily the emergency evacuation of passengers for specific aircraft types, models, and configurations within the time allotted by state regulations, the applicant should be required to take corrective action, which may include the following:

- (1) Revising evacuation procedures;
- (2) Improved training of crew members;
- (3) Modification and replacement of equipment in use;
- 4) changes in the layout of the passenger cabin;
- (5) reduction in the total number of passenger seats.

NOTE: category of noncompliance

V	Evaluation satisfied		
X	Evaluation not satisfied		
*	Not necessary for the operator		

Mismatches on Items

№ item	category	Nature of Inconsistencies

Inspectors:			
<i>Position</i>	<i>Full name.</i>	<i>Signature</i>	<i>Date</i>
Operator			
<i>Position</i>	<i>Full name.</i>	<i>Signature</i>	<i>Date</i>

ҚОСЫМША / ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX №2

ПРОВЕРОЧНЫЙ ЛИСТ

Демонстрация имитации эвакуации при вынужденной посадки на воду

(составлен согласно главы 5 части III Doc.8335AN/879 Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора.)

АО «Авиационная администрация Казахстана»		Департамент летной эксплуатации		
Наименование эксплуатанта		№ Сертификата эксплуатанта		
Дата проверки		Тип и регистрационный номер ВС		
№ рейса		Маршрут полёта		
№	Ссылки на документы	Проверяемые позиции (элементы)	Оценка	
			Удовлетворительно (V)	Неудовлетворительно (X)
Аварийные процедуры				
1	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Достаточна ли подготовка пассажиров и воздушного судна к предполагаемой вынужденной посадке на воду? Имеются ли на борту воздушного судна в достаточном количестве аварийно-спасательное оборудование: 1) спасательные плоты; 2) надувные трапы (желоба); 3) спасательные жилеты; 4) медицинские аптечки; 5) комплекты неотложной медицинской помощи; 6) аварийные приводные передатчики (ELT).		
2	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Размещено ли аварийно-спасательное оборудование надлежащим образом и может ли оно быть легко снято или сброшено с воздушного судна в отведенное для этого время?		
3	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Имеются ли и используются ли средства, препятствующие сносу аварийно-спасательного оборудования в сторону от оставшихся в живых?		
4	Doc.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Наполняются ли трапы, спасательные жилеты и спасательные плоты воздухом полностью в приемлемые периоды времени, обеспечивается ли правильное развертывание надувных трапов и работает ли надлежащим образом другое аварийно-спасательное оборудование?		

5	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Выбраны ли подлежащие использованию аварийные выходы и можно ли такие выходы легко открыть?		
6	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Разработаны ли и правильно ли используются членами экипажа соответствующие аварийные процедуры и контрольные перечни?		
Подготовка членов экипажа				
7	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Знают ли члены экипажа свои обязанности и функции и своевременно ли их выполняют?		
8	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Могут ли члены экипажа, используя имеющееся аварийно-спасательное оборудование и соблюдая установленные в руководстве по производству полетов процедуры, способствовать быстрой эвакуации людей в таких критических условиях, которые ожидаются в течение короткого периода времени, когда воздушное судно будет оставаться на плаву?		
9	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Принимаются ли членами экипажа надлежащие меры предосторожности, позволяющие избежать возможных травм эвакуируемым пассажирам или себе?		
6	Дос.8335AN/879 Приказ №1061 п.19	Зафиксированные данные с момента начала каждой стадии эвакуации:		
		1) время от начала имитации демонстрации вынужденной посадки на воду до момента открытия каждой двери выходов или аварийных выходов, подлежащих использованию;		
		2) время, требующееся для спуска каждого спасательного плота;		
		3) время, требующееся для наполнения воздухом каждого спасательного плота;		
		4) время, требующееся для принятия всех пассажиров и членов экипажа спасательными плотами.		
<p>Демонстрации возможности вынужденной посадки на воду проводится для всех типов, моделей и конфигураций воздушных судов, которые будут использоваться для полетов большой протяженности над водным пространством.</p> <p>Инспекторам в первую очередь удостовериться в том, что данное воздушное судно прошло сертификацию летной годности с учетом возможности вынужденной посадки на воду. Если воздушное судно не сертифицировано для вынужденной посадки на воду, разрешение на полеты большой протяженности над водным пространством не должно выдаваться.</p>				
ПРИМЕЧАНИЕ: категория несоответствия				
	V	Оценка удовлетворительно		
	X	Оценка неудовлетворительно		
	*	Не обязательно для эксплуатанта		
Несоответствия по Позциям				

