

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ СЛУЖБА РОССИИ

П Р И К А З

16 июня 1997.

г. Москва

122

О введении в действие Положения о порядке оформления, утверждения и регистрации внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки воздушных судов гражданской авиации.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 22.08.95 N 151-ФЗ "Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей", постановлением Правительства Российской Федерации от 10.02.97 N 154 "О службе поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации Федеральной авиационной службы России", Положением об Отделе ПАСОП ФАС России, утвержденным директором Федеральной авиационной службы России 20.08.96, Приложением N 6 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года и в целях упорядочения оформления и регистрации внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки воздушных судов гражданской авиации

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Ввести в действие с 1 июля 1997 года "Положение о порядке оформления, утверждения и регистрации внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки воздушных судов гражданской авиации" (приложение 1) и "Сертификационные требования к внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировке воздушных судов гражданской авиации" (приложение 2).

2. Начальнику Отдела ПАСОП ФАС России совместно с директором Центра Сертификации САСОП ГА ФАС России до 30 октября 1997 года провести экспертизу соответствия внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки воздушных судов гражданской авиации требованиям международных и российских стандартов, федеральных авиационных правил и норм.

3. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на начальника Главной инспекции по безопасности полетов гражданских воздушных судов Российской Федерации Ю.И. Корневского.

Директор

Г. Н. Зайцев

Исп. Тимонин Э. Л. ОПАСОП
Тел. 155-56-06

ПОЛОЖЕНИЕ

о порядке оформления, утверждения и регистрации внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки воздушного судна

ПР СПАСОП ГА - № 18 - 02 - 97

1. ЦЕЛЬ ДОКУМЕНТА

1.1. Настоящее Положение имеет целью установить порядок оформления, утверждения и регистрации внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки эксплуатируемых воздушных судов гражданской авиации и направлено на обеспечение ее соответствия действующим международным и отечественным стандартам и единой технологии спасания экипажей и пассажиров при выполнении аварийно-спасательного обеспечения полетов.

1.2. Настоящее Положение определяет процедуру утверждения внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки воздушного судна Службой поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации (СПАСОП ГА) Федеральной авиационной службы России в соответствии с постановлением Правительства РФ от 10.02.97 №154.

2. ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

2.1. Настоящее Положение распространяется на внутреннюю и внешнюю аварийно-спасательную маркировку воздушных судов гражданской авиации.

3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1. Необходимым условием допуска воздушного судна к эксплуатации является наличие описания и Схемы внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки ВС, утвержденной ФАС России.

3.2. Необходимым условием для утверждения в ФАС России Схемы (Эскиза) внешней раскраски ВС и Схемы внешней и внутренней аварийно-спасательной маркировки ВС является наличие положительного Заключения Центра Сертификации СПАСОП ГА ФАС России.

Заключение о соответствии внутренней и(или) внешней аварийно-спасательной маркировки ВС удостоверяет, что указанная внутренняя и внешняя маркировка типа ВС соответствует Сертификационным требованиям к внутренней

и внешней аварийно-спасательной маркировке воздушных судов гражданской авиации, утвержденным ФАС России.

3.3. Порядок допуска нового вида внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки к использованию на воздушных судах гражданской авиации, после регистрации и утверждения Схемы, устанавливается ФАС России.

4. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ, УТВЕРЖДЕНИЯ И РЕГИСТРАЦИИ ВНУТРЕННЕЙ И ВНЕШНЕЙ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ МАРКИРОВКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

4.1. Заявитель (предприятие или организация-эксплуатант ВС) представляет в Отдел ПАСОП ФАС России документацию и информацию, необходимую для оформления Схемы внешней раскраски ВС и Схемы внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки ВС.

4.1.1. Полное наименование и адрес Заявителя.

4.1.2. Типы (модификации) ВС, заявляемые для данного варианта внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки.

4.1.3. Предлагаемые эксплуатантом цветные варианты (если имеются) внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки каждого типа (модификации) ВС, выполненные в масштабе (на формате А4 или А3).

4.1.4. Предлагаемые материалы и технологии (если имеются) для нанесения указанной внутренней и внешней маркировки на ВС.

4.1.5. При необходимости, ЦС СПАСОП ГА ФАС России имеет право запросить, а Заявитель обязан предоставить дополнительную уточняющую информацию.

