

# ДОПОЛНЕНИЕ А. ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО РАЗРАБОТКЕ НОРМАТИВНЫХ ПРАВИЛ КОНТРОЛЯ УТОМЛЯЕМОСТИ

*Дополнительный материал к п. 4.2.10.2 главы 4, п. 9.6 главы 9 и п. 12.5 главы 12*

## 1. Цель и рамки применения

1.1 Нормирование полетного времени, служебного и служебного полетного времени и времени отдыха осуществляется с единственной целью – обеспечить, чтобы члены летного и кабинного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности, необходимого для безопасного выполнения полетов.

1.2 Для достижения этого необходимо принимать во внимание два вида утомления, а именно, кратковременное утомление и кумулирующееся утомление. Кратковременное утомление может быть охарактеризовано как утомление, которое проходит после одного достаточного периода отдыха или сна. Кумулирующееся утомление возникает вследствие неполного восстановления сил после кратковременного утомления, которое имело место в течение некоторого периода времени.

1.3 Нормирование, основанное на положениях настоящей части, гарантирует защиту против обоих видов утомления, поскольку будет приниматься во внимание:

- a) необходимость ограничивать служебное полетное время таким образом, чтобы не допустить появления обоих видов утомления;
- b) необходимость ограничивать служебное время, когда непосредственно перед полетом или в промежуточных пунктах во время серии полетов выполняются дополнительные задачи, таким образом, чтобы не допускать кратковременного утомления;
- c) необходимость ограничивать полное полетное время и служебное время в течение конкретных периодов, с тем чтобы не допускать кумулирующегося утомления;
- d) необходимость предоставлять членам экипажа соответствующую возможность отдыха для восстановления сил после утомления до начала следующего периода служебного полетного времени.
- e) необходимость принимать во внимание другие параллельные задачи, выполнение которых может потребоваться от члена экипажа, для того, чтобы особенно не допускать накапливающегося утомления.

## 2. Эксплуатационные концепции

### 2.1 Полетное время

Понятие "полетное время" в контексте нормирования, полетного времени применяется к членам летного экипажа.

### 2.2 Служебное время

Все время, затраченное на исполнение служебных обязанностей, может вызывать утомление членов летного и кабинного экипажей и в этой связи должно учитываться при планировании периодов отдыха для восстановления сил. Нахождение в резерве может включаться в служебные обязанности, если считается, что нахождение в резерве будет вызывать утомление.

### 2.3 Служебное полетное время

2.3.1 Определение понятия "служебное полетное время" должно предусматривать весь период непрерывной работы, который включает полет или серию полетов для члена летного или кабинного экипажа. Это означает включение всех обязанностей, выполнение которых может потребоваться от члена экипажа с того момента, когда он или она прибывает для исполнения служебных обязанностей, и до тех пор, пока он или она не завершит полет или серию полетов, а самолет полностью не остановится и его двигатели не будут выключены. Нормирование служебного полетного времени считается необходимым вследствие того, что работа члена экипажа в течение продолжительного времени может в конечном итоге привести к утомлению – кратковременному или накопленному, – что может неблагоприятно повлиять на безопасность полета.

2.3.2 Служебное полетное время не включает дорожное время на проезд от дома до места прибытия для исполнения служебных обязанностей. Член летного или кабинного экипажа обязан прибыть для исполнения служебных обязанностей в надлежащем после соответствующего отдыха состоянии.

2.3.3 Время, затраченное на перемещение по распоряжению эксплуатанта к месту исполнения служебных обязанностей, входит в служебное полетное время, когда это время непосредственно предшествует (т. е. без промежуточного периода отдыха) служебному полетному времени, в течение которого данное лицо исполняет обязанности члена летного или кабинного экипажа.

2.3.4 Важной мерой предосторожности может быть признание государствами и эксплуатантами обязанности члена экипажа отказаться от дальнейшего выполнения своих летных обязанностей, когда он настолько утомлен, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полета.

