


Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

26 травня 2021 р.

02012R0965 — UA — 25.09.2019 — 015.001

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ.

► В

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 965/2012

від 5 жовтня 2012 року

про встановлення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних із повітряними перевезеннями, відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008

(ОВ L 296 25.10.2012, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

Офіційний вісник

		№	сторінка	дата
► M1	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 800/2013 від 14 серпня 2013 року	L 227	1	24.08.2013
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 71/2014 від 27 січня 2014 року	L 23	27	28.01.2014
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 83/2014 від 29 січня 2014 року	L 28	17	31.01.2014
► M4	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 379/2014 від 7 квітня 2014 року	L 123	1	24.04.2014
► M5	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/140 від 29 січня 2015 року	L 24	5	30.01.2015
► M6	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/640 від 23 квітня 2015 року	L 106	18	24.04.2015
► M7	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/1329 від 31 липня 2015 року	L 206	21	01.08.2015
► M8	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2015/2338 від 11 грудня 2015 року	L 330	1	16.12.2015

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ.

► В

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 965/2012**від 5 жовтня 2012 року**

про встановлення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних із повітряними перевезеннями, відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008

(ОБ L 296 25.10.2012, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 800/2013 від 14 серпня 2013 року	L 227	1	24.08.2013
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 71/2014 від 27 січня 2014 року	L 23	27	28.01.2014
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 83/2014 від 29 січня 2014 року	L 28	17	31.01.2014
► M4	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 379/2014 від 7 квітня 2014 року	L 123	1	24.04.2014
► M5	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/140 від 29 січня 2015 року	L 24	5	30.01.2015
► M6	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/640 від 23 квітня 2015 року	L 106	18	24.04.2015
► M7	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2015/1329 від 31 липня 2015 року	L 206	21	01.08.2015
► M8	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2015/2338 від 11 грудня 2015 року	L 330	1	16.12.2015
► M9	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2016/1199 від 22 липня 2016 року	L 198	13	23.07.2016
► M10	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2017/363 від 1 березня 2017 року	L 55	1	02.03.2017
► M11	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2018/394 від 13 березня 2018 року	L 71	1	14.03.2018
► M12	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2018/1042 від 23 липня 2018 року	L 188	3	25.07.2018
► M13	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2018/1975 від 14 грудня 2018 року	L 326	53	20.12.2018
► M14	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2019/1384 від 24 липня 2019 року	L 228	106	04.09.2019
► M15	ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2019/1387 від 1 серпня 2019 року	L 229	1	05.09.2019

Із виправленнями, внесеними:

C1

Виправленням, ОБ L 230, 06.09.2019, с. 10 (2019/1384)

▼В

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 965/2012

від 5 жовтня 2012 року

про встановлення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних із повітряними перевезеннями, відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008

▼М4

Стаття 1

Предмет і сфера застосування

▼М13

1. Цей Регламент встановлює правила повітряної експлуатації літаків і вертольотів, у тому числі інспектування на пероні повітряних суден експлуатантів, які перебувають під наглядом за безпекою іншої держави, які здійснили посадку на аеродромах, розташованих на території, до якої застосовуються положення Договорів.

2. Регламент також встановлює детальні правила щодо умов видачі, збереження, внесення змін, обмеження, призупинення або відкликання сертифікатів експлуатантів повітряних суден, зазначених у пунктах (b)(i) і (ii) статті 2(1) Регламенту (ЄС) 2018/1139, окрім аеростатів та планерів, залучених до комерційної експлуатації повітряного транспорту, привілеї та обов'язки володільців сертифікатів, а також умови, за яких експлуатацію може бути заборонено чи обмежено або висунуто до неї певні умови в інтересах безпеки;

3. Цей Регламент також встановлює детальні правила щодо умов і процедур декларування експлуатантами, залученими до комерційної спеціалізованої експлуатації літаків і вертольотів або до некомерційної експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції, у тому числі до некомерційної спеціалізованої експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції, своєї здатності виконувати обов'язки, пов'язані з експлуатацією повітряних суден, та наявності засобів для цього, а також щодо нагляду за такими експлуатантами.

▼М4

4. Цей Регламент також встановлює детальні правила щодо умов, за яких певна комерційна спеціалізована експлуатація з високим ступенем ризику вимагає отримання дозволу в інтересах безпеки, та щодо умов видачі, збереження, внесення змін, обмеження, призупинення або відкликання дозволів.