Примечание : Вся перечисленная информация направляется в Центр Сертификации СПАСОП ГА ФАС России (103340, Москва, а/п Шереметьево, ГосНИИ ГА).

Сроки, объем работ и порядок финансирования определяются договором между ЦС СПАСОП ГА ФАС России и Заявителем.

4.2. ЦС СПАСОП ГА ФАС России на основании представленной информации и документации, в соответствии с требованиями международных стандартов и правил, а также национальных требований, норм и предложений Заявителя, при необходимости, подготавливает варианты внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки ВС, и на выбранный Заявителем вариант оформляет Заключение о соответствии внутренней и(или) внешней аварийно-спасательной маркировки типа ВС сертификационным требованиям к внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировке воздушных судов гражданской авиации. ЦС СПАСОП ГА ФАС России может рекомендовать также наиболее эффективные материалы и технологии для нанесения внутренней и внешней маркировки на ВС.

По предложению Заявителя, допускается выделение на ВС специальных зон для нанесения дополнительных (или сменных) символов и надписей, подлежащих согласованию с Центром Сертификации СПАСОП ГА ФАС России.

4.3. ЦС СПАСОП ГА ФАС России представляет в Отдел ПАСОП ФАС России Заключение о соответствии внутренней и(или) внешней аварийно-спасательной маркировки ВС сертификационным требованиям.

4.4. Отдел ПАСОП ФАС России на основании положительного Заключение, утвержденного ЦС СПАСОП ГА ФАС России, согласовывает Заявителю Схему(Эскиз) внешней раскраски ВС и утверждает Схему внутренней и(или) внешней аварийно-спасательной маркировки ВС гражданской авиации.

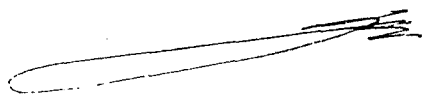
После утверждения Схема подлежит внесению в реестр. Первый экземпляр Схемы хранится в ЦС СПАСОП ГА ФАС России, по одному экземпляру направляется Заявителю, в Отдел ПАСОП ФАС России и в соответствующее региональное управление ФАС России.

4.5. Регистрационный реестр Схем внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки ВС ведет Отдел ПАСОП ФАС России.

4.6. После получения утвержденных Схемы (Эскиза) внешней раскраски ВС и Схемы внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки ВС Заявитель организует нанесение раскраски (окраску и/или аппликацию) и аварийно-спасательной маркировки на ВС данного типа (модификации) и предъявление их Службе ПАСОП регионального управления ФАС России.

Служба ПАСОП РУ ФАС России оформляет Акт о соответствии внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки каждого ВС Схеме, утвержденной ФАС России.

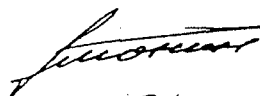
Директор Центра Сертификации
СПАСОП ГА ФАС России



Черток В.Б.

"21" 05 1997 г.

Начальник СПАСОП ГА
ФАС России



Тимонин Э.Л.

"21" мая 1997 г.

Приложение 2

к приказу директора ФАС России

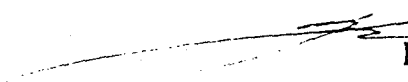
от "16" июля 1997г. № 122

СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

**ВНУТРЕННЯЯ И ВНЕШНЯЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ
МАРКИРОВКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

СТ СПАСОП ГА № 18 - 2 - 97

Директор Центра Сертификации
СПАСОП ГА ФАС России


В.Б. Черток

"21" 05 1997 г.

Начальник СПАСОП ГА
ФАС России


Э.Л. Тимонин

"21" 05 1997 г.

Москва, 1997 г.

1. Общие положения

1.1. Данные нормы содержат минимальные требования к внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировке ВС, направленные на обеспечение ее соответствия действующим международным и отечественным стандартам и единой технологии спасения экипажей и пассажиров при выполнении аварийно-спасательных работ службами поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов.

1.2. Выполнение данных норм необходимо для утверждения ФАС России Схемы (Эскиза) внешней раскраски ВС и Схемы внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки ВС с целью последующего ее нанесения на ВС.