## 2.4 Время отдыха

Определение понятия времени отдыха предусматривает, что члены летного или кабинного экипажа освобождаются от исполнения всех обязанностей для восстановления сил после утомления. Каким образом осуществляется такое восстановление сил – решает член летного или кабинного экипажа. Следует предоставлять на регулярной основе удлиненные периоды отдыха. Время отдыха не включает время нахождения в резерве, если условия нахождения в резерве не позволяют членам летного и кабинного экипажей восстановить силы после утомления. Для эффективного восстановления сил необходимо обеспечить на земле подходящие помещения в тех местах, где предусматривается отдых.

## 3. Виды нормирования

3.1 Нормирование широко подразделяется по времени. Например, многие Договаривающиеся государства ИКАО устанавливают ежедневное, ежемесячное и ежегодное нормирование полетного времени, а значительное число государств устанавливает также ежеквартальное нормирование полетного времени. Кроме того, многие государства устанавливают нормы совокупного служебного времени в течение определенных периодов, например за несколько последовательных дней и семидневных периодов. Однако при этом следует учитывать тот факт, что такое нормирование будет в значительной степени варьироваться в зависимости от различных ситуаций.

3.2 Для учета непредвиденных задержек после начала служебного полетного времени, которое планировалось с учетом допустимых нормативов, следует предусмотреть сведение к минимуму любых допустимых превышений нормативов. Аналогичным образом следует предусмотреть регулирование пределов любого допустимого сокращения обычно необходимого времени отдыха в тех случаях, когда требуется обеспечить гибкость восстановления расписания после задержки. Командиру воздушного судна предоставляется право увеличивать служебное полетное время или

сокращать время отдыха в пределах установленных ограничений.

*Примечание. См. пп. 4.9.2 и 4.11.2.3 в отношении требований к учету соответствующих данных.*

3.3 При составлении регламентов или правил, регулирующих нормирование полетного времени, следует принимать во внимание состав экипажа и характер возможного распределения между членами летного или кабинного экипажа различных задач, которые предстоит выполнять. В тех случаях, когда на борту самолета находятся дополнительные члены летного или кабинного экипажа и предусмотрены такие условия, что член летного или кабинного экипажа может для восстановления сил отдохнуть в достаточно спокойной обстановке в удобном раскладном кресле или на койке, которые отделены и отгорожены ширмой от кабины экипажа и пассажиров, запланированное служебное полетное время может быть увеличено.

3.4 Государства должны учитывать все относящиеся к данному вопросу факторы, которые включают: количество пересекаемых часовых поясов и направление их пересечения; время запланированного начала служебного полетного времени; количество запланированных и/или фактических секторов в течение служебного полетного времени; режим работы и сна в привязке к циркадному ритму или 24-часовому физиологическому циклу летного или кабинного экипажа; планирование выходных; последовательность случаев раннего прибытия к месту исполнения служебных обязанностей и позднего освобождения от исполнения служебных обязанностей; сочетание ранних/поздних/ночных смен, а также характеристики выполнения полета.

## 4. Инструктивные указания относительно определения нормативных ограничений для контроля утомляемости

### 4.1 Цель и сфера применения

4.1.1 Предлагаемый ниже материал содержит перечень параметров, которые могут учитываться при разработке нормативных ограничений для контроля утомляемости.

4.1.2 В данном примере отсутствуют количественные значения параметров, поскольку различия используемой в государствах практики могут приводить к разному пониманию приемлемости или неприемлемости таких значений. В приведенном ниже тексте символ (\*) используется в тех случаях, когда каждое государство может включить значение, использование которого оно считает целесообразным для контроля утомляемости, а в [ ] указывается типичное значение. В целях получения дополнительных методических указаний государствам

рекомендуется анализировать численные значения, используемые в системах других государств.

4.1.3 Решая вопросы выбора численных значений, государствам следует учитывать соответствующие научные принципы и знания, накопленный опыт применения подобных правил, культурные факторы и характер полетов, которые планируется выполнять.

4.1.4 До утверждения предложенных эксплуатантом ограничений полетного и служебного времени и отдыха государства должны оценить адекватность рамок и сферы применения всех ограничений, предусмотренных каждым эксплуатантом.