№ позиций	категория	Характер несоответствий			
Проверяющие:					
<i>Должность</i>		<i>Ф.И.О.</i>		<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>
Эксплуатант					
<i>Должность</i>		<i>Ф.И.О.</i>		<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>

CHECKLIST

- Demonstration of simulated evacuation ditching

(compiled in accordance with Chapter 5 of Part III Doc.8335AN/879 Handbook on Procedures for Operational Inspection, Certification and Continuous Supervision.)

Aviation Administration of Kazakhstan JSC		Flight Operations Department		
Operator's name		Air Operator Certificate №		
Date of check		Aircraft type and registration number		
Flight №		Flight route		
№	References to documents	Verifiable items (elements)	Evaluation	
			Satisfied (V)	Satisfied (V)
Emergency procedures				
1	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item19	Whether passengers and aircraft are sufficiently prepared for the anticipated emergency ditching?		
		Whether there is sufficient emergency rescue equipment on board the aircraft:		
		1) 1) life rafts;		
		2) 2) inflatable escape slides;		
		3) 3) life jackets;		
		4) 4) medical first-aid kits;		
		5) 5) medical emergency kits;		
		6) 6) Emergency Locator Transmitters (ELT).		
2	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item.19	Is the rescue equipment properly placed and can it be easily removed or dropped from the aircraft in the allotted time?		
3	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item.19	Are means in place and used to prevent the demolition of emergency equipment away from survivors?		
4	Doc.8335AN/879	Do escape slides, life jackets, and life rafts get fully inflated at reasonable times, are inflatable escape slides properly deployed, and are other rescue equipment working properly?		

	Order №1061 Item 19			
5	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item19	Have the emergency exits to be used been selected and can such exits be opened easily?		
6	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item 19	Have proper emergency procedures and checklists been developed and properly used by crew members?		
Crew members training				
7	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item 19	Do crew members know their duties and functions and perform them in a timely manner?		
8	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item 19	Can crew members, using available emergency rescue equipment and following the procedures set forth in the flight manual, facilitate the rapid evacuation of people in such critical conditions that are expected during the short period of time that the aircraft will remain afloat?		
9	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item 19	Are crew members taking proper precautions to avoid possible injury to evacuated passengers or themselves?		
6	Doc.8335AN/879 Order №1061 Item 19	Recorded data from the start of each stage of the evacuation:		
		1) the time from the beginning of the simulated emergency ditching demonstration until each exit door or emergency exits to be used are opened;		
		2) the time required to launch each life raft;		
		3) the time required to fill each life raft with air;		
		4) the time required to accommodate all passengers and crew in life rafts.		
<p>Demonstrations of emergency ditching capability are conducted for all aircraft types, models and configurations to be used for long-haul over-water flights. The inspectors should first verify that the aircraft has been certified airworthiness for a emergency ditching capability. If the aircraft is not certified for a emergency ditching, no long-haul over-water clearance should be issued.</p>				
NOTE: Category of noncompliance				
	V	Evaluation satisfied		
	X	Evaluation not satisfied		

*		Not necessary for the operator			
Mismatches on Positions					
№ item	category	Nature of Inconsistencies			
Inspectors:					
<i>Position</i>		<i>Full Name</i>		<i>Signature</i>	<i>Date</i>
Operator					
<i>Position</i>		<i>Full Name</i>		<i>Signature</i>	<i>Date</i>