1.3. Национальный, регистрационный знаки и государственный флаг Российской Федерации наносятся на воздушное судно в соответствии с директивами ФАС России. Полностью сохраняются все эксплуатационно-технологические и аварийно-спасательные надписи, знаки и символы, нанесенные на воздушные суда заводом-изготовителем.

2. Сертификационные требования

2.1. Каждый аварийный выход для пассажиров, средства подхода к нему и средства его открытия должны иметь хорошо заметную маркировку. Обозначение аварийного выхода должно обеспечивать его распознавание на расстоянии, равном ширине кабины:

- а) каждый аварийный выход для пассажиров должен иметь маркировку на выходе или около него, которая удобочитаема с расстояния 760 мм;
- б) рукоятка управления каждого аварийного выхода для пассажиров и инструкция по снятию крышки, если она закрывает эту рукоятку, должны быть:
 - самосветящимися с начальной яркостью не менее 0,5 кд/м² или
 - размещены на заметных местах и хорошо освещены аварийным освещением, даже в условиях скопления людей около выходов.

2.2. Каждый аварийный выход, открываемый снаружи, и средства его открытия должны иметь соответствующую маркировку, показывающую его расположение и указывающую способ его открытия.

2.3. Каждый аварийный выход типа А, типа I или типа II с механизмом, закрывающийся или открывающийся вращательным движением ручки, должен быть маркирован:

- а) стрелкой красного цвета с шириной стержня не менее 20 мм на белом фоне высотой не менее 30 мм и с основанием острия, вдвое большим, чем ширина стержня стрелки, вытянутой по дуге не менее 70° и радиусом, равным 3/4 длины рукоятки;
- б) так чтобы осевая линия рукоятки выхода находилась на расстоянии ± 25 мм от острия стрелки, после того как рукоятка будет полностью повернута и открыт запирающий механизм;
- в) словом "Открыто", написанным буквами красного цвета высотой 25 мм и расположенным горизонтально у острия и основания стрелки;
- г) ограничительными черными или красными метками около слов "Открыто" или "Закрыто", показывающими соответствующие крайние положения ручки. Пояснительный текст должен быть нанесен ниже красным или черным цветом с высотой букв не менее 10 мм.

Примечание. Выход типа А является выходом на уровне пола с прямоугольным проемом шириной не менее 1070 мм и высотой не менее 1830 мм с радиусами закругления углов не более $1/6$ ширины выхода. Выход типа I является выходом, расположенным на уровне пола, с прямоугольным проемом шириной не менее 610 мм и высотой не менее 1220 мм с радиусами закругления углов не более $1/3$ ширины проема. Выход типа II имеет прямоугольный проем шириной не менее 510 мм и высотой не менее 1120 мм с радиусами закругления углов не более $1/3$ ширины проема. Выходы типа II располагаются на уровне пола, если только они не находятся над крылом. В последнем случае они могут иметь порог внутри самолета высотой не более 250 мм, а снаружи самолета – не более 430 мм.

2.4. Средства открытия дверей должны быть маркированы так, чтобы их можно было бы легко найти и привести в действие даже в темноте.

2.5. Каждый аварийный выход, который должен открываться снаружи, и средства его открытия должны быть маркированы снаружи.

2.6. Наружная маркировка каждого аварийного выхода для пассажиров, расположенного на каждой стороне фюзеляжа, должна включать цветную окантовку выхода шириной 50 мм.

2.7. Каждая наружная маркировка, включающая окантовку выхода, должна контрастировать по цвету с окружающей поверхностью фюзеляжа, чтобы ее можно было легко различить.

2.8. Цветная окантовка должна быть непрерывна вокруг выходного проема и непрерывна буквенными и декоративными элементами или символами.

Рекомендуется использовать постоянный цвет окантовки, однако, четкость может быть усилена путем варьирования цветов для усиления контраста с примыкающим фоном.

2.9. Цветная окантовка должна быть расположена или по краю выхода на нем самом или на фюзеляже, окружая выход, или частично на них обоих.

2.10. Дополнительная видимость цветной окантовки может быть обеспечена за счет:

- добавление полосы, шириной 50 мм, белой или черной, либо другого цвета, но дающей максимальный контраст, на той стороне непрерывной цветной окантовки, на которой часть любой примыкающей декоративной метки имеет относительно небольшой контраст;

- остановки надписей или любых декоративных отметок на расстоянии 50 мм (ширина окантовки) от цветной окантовки вокруг входа;

- использования хроматических контрастов, где это возможно.