## 4.2 Определения

### 4.2.1 Эксплуатанты и члены экипажа

**Расширенный летный экипаж.** Летный экипаж, число членов которого превышает минимально необходимое для управления самолетом количество членов и в котором каждый член летного экипажа может с целью отдыха в полете покинуть назначенное ему рабочее место и быть заменен другим, имеющим соответствующую квалификацию членом летного экипажа.

**Член кабинного экипажа.** Член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но который не является членом летного экипажа.

**Член летного экипажа.** Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

**Член экипажа.** Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

**Эксплуатант.** Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

### 4.2.2 Полетное время или полное время полета

**Полетное время. Самолеты.** Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

*Примечание. Вышеуказанный термин "полетное время" является синонимом общепринятых терминов "полное полетное время" или "время от уборки до установки колодок", которое измеряется с момента начала движения*

*самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.*

### 4.2.3 Служебные обязанности и служебные обязанности в полете

**Служебное время.** Период времени, который начинается в момент, когда член летного или кабинного экипажа должен по указанию эксплуатанта прибыть для исполнения или приступить к исполнению служебных обязанностей, и заканчивается в момент, когда такое лицо освобождается от исполнения всех служебных обязанностей.

**Служебное полетное время.** Период времени, который начинается в момент, когда член экипажа обязан прибыть для исполнения служебных обязанностей, включающих выполнение полета или серии полетов, и заканчивается в момент полной остановки самолета по завершении последнего полета, в котором он/она является членом экипажа.

**Служебные обязанности.** Любые задачи, которые члены летного или кабинного экипажа должны выполнять по указанию эксплуатанта, включая, например, служебные обязанности в полете, административную работу, подготовку и перемещение к месту исполнения служебных обязанностей и нахождение в резерве, если оно может вызвать утомление.

### 4.2.4 Время отдыха и нахождение в резерве

**Время отдыха.** Непрерывный и определенный период времени после периода исполнения служебных обязанностей и/или до него, в течение которого члены летного или кабинного экипажа освобождены от исполнения всех служебных обязанностей.

**Нахождение в резерве.** Определенный период времени, в течение которого член летного или кабинного экипажа согласно требованию эксплуатанта должен быть готовым получить задание на исполнение конкретных служебных обязанностей без промежуточного отдыха.

### 4.2.5 Общие положения

**Время явки.** Время, когда согласно требованию эксплуатанта члены летного и кабинного экипажей должны прибыть для исполнения своих служебных обязанностей.

**Непредвиденные эксплуатационные обстоятельства.** Неподдающиеся планированию события, например непредсказуемые погодные условия, неисправности оборудования или задержки воздушного движения, которые не зависят от эксплуатанта.

**Основное место базирования.** Пункт, который эксплуатант определил члену экипажа в качестве места, где

обычно начинается и заканчивается служебное время или серия периодов служебного времени этого члена экипажа.

**Перемещение к месту исполнения служебных обязанностей.** Поездка по распоряжению эксплуатанта незадействованного члена экипажа из одного пункта в другой в качестве пассажира.

*Примечание. Вышеуказанный термин "перемещение к месту исполнения служебных обязанностей" является синонимом термина "поездка в качестве пассажира для исполнения служебных обязанностей".*

**Подходящее помещение.** Меблированная комната, которая обеспечивает возможность удовлетворительного отдыха.

**Расписание смен.** Представленный эксплуатантом регламент времени, когда член экипажа должен исполнять свои служебные обязанности.

*Примечание. Вышеуказанный термин "расписание смен" является синонимом терминов "график смен", "распорядок работы", "режим работы" и "ротация".*

#### 4.3 Обязанности государства

4.3.1 Цель любых нормативных ограничений, связанных с контролем утомляемости, заключается в обеспечении того, чтобы члены летного и кабинного экипажей сохраняли достаточную активность, позволяющую им выполнять свои обязанности, обеспечивая требуемый уровень эксплуатационных характеристик и безопасности полета во всех условиях. Основной принцип заключается в том, что каждый член летного и кабинного экипажей должен надлежащим образом отдохнуть перед тем, как начинается его/ее служебное полетное время, чтобы в процессе полета сохранять достаточную активность для выполнения своих обязанностей по обеспечению требуемого уровня эксплуатационных характеристик и безопасности полета во всех штатных и нештатных ситуациях.