ҚОСЫМША / ПРИЛОЖЕНИЕ / ANNEX №3

АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ КАЗАХСТАНА		ПРОВЕРОЧНЫЙ ЛИСТ СЕРТИФИКАЦИОННОГО ОБСЛЕДОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАНТА AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (КОММЕРЧЕСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)					№ Рапорта (*) (File reference) CAT - / /			
Название модуля (Module title)	ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНОЙ ЭВАКУАЦИИ EMERGENCY EVACUATION PROCEDURES			Аудитор (Auditor)		Модуль аудита (Audit Module)	CAT/Demo EVAC			
Оператор/организация (Operator/Organisation)				Департамент (Department)		№ ААК (AAK No) /			
				Руководитель (Manager)		Дата начала аудита (Start date of audit) / /			
Категория аудита (*) (Audit Category)				Категория и количество замечаний (*) (Number and Category of Discrepancies)			Дата окончания аудита (End date of the audit) / /		
Квалификационны й (Initial)	периодический (Recurrent)	Внеочередной (Occasional)		Критических (Critical)	Существенных (Major)	Незначительных (Minor)		Информационных (Information)		

(*) укажите в соответствующих графах необходимые данные (✓) и количество выявленных недостатков:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

ДЕТАЛЬНАЯ ОЦЕНКА
(DETAILED ASSESSMENT)

N П/П (Item)	ТРЕБОВАНИЯ ПРАВИЛ (Regulatory requirement)	ПРЕДМЕТ АУДИТА (Audit subject)	ОЦЕНКА АУДИТОРА (Auditor's assessment)		ПОДПИСЬ АУДИТОРА (Auditor's Initials)	ПРИМЕЧАНИЯ (Remarks)
			Положительная (Satisfactory) (OK.)	Неудовлетворительная (*) Впишите № Рапорта NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
ПОДГОТОВКА К ДЕМОНСТРАЦИИ						
1	ICAO Doc 8335	ПОДГОТОВКА К ДЕМОНСТРАЦИИ				
2	ICAO Doc 8335	ГРАФИК ДЕМОНСТРАЦИИ				
3	ICAO Doc 8335	ИНСТРУКТАЖ ЭКСПЛУАТАНТА				
ОБЩИЕ ВОПРОСЫ						
4	ICAO Doc 8335	Успешно ли оператор провел демонстрацию полно масштабной аварийной эвакуации для конфигурации воздушного судна за 90 секунд или менее согласно соответствующим процедурам?				
5	ICAO Doc 8335	Успешно ли оператор провел демонстрацию частичной аварийной эвакуации, подготовив аварийно-спасательное оборудование самолета и 50 процентов необходимых аварийных выходов и трапов к использованию в течение 15 секунд или менее?				
ДЕМОНСТРАЦИЯ АВАРИЙНОЙ ЭВАКУАЦИИ						
6	ICAO Doc 8335	Был ли проведен обзор плана оператора по демонстрации эвакуации с целью обеспечения того, что была предоставлена вся необходимая информация и решены все несоответствия?				

7	ICAO Doc 8335	При проведении тщательного анализа и оценки запроса оператора, вы убедились, что,					
		a	Программа оператора по аварийной подготовке была одобрена ААК?				
		b	Процедуры по эвакуации в руководствах по эксплуатации реальны и практически возможны?				
		c	Информационные карты для пассажиров понятны и соответствуют типу и модели самолета, который будет задействован для демонстрации?				
		d	Является ли аварийно-спасательное оборудование приемлемым для предложенного типа операции?				
8	ICAO Doc 8335	Провели ли вы все необходимые на месте оценки?					
9	ICAO Doc 8335	Предусмотрел ли оператор безопасность участников во время демонстрации?					
10	ICAO Doc 8335;	После рассмотрения и тщательной оценки плана оператора встретились ли вы с координатором оператора по демонстрации эвакуации и выполнили ли поставленные задачи?					
11	ICAO Doc 8335;	Решили ли вы с координатором оператора по демонстрации эвакуации все недостатки?					
12	ICAO Doc 8335	Выполнили ли вы следующее перед демонстрацией:					
		a	Инспекция самолета и аварийно-спасательного оборудования				
		b	Убедились ли вы в надлежащей конфигурации и оборудовании самолета для взлета?				
		c	Убедились ли вы, что все необходимое оборудование отвечает требованиям Правил гражданской авиации?				
		d	Был ли проведен инструктаж всех сторон?				
13	ICAO Doc 8335	Выполнили бортпроводники следующее:					
		a	Подготовка к обычной отправке в соответствии с процедурами оператора.				