5. Цей Регламент не застосовується до повітряної експлуатації, на яку поширюється дія статті 1(2)(a) Регламенту (ЄС) № 216/2008.

▼М11

6. Цей Регламент не застосовується до експлуатації дирижаблів.

▼М13

7. Цей Регламент не застосовується до повітряної експлуатації аеростатів та планерів. Проте до такої повітряної експлуатації аеростатів, окрім прив'язних газових аеростатів, та планерів застосовуються вимоги стосовно нагляду статті 3.

▼В

Стаття 2

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту:

▼М13

- (1) «літак» означає важче за повітря повітряне судно з фіксованим крилом, яке працює від двигуна та підтримується в польоті в результаті динамічної взаємодії повітря з його крилами;
- (1a) «вертоліт» означає важче за повітря повітряне судно, яке підтримується в польоті в основному в результаті взаємодії повітря з одним або більше механічних роторів на осях, що перебувають приблизно у вертикальному положенні;
- (1b) «аеростат» означає пілотоване немеханічне повітряне судно, легше за повітря, яке підтримується в польоті за допомогою газу, легшого за повітря, або повітряного нагрівального пристрою, у тому числі газові аеростати, теплові аеростати, аеростати змішаного типу та теплові дирижаблі, хоча вони й механічні.

▼M13

- (1c) «планер» означає важче за повітря повітряне судно, яке підтримується в польоті за допомогою динамічної взаємодії повітря з його фіксованими підйомними поверхнями та вільний політ якого не залежить від двигуна;
- (1d) «комерційна експлуатація» означає будь-яку експлуатацію повітряного судна за плату або іншу винагороду, яка доступна громадськості або, якщо недоступна громадськості, яка здійснюється за договором між експлуатантом та клієнтом, який не має контролю над експлуатантом;
- (1e) «прив'язний газовий аеростат» означає газовий аеростат із системою прив'язних тросів, яка постійно утримує аеростат у фіксованій точці під час експлуатації;

▼B

- (2) «літаки з льотно-технічними характеристиками класу В» означає літаки, які оснащені гвинтовими двигунами з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел дев'ять або менше та максимальною злітною масою 5 700 кг або менше;
- (3) «майданчик громадського інтересу (PIS)» означає майданчик, який використовується виключно для експлуатації в суспільних інтересах;
- (4) «експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу I» означає експлуатацію, під час якої, у разі відмови критичного двигуна, вертоліт зможе виконати посадку в межах наявної дистанції перерваного зльоту або безпечно продовжити політ до придатного місця посадки, залежно від часу виникнення відмови;

▼M1

- (5) «навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках (PBN)» означає зональну навігацію, засновану на вимогах до льотно-технічних характеристик повітряних суден, які експлуатуються за маршрутом ОПП за процедурою посадки за приладами або у визначеному повітряному просторі;

▼M3

- (6) «експлуатація аеротаксі» означає нерегулярну комерційну експлуатацію на замовлення літака з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) 19 або менше для цілей дотримання обмежень польотного та службового часу;

▼M14

- (7) «спеціалізована експлуатація» означає будь-яку експлуатацію, іншу ніж комерційна експлуатація повітряного транспорту, при якій повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності, таких як сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама, контрольні польоти після технічного обслуговування;

▼M4

- (8) «комерційна спеціалізована експлуатація з високим ступенем ризику» означає будь-яку комерційну спеціалізовану експлуатацію повітряних суден, що здійснюється над територією, у якій у разі аварійної ситуації може виникнути загроза безпеці третіх сторін на землі, або, як визначено компетентним органом країни, на території якої здійснюється експлуатація, будь-яка комерційна спеціалізована експлуатація повітряних суден, яка, з огляду на її специфічний характер та місцеве довкілля, у якому здійснюється експлуатація, становить високий ступінь ризику, зокрема для третіх сторін на землі;

▼M13

- (9) «презентаційний політ» означає будь-яку експлуатацію за плату або іншу винагороду, яка включає нетривалий політ для цілей залучення нових учнів чи нових членів, який проводиться організацією з підготовки, згідною у статті 10а Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011 (¹), або організацією, створеною з метою просування повітряного спорту чи авіації дозволя;

▼M4

- (10) «змагальний політ» означає будь-яку льотну діяльність, у якій повітряне судно використовується для повітряних перегонів, змагань або тренування для повітряних перегонів чи змагань і польотів до чи з місць проведення перегонів чи змагань;
- (11) «льотна демонстрація» означає льотну діяльність, яка здійснюється з метою демонстрації або розваги на рекламному заході, відкритому для громадськості, у тому числі заходи, на яких повітряне судно використовується для підготовки до демонстрації та польотів до чи з місця проведення рекламного заходу.