4.3.2 Цель данного примера заключается в иллюстрации возможного способа установления ограничений переменных параметров, которые могут влиять на активность членов летного и кабинного экипажей (например, допустимое время в полете, служебное время и служебное полетное время и минимальное время отдыха), и последующего использования этих ограничений при планировании графиков работы летного и кабинного экипажей. Предусматривается возможность превышения некоторых ограничений, однако только в таких случаях, которые по обоснованным причинам нельзя предвидеть при планировании полетов.

4.3.3 Это лишь один пример возможного подхода к установлению нормативных ограничений для контроля утомляемости.

#### 4.4 Обязанности эксплуатанта

4.4.1 Эксплуатанты должны отразить в своих руководствах по производству полетов все элементы настоящего примера, которые имеют отношение к осуществляемым полетам. В случае планирования полетов, выполнение которых невозможно регулировать в рамках ограничений, рассмотренных в данном примере, может быть предусмотрено отклонение. В таком случае и до утверждения отклонения эксплуатант должен продемонстрировать государству эксплуатанта, что данное отклонение обеспечивает эквивалентный уровень безопасности полетов и учтены возражения по соображениям безопасности полетов.

4.4.2 Расписания смен должны составляться и объявляться достаточно заблаговременно, чтобы члены летного и кабинного экипажей имели возможность планировать надлежащий отдых. Следует учитывать аккумулирующееся влияние выполнения служебных обязанностей в течение длительных периодов времени с промежуточным минимальным отдыхом и избегать расписаний, которые предусматривают серьезное нарушение сложившегося режима работы и сна. Расписания смен должны составляться на период по крайней мере (\*) дней.

4.4.3 Следует планировать осуществление полетов в рамках допустимого служебного полетного времени, учитывая при этом необходимое время для выполнения предполетных служебных обязанностей, полетное время и время полета в оба конца, а также характер полета. Минимальные периоды отдыха, необходимые для обеспечения надлежащего отдыха, должны основываться на фактической работе.

4.4.4 Для исключения любого снижения работоспособности члена летного или кабинного экипажа необходимо предусмотреть организацию питания в тех случаях, когда служебное полетное время превышает (\*) часов.

4.4.5 Каждому члену летного и кабинного экипажей эксплуатант должен определить основное место базирования, где будет обычно начинаться и заканчиваться служебное время или серия периодов служебного времени этого члена летного или кабинного экипажа. Основное место базирования должно назначаться на достаточно длительной основе.

4.4.6 Эксплуатант не должен поручать члену летного экипажа управлять самолетом, если известно или предполагается, что этот член летного экипажа утомлен в такой мере, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полета.

#### 4.5 Обязанности членов летного экипажа

4.5.1 Член летного экипажа не должен управлять самолетом в том случае, когда он или она чувствует себя в такой степени утомленным(ой) или неспособным(ой)

выполнять свои обязанности, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полета.

4.5.2 Члены летного экипажа должны наилучшим образом использовать предоставленные условия и возможности для отдыха и принятия пищи, а также планировать и проводить свое время отдыха таким образом, чтобы обеспечить полное восстановление сил.

#### 4.6 Члены летного и кабинного экипажей

В приведенном ниже тексте указаны ограничения, которые относятся к деятельности членов летного и кабинного экипажей.

#### 4.7 Ограничения полетного и служебного времени

##### 4.7.1 Максимальное полетное время

4.7.1.1 Максимальное полетное время не может превышать:

- a) (\*) часов за любой период служебного полетного времени;
- b) (\*) часов за любые [7] последовательных дней или (\*) часов за любые [28] последовательных дней;
- c) (\*) часов за любые [365] последовательных дней.

4.7.1.2 Ограничения, предусмотренные п. 4.7.1.1 b) и c), могут, как вариант, устанавливаться в расчете на календарные неделю, месяц или год. В этом случае следует установить другие ограничения на период двух или трех календарных месяцев.

##### 4.7.2 Максимальное служебное время летного и кабинного экипажей

4.7.2.1 Служебное время не может превышать:

- a) (\*) часов за любые [7] последовательных дней или одну неделю;
- b) (\*) часов за любые [28] последовательных дней или один календарный месяц.