		b	Проведение инструктажа пассажиров в соответствии с Правилами Гражданской авиации и процедурами компании.				
		c	Заняли назначенные им позиции с застегнутыми ремнями безопасности.				
14	ICAO Doc 8335		Убедились ли Вы в том, что все внешние двери и выходы, а также все внутренние двери или шторки находятся в положении, которое требуется для нормального взлета?				
15	ICAO Doc 8335		Выполнил ли летный экипаж до сигнала о начале демонстрации все пункты соответствующих контрольных перечней и настроил ли самолет для обычного взлета?				
16	ICAO Doc 8335		Убедились ли Вы в том, что лётный экипаж занял свои обычные места и закрепил ремни системы?				
17	ICAO Doc 8335		Использовал ли руководитель комиссии два секундомера для отсчета времени?				
18	ICAO Doc 8335		Были ли во время частичной демонстрации открыты все назначенные выходы и был ли подготовлен к использованию каждый трап или аварийный надувной трап (в зависимости от применяемой) до того, как руководитель комиссии подал сигнал о прекращении демонстрации?				
19	ICAO Doc 8335		Работало ли все необходимое оборудование должным образом?				
20	ICAO Doc 8335		Если демонстрация аварийной эвакуации была успешной, сообщили ли вы об этом эксплуатанту				
ОЦЕНКА							
21	ICAO Doc 8335		Были ли члены экипажа совместимы и эффективны в исполнении возложенных на них обязанностей и ответственности				
22	ICAO Doc 8335		Был ли лётный экипаж эффективным при выполнении командных обязанностей и при координации и связи между экипажем и бортпроводниками?				
23	ICAO Doc 8335		Каждый ли элемент аварийного оборудования выполнял назначенные функции?				

24	ICAO Doc 8335		Вызвало ли аварийное оборудование какие-либо недостатки или задержки?				
25	ICAO Doc 8335;		Были ли все назначенные выходы и трапы открытыми, развернутыми и подготовленными для использования в пределах соответствующих критериев времени?				
ОТЧЕТ ПО ЭВАКУАЦИОННОЙ ДЕМОНСТРАЦИИ							
26	ICAO Doc 8335;		Внесли ли вы следующее в отчет:				
		a	Отчет о каждой попытке демонстрации аварийной эвакуации/вынужденной посадки на воду?				
		b	Информационная карта пассажира, требуемая в соответствии с правилами				
		c	Схему воздушного судна?				
		d	Список фамилий и специальности каждого члена комиссии ААК.				

ANNEX №3

Aviation Administration of Kazakhstan		OPERATOR CERTIFICATION INSPECTION CHECKLIST AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS				№ Report(*) (File reference) CAT - / /	
Module title	ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНОЙ ЭВАКУАЦИИ EMERGENCY EVACUATION PROCEDURES			Аудитор (Auditor)		Audit Module	CAT/Demo EVAC
Operator/Organization				Department		№ ААК (AAK No) /
				Руководитель (Manager)		Start date of audit) / /
Audit category (*)				Number and Category of Discrepancies (*)		End date of the audit / /
<i>INITIAL</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Recurrent	<input type="checkbox"/> Occasional)	<input type="checkbox"/> Critical	<input type="checkbox"/> Major)	<input type="checkbox"/> Minor	Information

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.:

Detailed Assessment

N Item	REGULATORY REQUIREMENT	AUDIT SUBJECT	AUDITOR`S ASSESSMENT		AUDITOR`S INITIALS)	REMARKS
			Satisfactory (OK.)	Unsatisfactory (* Insert Non-conformity Report № NCR		
DEMONSTRATION PREPARATION						
1	ICAO Doc 8335	DEMO PREPARATION				
2	ICAO Doc 8335	DEMONSTRATION SCHEDULE				
3	ICAO Doc 8335	OPERATOR BRIEFING				
GENERAL QUESTIONS						
4	ICAO Doc 8335	Has the operator successfully performed a full-scale emergency evacuation demonstration for an aircraft configuration in 90 seconds or less according to appropriate procedures?				
5	ICAO Doc 8335	Did the operator successfully conduct a partial emergency evacuation demonstration by preparing the aircraft's emergency rescue equipment and 50 percent of the required emergency exits and escape slides for use within 15 seconds or less?				
REJECTED TAKEOFF DEMONSTRATION						
6	ICAO Doc 8335	Has the evacuation demonstration operator's plan been reviewed to ensure that all necessary information has been provided and any discrepancies resolved?				
7	ICAO Doc 8335	In conducting a thorough analysis and evaluation of the operator's request, you made sure that,				
		a The operator's emergency preparedness program was approved by the ААК?				

		b	The evacuation procedures in the manuals are real and practically possible?				
		c	Information cards for passengers are clear and correspond to the type and model of aircraft to be used for the demonstration?				
		d	Is the emergency equipment acceptable for the type of operation proposed?				
8	ICAO Doc 8335		Have you done all the evaluations you need to do on site?				
9	ICAO Doc 8335		Did the operator consider the safety of participants during the demonstration?				
10	ICAO Doc 8335;		After reviewing and thoroughly evaluating the operator's plan, have you met with the operator's coordinator for the evacuation demonstration and have you met the objectives?				
11	ICAO Doc 8335;		Have you and the evacuation demonstration operator coordinator resolved any deficiencies?				
12	ICAO Doc 8335		Did you do the following before the demonstration:				
		a	Inspection of aircraft and emergency equipment				
		b	Have you verified that the aircraft is properly configured and equipped for takeoff?				
		c	Have you ensured that all necessary equipment meets the requirements of the Civil Aviation Regulations?				
		d	Have all parties been briefed?				
13	ICAO Doc 8335		The flight attendants did the following:				
		a	Prepared for normal dispatch according to operator procedures.				
		b	Conducted passenger briefings in accordance with Civil Aviation Rules and Company procedures.				
		c	Took their assigned positions with their seat belts fastened.				

14	ICAO Doc 8335		Ensured that all exterior doors and exits and all interior doors or curtains are in the position required for normal takeoff?				
15	ICAO Doc 8335		Has the flight crew completed all items on the respective checklists and adjusted the aircraft for normal takeoff prior to the start signal of the demonstration?				
16	ICAO Doc 8335		To make sure the flight crew are in their normal seats and have their seat belts secured to the system?				
17	ICAO Doc 8335		Did the head of the committee use two stopwatches for timing?				
18	ICAO Doc 8335		Whether during the partial demonstration all designated exits were opened and each slide raft or emergency inflatable escape slide (depending on the one used) was prepared for use before the commissioner gave the signal for the demonstration to cease?				
19	ICAO Doc 8335		Was all the necessary equipment working properly?				
20	ICAO Doc 8335		If the emergency evacuation demonstration during an rejected takeoff was successful, did you inform the operator				
EVALUATION							
21	ICAO Doc 8335		Were the crew members compatible and effective in performing their assigned duties and responsibilities				
22	ICAO Doc 8335		Was the flight crew effective in performing command duties and in coordinating and communicating between the crew and flight attendants?				
23	ICAO Doc 8335		Did each element of emergency equipment perform its assigned function?				
24	ICAO Doc 8335		Did the emergency equipment cause any deficiencies or delays?				
25	ICAO Doc 8335;		Were all assigned exits and slides open, deployed, and prepared for use within the appropriate time criteria?				
REPORT ON THE EVACUATION DEMONSTRATION							
26	ICAO Doc 8335;		Did you put the following on the report:				

	a	Report on each attempted emergency evacuation/ditching demonstration?				
	b	Passenger Information Card				
	c	Aircraft diagram?				
	d	List of names and specialties of each AAK commission member.				