▼B

Додаткові терміни та означення встановлено в додатку I для цілей додатків II– ►M4 VIII ◀ .

Стаття 3

Спроможність здійснення нагляду

1. Держави-члени можуть призначати один або більше суб'єктів компетентними органами в межах такої держави-члена з необхідними повноваженнями та визначеними обов'язками для здійснення сертифікації та нагляду за особами та організаціями, які підпадають під дію Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.

▼M11

Системи адміністрації та управління компетентних органів держав-членів і Агентства повинні відповідати вимогам, зазначеним у додатку II.

▼B

2. Якщо держава-член призначає більше ніж один суб'єкт компетентним органом:

- (a) сфери компетенції кожного компетентного органу повинні бути чітко визначені в контексті обов'язків та географічних обмежень; та
- (b) між такими суб'єктами повинна бути встановлена координація для забезпечення ефективного нагляду за всіма організаціями і особами, які підпадають під дію Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил, у межах їхніх відповідних сфер компетенції.

3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб компетентні органи мали необхідні можливості для забезпечення нагляду за особами та організаціями, які підпадають під дію їхніх програм нагляду, у тому числі достатні ресурси для виконання вимог цього Регламенту.

4. Держави-члени повинні забезпечити, щоб персонал компетентного органу не виконував наглядової діяльності за наявності доказів того, що її виконання може безпосередньо або опосередковано спричинити конфлікт інтересів, зокрема якщо це пов'язано з родинним чи фінансовим інтересом.

5. Персонал, призначений компетентним органом здійснювати сертифікацію та/або нагляд, повинен мати повноваження, щоб виконувати щонайменше такі завдання:

- (a) проводити перевірки записів, даних, процедур та будь-яких інших матеріалів, релевантних для здійснення сертифікації та/або нагляду;
- (b) робити копії або витяги з таких записів, даних, процедур та інших матеріалів;
- (c) вимагати надання усних пояснень на місці;
- (d) мати доступ до відповідних приміщень, експлуатаційних майданчиків та транспортних засобів;

- (e) проводити аудити, розслідування, оцінювання, інспектування, у тому числі інспектування на пероні та інспектування без попереднього повідомлення;
 - (f) вживати або ініціювати вжиття заходів правозастосування у відповідних випадках.
6. Завдання, визначені у параграфі 5, повинні виконуватися згідно з правовими положеннями відповідної держави-члена.

Стаття 4

Інспектування на пероні

Інспектування на пероні повітряних суден експлуатантів, які перебувають під наглядом за безпекою іншої держави-члена або третьої країни, повинні проводитися відповідно до підчастини RAMP додатка II.

Стаття 5

Льотна експлуатація

▼ M13

1. Експлуатанти здійснюють експлуатацію літаків чи вертольотів для цілей комерційної експлуатації повітряного транспорту (далі — CAT) тільки у спосіб, визначений у додатках III та IV.

▼ M4

1a. Експлуатанти, залучені до експлуатації CAT літаків з льотно-технічними характеристиками класу B або вертольотів іншої ніж складної конструкції, яка починається та закінчується на тому самому аеродромі/експлуатаційному майданчику, повинні дотримуватися відповідних положень додатків III та IV.

▼ B

2. ► M1 ————— ◀ Експлуатанти повинні дотримуватися відповідних положень додатка V у разі експлуатації:

- (a) літаків і вертольотів, які використовуються для:
 - (i) експлуатації з використанням навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках (PBN);
 - (ii) експлуатації згідно зі специфікаціями мінімальних навігаційних характеристик (MNPS);
 - (iii) експлуатації у повітряному просторі зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування (RVSM/CMBE);
 - (iv) експлуатації в умовах низької видимості (LVO);

▼ M13

(b) літаків і вертольотів, які використовуються для перевезення небезпечних вантажів (DG);

▼ B

- (c) літаків із двома двигунами, які використовуються для експлуатації збільшеної дальності (ETOPS) у межах комерційної експлуатації повітряного транспорту;
- (d) вертольотів, які використовуються для комерційної експлуатації повітряного транспорту з використанням систем візуалізації нічного бачення (NVIS);
- (e) вертольотів, які використовуються для комерційної експлуатації повітряного транспорту з використанням підйомного обладнання (ННО); ► M9 ————— ◀
- (f) вертольотів, які використовуються для комерційної експлуатації повітряного транспорту з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS); та

▼ M9

(g) вертольотів, які використовуються для експлуатації у відкритому морі (HOFO).