Служебные обязанности включают все задачи, выполняемые по распоряжению эксплуатанта. К таким задачам относятся в числе прочих следующие: предполетная подготовка; выполнение полета (независимо от того, относится ли это к коммерческому или некоммерческому воздушному транспорту); послеполетные мероприятия; проведение или прохождение подготовки (в аудитории, на летном тренажере или самолете); предусмотренные расписанием административные/организационные мероприятия и перемещение к месту исполнения

служебных обязанностей. Нахождение в резерве должно включаться в тех случаях, когда его продолжительность будет, вероятно, вызывать утомление.

##### 4.7.3 Максимальное служебное полетное время летного и кабинного экипажей

4.7.3.1 Максимальное служебное полетное время должно составлять (\*) часов.

4.7.3.1.1 Это ограничение должно предусматривать вариацию для учета следующих факторов, которые влияют на утомляемость: количество планируемых секторов; местное время начала исполнения служебных обязанностей; режим отдыха и сна в привязке к циркадному ритму члена экипажа; организация рабочего времени; расширение летного экипажа.

4.7.3.2 Время прибытия экипажа для исполнения служебных обязанностей должно реально отражать время, необходимое для проведения предполетной подготовки, связанной с обеспечением безопасности полетов, и обслуживания (если необходимо), а после окончания полетного времени предусматривается дополнительный стандартный интервал времени в (\*) минут, обеспечивающий возможность выполнить проверки и заполнить учетную документацию. Для целей учета время на предполетную подготовку должно рассматриваться как служебное и как полетное служебное время, а дополнительное время после полета должно рассматриваться как служебное время.

4.7.3.3 Максимальное служебное полетное время кабинного экипажа может превышать такое время, относящееся к летному экипажу, на разницу времени прибытия летного экипажа и кабинного экипажа для исполнения служебных обязанностей.

4.7.3.4 Служебное полетное время может увеличиваться в непредвиденных эксплуатационных обстоятельствах не более чем на (\*) час (часов) только по усмотрению командира воздушного судна. Прежде чем принять такое решение, командир воздушного судна должен удостовериться в том, что все члены экипажа, которые нужны для управления самолетом, считают себя в состоянии выполнять соответствующие обязанности.

##### 4.7.4 Полеты, выполняемые расширенными экипажами, и предоставление отдыха в полете

4.7.4.1 Состав летного экипажа и количество его членов, находящихся на борту для обеспечения отдыха в полете, а также качество обеспечиваемых условий отдыха, должны определять степень возможного расширения ограничений основного служебного полетного времени. Необходимо поддерживать разумный баланс между интервалами служебного полетного времени и времени отдыха. Количество членов кабинного экипажа должно опреде-

ляться с учетом условий предоставляемого отдыха и других параметров, связанных с выполнением полета.

4.7.4.2 Эксплуатант должен обеспечить уведомление членов летного и каabinного экипажей до начала периода отдыха перед полетом о той роли, которую они будут исполнять (т.е. быть в составе основного или сменного экипажа), с тем чтобы они могли соответственно планировать свой отдых перед полетом.

#### 4.8 Минимальное время отдыха

4.8.1 Минимальное время отдыха непосредственно перед началом служебного полетного времени не может быть менее (\*) часов.

4.8.1.1 Необходимо предусмотреть организацию отдыха с учетом, в частности, влияния пересечений часовых поясов и выполнения ночных полетов.

4.8.1.2 Для предотвращения накопления утомляемости следует регулярно предоставлять более длительные периоды отдыха.

4.8.1.3 Минимальное время отдыха может сокращаться в непредвиденных эксплуатационных обстоятельствах не более чем на (\*) час (часов) только по усмотрению командира воздушного судна.

4.8.1.4 Дорожное время, затрачиваемое членом летного или каabinного экипажа на переезд между местом отдыха и местом прибытия для выполнения служебных обязанностей, не считается служебным временем, даже если оно является фактором, способствующим утомляемости. В этой связи чрезмерное дорожное время, затрачиваемое непосредственно перед началом служебного полетного времени, может понизить способность члена летного или каabinного экипажа бороться с утомляемостью, возникающей в процессе исполнения служебных обязанностей, и должно, таким образом, учитываться при решении вопроса о том, где должен обеспечиваться отдых перед полетом.