2.11. Каждая наружная маркировка, в том числе и полоса, должна быть контрастного цвета для легкого ее отличия от окружающей поверхности фюзеляжа. Контраст должен быть таким, чтобы при отражательной способности более темного цвета 15% или менее отражательная способность более светлого цвета была не менее 45%.. "Отражательной способностью" является отношение светового потока, отраженного телом, к световому потоку, воспринимаемому телом. Если отражательная способность более темного цвета превышает 15%, то должна быть обеспечена разница, как минимум,

в 30% между этой отражательной способностью и отражательной способностью более светлого цвета.

2.12. В случае, если выходы расположены не на боку фюзеляжа, например под фюзеляжем или в хвосте, наружные средства открывания, включая инструкции (пояснения), если такие имеются, должны иметь заметную маркировку красного или ярко желтого цвета, если красный цвет не заметен.

Если средства открывания расположены только с одной стороны фюзеляжа, то заметная маркировка с указанием на это расположение должна быть нанесена на другой стороне фюзеляжа.

2.13. При наличии надкрылевых люков, на крыле с каждой стороны фюзеляжа в районе аварийных люков должны быть нанесены стрелки – указатели черного цвета прерывистыми линиями шириной 40 мм на светлом фоне крыла, указывающие направление эвакуации людей. От каждого надкрылевого аварийного выхода поверхность пути покидания должна иметь отражательную способность не менее 80%. Отношение контрастности поверхности крыла и маркировки должно быть не менее 5:1.

2.14. Если снаружи на фюзеляже предусмотрены места вскрытия аварийно-спасательными командами дополнительных аварийных выходов, то эти места должны быть обозначены угловыми маркировочными знаками красного или желтого цвета размерами 90x90x30 мм с надписью “Вскрывать в этой зоне”.

При необходимости обеспечения контраста с окружающим фоном маркировочные знаки обводятся белой полосой (окантовкой).

Цвет маркировочных знаков и надписей должен контрастировать с цветом фюзеляжа.

Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2000 мм, то между ними должны быть нанесены промежуточные линии размером 90x30 мм, таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2000 мм.

2.15. Все обозначения и надписи, предписанные данными нормами должны располагаться на видных местах и не должны легко стираться, искажаться или становиться неясными.

2.16. Места размещения требуемого спасательного оборудования должны иметь маркировку, способствующую их обнаружению людьми на самолете.

Все надписи, относящиеся к аварийно-спасательному оборудованию внутри и снаружи фюзеляжа, должны быть выполнены на двух языках – русском и английском.

Основные надписи должны быть нанесены красным или черным цветом на белом фоне.

Основные надписи выполняются буквами высотой не менее 20 мм на фоне высотой не менее 40 мм.

Под основными надписями должны быть нанесены дополнительные и пояснительные надписи более мелким шрифтом красного и черного цвета, буквами, высотой не менее 10 мм на белом фоне высотой не менее 20 мм.

2.17. Аварийные выходы и двери должны быть маркированы с внутренней стороны надписью (табло) “ВЫХОД” (“EXIT”) белыми буквами высотой 25 мм (1 дюйм) на красном фоне высотой 51 мм (2 дюйма). Надпись (табло) должна быть самосветящейся или иметь автономное внутреннее электрическое освещение с минимальной яркостью свечения не менее 0.5 нита (160 микроламбертов). Цвета, надписи и фоны могут быть изменены на противоположные, если освещение пассажирской кабины практически такое же.

2.18. Внешняя раскраска воздушного судна должны соответствовать требованиям Схемы внешнего вида воздушного судна, в части сохранения всех аварийно-спасательных надписей, знаков и символов, нанесенных заводом-изготовителем ВС.

2.19. Технология нанесения внутренней и внешней аварийно-спасательной маркировки (окраска или аппликация) на ВС должна быть утвержденного типа.
Допускается нанесение маркировки путем окраски или аппликации.

2.20. Допускается выделение на ВС специальных зон для нанесения дополнительных (или сменных) символов и надписей.

Требования пунктов 2.3. и 2.13. являются рекомендательными для гражданских легких самолетов с количеством посадочных мест, включая места пилотов, не более 19, с максимальным взлетным весом не более 8600 кг.