▼ M4

3. Експлуатанти моторних літаків та вертольотів складної конструкції, залучені до некомерційної експлуатації, повинні декларувати свою здатність виконувати обов'язки, пов'язані з експлуатацією повітряного судна, та наявність засобів для цього, та здійснювати експлуатацію ПС відповідно до положень, зазначених у додатку III і додатку VI, а під час здійснення некомерційної спеціалізованої експлуатації такі експлуатанти повинні здійснювати експлуатацію ПС відповідно до додатків III і VIII.

▼M13

4. Експлуатанти моторних літаків та вертольотів іншої ніж складної конструкції, залучені до некомерційної експлуатації, у тому числі до некомерційної спеціалізованої експлуатації, повинні здійснювати експлуатацію повітряних суден відповідно до положень, визначених у додатку VII.

5. Організації з підготовки, згадані у статті 10а Регламенту (ЄС) № 1178/2011, основне місце діяльності яких розташоване у державі-члені, під час проведення льотної підготовки в межах або поза межами Союзу повинні здійснювати експлуатацію:

(a) моторних літаків та вертольотів складної конструкції відповідно до положень, зазначених у додатку VI;

(a) інших літаків та вертольотів відповідно до положень, зазначених у додатку VII;

6. Експлуатанти повинні здійснювати експлуатацію літака чи вертольота для цілей комерційної спеціалізованої експлуатації тільки згідно з вимогами додатків III і VIII.

▼M4

7. Польоти, які виконуються до, під час або відразу після спеціалізованої експлуатації та безпосередньо пов'язані з такою експлуатацією, повинні виконуватися відповідно до параграфів 3, 4 і 6, залежно від застосовного випадку. ►M5 Не дозволяється перевезення на борту жодних осіб, окрім членів екіпажу та осіб, необхідних для виконання завдання. ◀

▼B

Стаття 6

Відступи

▼M4 —————

▼B

►M5

2. Як відступ від статті 5(1), повітряні судна, згадані у статті 4(5) Регламенту (ЄС) № 216/2008, повинні, у випадку літаків, експлуатуватися за умов, визначених у Рішенні Комісії С(2009) 7633 від 14 жовтня 2009 року, якщо вони використовуються для експлуатації САГ. ◀ Комісія та Європейське агентство з безпеки авіації (далі — Агентство) повинні бути поінформовані про будь-які зміни до експлуатації, які впливають на умови, визначені у зазначеному Рішенні, перед впровадженням таких змін.

Держава-член, окрім адресата Рішення С(2009)7633, яка має намір використати відступ, передбачений у зазначеному Рішенні, повинна повідомити про свій намір Комісію та Агентство перед впровадженням відступу. Комісія та Агентство повинні провести оцінювання того, якою мірою зміна або заплановане використання відступу відхиляється від умов Рішення С(2009)7633 або впливає на первинне оцінювання безпеки, проведене у контексті такого Рішення. Якщо оцінювання показує, що зміна або заплановане використання відступу не відповідає первинному оцінюванню безпеки, проведеному для Рішення С(2009)7633, відповідна держава-член повинна подати новий запит на відступ відповідно до статті 14(6) Регламенту (ЄС) № 216/2008.

▼M13

3. Як відступ від статті 5 цього Регламенту та без обмеження пункту (b) статті 18(2) Регламенту (ЄС) 2018/1139 і підчастини Р додатка I до Регламенту Комісії (ЄС) № 748/2012 (²) стосовно дозволу на політ, такі польоти повинні продовжувати виконуватися відповідно до вимог, зазначених у національному праві

держави-члена, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта, або, якщо експлуатант не має основного місця діяльності, місце, у якому експлуатант має осідок чи проживає:

- (a) польоти, пов'язані з презентацією або модифікацією типів літаків або вертольотів, які проводяться організаціями, залученими до проектування або виробництва, у межах їхніх привілеїв;

▼M14

- (b) польоти без пасажирів чи вантажу для перевезення літака чи вертольота з метою оновлення, ремонту, інспектувань, постачання, експорту або для подібних цілей за умови, що такі повітряні судна не перелічені у сертифікаті експлуатанта або в декларації.