#### 4.9 Дискреционные полномочия, которые могут осуществляться командиром воздушного судна

4.9.1 Командир воздушного судна по его или ее усмотрению, исходя из особых обстоятельств, которые могли привести к непредвиденным уровням утомляемости, и после обсуждения данного вопроса с членами летного или каabinного экипажа, которых это касается, может сократить фактическое служебное полетное время и/или увеличить минимальное время отдыха (см. п. 4.8.1.3), с тем чтобы исключить любые неблагоприятные последствия для безопасности полетов.

4.9.2 Командир воздушного судна должен информировать эксплуатанта о случаях использования

своих полномочий увеличивать или сокращать служебное время или время отдыха.

#### 4.10 Разные положения

##### 4.10.1 Нахождение в резерве

4.10.1.1 Необходимо установить время начала и окончания периода нахождения в резерве и заранее извещать о нем по крайней мере за (\*) часов, при этом максимальная продолжительность любого периода нахождения в резерве не должна превышать (\*) часов.

4.10.1.2 Когда за периодом нахождения в резерве в аэропорту сразу же начинается служебное полетное время, следует учитывать взаимосвязь между таким нахождением в резерве в аэропорту и полученными полетными обязанностями. В таком случае дежурство в аэропорту, если оно может вызвать утомление, следует считать частью служебного времени и учитывать при расчете минимального времени отдыха, предшествующего последующему служебному полетному времени.

4.10.1.3 В том случае, когда члены летного и каabinного экипажей должны по указанию эксплуатанта, находясь в резерве, размещаться в помещении, предоставленном эксплуатантом, в этом помещении должны обеспечиваться надлежащие условия отдыха.

##### 4.10.2 Готовность

В том случае, когда членам летного и каabinного экипажей предписано в течение короткого периода времени быть готовыми получить указания, касающиеся возможного изменения расписания полетных смен, такое указание не должно препятствовать такому члену экипажа иметь соответствующий период отдыха до прибытия к месту исполнения служебных обязанностей. Время нахождения в состоянии готовности не должно засчитываться как служебное время.

##### 4.10.3 Перемещение к месту исполнения служебных обязанностей

Все время, затраченное на перемещение к месту исполнения служебных обязанностей, считается служебным, а время на перемещение к месту исполнения служебных обязанностей с последующим выполнением полета без промежуточного отдыха считается также служебным полетным временем. Однако перемещение к месту исполнения служебных обязанностей не должно засчитываться в качестве рабочего сектора при планировании и расчете служебного полетного времени.

#### 4.11 Учетные данные

4.11.1 Для обеспечения эксплуатанту возможности убедиться в том, что система контроля утомляемости

функционирует так, как это планировалось и было утверждено, необходимо вести учет времени выполнения служебных обязанностей и использованного времени отдыха за (\*) месяцев, с тем чтобы упростить проведение инспекторских проверок уполномоченным персоналом эксплуатанта и государством эксплуатанта.

4.11.2 Эксплуатант должен обеспечить ведение учета по крайней мере следующих данных по каждому члену летного и кабинного экипажей:

- a) начало, продолжительность и конец каждого периода служебного полетного времени;
- b) начало, продолжительность и конец каждого периода служебного времени;
- c) периоды отдыха;

d) полетное время.

4.11.3 Эксплуатант должен также вести учет случаев, когда командир воздушного судна использовал свои дискреционные полномочия (как это упомянуто в п. 4.9.1). Если такие полномочия должны были использоваться по аналогичным причинам в более (\*)% случаев, когда полеты выполнялись по конкретному маршруту или в определенной системе маршрутов, можно полагать, что цель данного инструктивного материала не достигается и, по-видимому, имеет место чрезмерная утомляемость. Необходимо принять меры по изменению графика работы или состава экипажей, с тем чтобы уменьшить частоту таких случаев. Государство может также потребовать обеспечить представление копий некоторых учетных данных.

4.11.4 Члены летного экипажа должны вести личный учет своего ежедневного полетного времени.