▼M9

4. Незважаючи на статтю 5, до 30 червня 2018 року держави-члени повинні мати спеціальне схвалення та продовжувати дотримуватися додаткових вимог стосовно експлуатаційних процедур, обладнання, кваліфікації та підготовки екіпажу для експлуатації САТ у відкритому морі вертольотів згідно з їхнім національним правом. Держави-члени повідомляють Комісію та Агентство про додаткові вимоги, які застосовуються до таких спеціальних схвалень. Такі вимоги не повинні бути менш обмежувальними, ніж відповідні вимоги додатків III і IV.

▼M13

4а. Як відступ від статті 5(1) і (6), така експлуатація моторних літаків і вертольотів іншої ніж складної конструкції може проводитися згідно з додатком VII:

▼M4

- (a) польоти з розподілом витрат між фізичними особами, за умови розподілу прямих витрат між усіма особами на борту повітряного судна, включно з пілотом, та за умови, що кількість осіб, які несуть прямі витрати, обмежується шістьма;
- (b) змагальні польоти або льотні демонстрації за умови, що плата або інша винагорода за такий політ обмежується відшкодуванням прямих витрат та є пропорційною внеском до річних витрат, та призами, вартість яких визначається компетентним органом;

▼M13

- (c) презентаційні польоти, стрибки з парашутом, буксирування планерів або виконання пілотажних польотів організаціями з підготовки з основним місцем діяльності у державі-члені, згаданими у статті 10а Регламенту (ЄС) № 1178/2011, або організаціями, створеними з метою просування повітряного спорту або авіації дозвілля, за умови, що повітряне судно експлуатується організацією, яка є власником або орандарем на умовах лізингу без екіпажу, виконання польоту не приносить прибутку іншій особі, окрім цієї організації, та що, якщо до польотів залучаються особи, які не є членами організації, такі польоти не є основною діяльністю організації.

▼M10

5. До 2 вересня 2017 року звільнення, надані до 22 березня 2017 року згідно зі статтею 8(2) Регламенту (ЄС) № 3922/91, як передбачено у статті 6(5) Регламенту (ЄС) № 965/2012, які застосовувалися до 22 березня 2017 року, вважаються схваленнями, згаданими в пункті (а) САТ.POL.A.300 додатка IV (Part-CAT). Після 2 вересня 2017 року такі звільнення більше не є чинними для експлуатації одномоторних літаків.

Якщо у період від 22 березня 2017 року до 2 вересня 2017 року передбачене внесення будь-яких змін до експлуатації таких літаків, які впливають на умови, визначені у таких звільненнях, про такі передбачені зміни повинно бути повідомлено Комісії та Агентству до їх впровадження. Комісія та Агентство повинні провести оцінювання передбачених змін відповідно до статті 14(5) Регламенту (ЄС) № 216/2008.

▼B

6. Існуюча експлуатація вертольотів від/до майданчика громадського інтересу (PIS) може проводитися як відступ від пункту САТ.POL.H.225 додатка IV, якщо розмір PIS, наявні навколишні перешкоди або вертоліт не дають змоги дотримуватися вимог експлуатації згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1. Така експлуатація повинна здійснюватися за умов, визначених державами-членами. Держави-члени повідомляють Комісію та Агентство про умови, які застосовуються.

▼M9 _____

▼M9

8. Як відступ від першого речення статті 5(3), експлуатанти моторних літаків складної конструкції з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) 5 700 кг або менше, обладнаних турбогвинтовими двигунами, залучені до некомерційної експлуатації, повинні здійснювати експлуатацію таких повітряних суден тільки відповідно до вимог додатка VII.

9. Як відступ від статті 5(5)(а), організації з підготовки під час проведення льотної підготовки на моторних літаках складної конструкції з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) 5 700 кг або менше, обладнаних турбогвинтовими двигунами, повинні здійснювати експлуатацію таких повітряних суден відповідно до вимог додатка VII.

▼B

Стаття 7

Сертифікати експлуатанта

1. Сертифікати експлуатанта (АОС), видані державою-членом операторам САТ для літаків до набуття чинності цим Регламентом згідно з Регламентом (ЄЕС) № 3922/91, вважаються виданими відповідно до цього Регламенту.

Проте щонайпізніше 28 жовтня 2014 року:

- (а) експлуатанти повинні адаптувати свої системи управління, програми підготовки, процедури та керівництва, щоб вони відповідали додаткам III, IV і V, у відповідних випадках;
- (б) АОС повинні бути замінені сертифікатами, виданими відповідно до додатка II до цього Регламенту.

2. АОС, видані державою-членом операторам САТ для вертольотів до набуття чинності цим Регламентом, повинні бути конвертовані в АОС, які відповідають цьому Регламенту, згідно з конвертаційним звітом, встановленим державою-членом, яка видала АОС, після консультацій з Агентством.

У конвертаційному звіті повинні бути описані:

- (а) національні вимоги, та підставі яких були видані АОС;
- (б) обсяг привілеїв, наданих експлуатантам;
- (с) розбіжності між національними вимогами, на підставі яких були видані АОС, та вимогами додатків III, IV і V, а також зазначення способу та строку, у який експлуатанти повинні забезпечити повну відповідність вимогам зазначених додатків.

Конвертаційний звіт повинен містити копії всіх необхідних документів, які підтверджують елементи, визначені в пунктах (а)–(с), у тому числі копії відповідних національних вимог та процедур.

▼M11

Стаття 8

Обмеження польотного часу

1. Експлуатація САТ повинна відповідати вимогам підчастини FTL додатка III.

2. Як відступ від параграфу 1, експлуатація аеротаксі, експлуатація з метою надання невідкладних медичних послуг та експлуатація САТ літаків з одним пілотом повинні відповідати вимогам, визначеним у національному праві, згаданим у статті 8(4) Регламенту (ЄЕС) № 3922/91 та у підчастині Q додатка III до зазначеного Регламенту.

(3) Як відступ від параграфу 1, експлуатація вертольотів для САТ та експлуатація планерів для САТ повинні відповідати вимогам, визначеним у національному праві держави-члена, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта.

4. Некомерційна експлуатація, у тому числі некомерційна спеціалізована експлуатація, моторних літаків та вертольотів складної конструкції, а також комерційна спеціалізована експлуатація літаків, вертольотів та

планерів повинні відповідати вимогам щодо обмежень польотного часу, зазначеним у національному праві держави-члена, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта, або, якщо експлуатант не має основного місця діяльності, місце, у якому експлуатант має осідок чи проживає.

▼ M2

Стаття 9

Перелік мінімального обладнання

Переліки мінімального обладнання (MEL), схвалені державою експлуатанта або реєстрації до набуття чинності цим Регламентом, вважаються схваленими відповідно до цього Регламенту та можуть надалі використовуватися експлуатантом.

Після набуття чинності цим Регламентом будь-які зміни до MEL, зазначені у першому підпараграфі, щодо яких встановлений головний перелік мінімального обладнання (MMEL) як частина даних щодо експлуатаційної придатності згідно з Регламентом Комісії (ЄС) № 748/2012 (³), повинні якнайшвидше, але не пізніше ніж 18 грудня 2017 року або через два роки після схвалення даних щодо експлуатаційної придатності, залежно від того, котра з цих дат пізніша, бути приведені у відповідність із пунктом ORO.MLR.105 секції 2 додатка III до цього Регламенту

Будь-які зміни до MEL, зазначені у першому підпараграфі, щодо яких MMEL не було встановлено як частину даних щодо експлуатаційної придатності, мають надалі вноситися відповідно до MMEL, прийнятого державою експлуатанта або реєстрації, залежно від застосовного випадку.

▼ M2

Стаття 9a

Підготовка льотного та кабінного екіпажу

Експлуатанти забезпечують, щоб члени льотного і кабінного екіпажів, які вже залучені до експлуатації, та які пройшли підготовку відповідно до підчастин FC і CC додатка III, яка не включала обов'язкові елементи, встановлені у відповідних даних щодо експлуатаційної придатності, пройшли підготовку, яка охоплює такі обов'язкові елементи, щонайпізніше 18 грудня 2017 року або через два роки після схвалення даних щодо експлуатаційної придатності, залежно від того, котра з цих дат пізніша.

▼ M15

Стаття 9aa

Вимоги до льотного екіпажу для контрольних польотів після технічного обслуговування

Пілоту, що до 25 вересня 2019 року виконав контрольний політ після технічного обслуговування, який, згідно з означенням, наведеним у пункті SPO.SPEC.MCF.100 додатка VIII, класифікується як контрольний політ після технічного обслуговування рівня А, у ролі командира повітряного судна, такий політ зараховується для цілей дотримання вимог пункту SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) зазначеного додатка. У такому разі експлуатант повинен забезпечити, щоб командир повітряного судна пройшов інструктаж щодо будь-яких відмінностей між експлуатаційними практиками, встановленими до 25 вересня 2019 року, та зобов'язаннями, передбаченими в секції 5 підчастини E додатка VIII до цього Регламенту, у тому числі тими, які зазначені у пов'язаних процедурах, встановлених експлуатантом.

▼ M5

Стаття 9b

Перегляд

Агентство повинне постійно проводити перегляд ефективності положень стосовно обмежень польотного і робочого часу та часу відпочинку, які містяться у додатках II і III. Щонайпізніше 18 лютого 2019 року Агентство повинне скласти перший звіт щодо результатів такого перегляду.

Такий перегляд може включати дані наукових експертиз та ґрунтується на експлуатаційних даних, зібраних із допомогою держав-членів, на довгостроковій основі після дати набуття чинності цим Регламентом.

Перегляд повинен містити оцінювання впливу щонайменше таких факторів на пильність екіпажу:

- (a) чергування тривалістю понад 13 годин у найбільш сприятливі години дня;
- (b) чергування тривалістю понад 10 годин у менш сприятливі години дня;
- (c) чергування тривалістю понад 11 годин членів екіпажу, стан акліматизації яких невідомий;
- (d) чергування під час польоту у великій кількості секторів (понад 6);
- (e) чергування за вимогою, зокрема перебування в режимі очікування чи в резерві перед польотними чергуваннями; та
- (f) несприятливий розклад.

▼ M9

Стаття 10

Набуття чинності

► M13 ————— ◀ Цей Регламент набуває чинності на третій день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

▼ M13

Він застосовується з 28 жовтня 2012 року.

▼ M13 —————

▼ B

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

ДОДАТОК I

▼ M4

Означення для термінів, що використовуються в додатках II–VIII

▼ B

Для цілей цього Регламенту застосовуються такі терміни та означення:

- (1) «наявна дистанція перерваного зльоту (ASDA)» означає сумарну наявну довжину розбігу та довжину кінцевої смуги гальмування, якщо така кінцева смуга гальмування є доступною на аеродромі і здатна витримати масу літака у звичайних експлуатаційних умовах;
- (2) «прийнятні методи відповідності (AMC)» означає стандарти необов'язкового характеру, ухвалені Агентством для ілюстрації методів досягнення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та цим імплементаційним правилам;
- (3) «контрольний лист приймання» означає документ, який використовується під час проведення перевірки зовнішнім оглядом пакувань із небезпечними вантажами та відповідних документів на них з метою визначення відповідності усім належним вимогам;
- (4) «придатний аеродром» означає аеродром, на якому може здійснюватися експлуатація повітряного судна з урахуванням застосовних вимог до льотно-технічних характеристик та характеристик злітно-посадкової смуги;
- (5) з метою класифікації пасажирів:
 - (a) «дорослий» означає особу віком від 12 років і старше;

- (b) «дитина/діти» означає осіб, вік яких становить два або більше років, але які ще не досягли віку 12 років;
- (c) «немовля» означає особу віком до двох років;

▼ M13 _____

▼ B

- (7) «політ з допоміжною системою візуалізації нічного бачення (NVIS)» означає частину польоту з NVIS, яка виконується вночі згідно з візуальними правилами польотів (VFR) і протягом якого член екіпажу використовує окуляри нічного бачення (NVG);
- (8) «повітряне судно (ПС)» означає апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

▼ M8

- (8a) «відстеження повітряного судна» означає наземний процес, який передбачає ведення та оновлення через нормовані інтервали запису чотиривимірною положення окремого повітряного судна у польоті;
- (8b) «система відстеження повітряного судна» означає систему, яка базується на відстеженні повітряного судна з метою виявлення нестандартних характеристик польоту і забезпечення сповіщення;

▼ B

- (9) «альтернативні методи відповідності» означає методи, які є альтернативними чинним прийнятним методам відповідності, або такі, що пропонують нові методи для досягнення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та цим імплементаційним правилам, для яких Агентством не було прийнято відповідних АМС;
- (10) «запобігання обледенінню» означає процедуру, в разі виконання наземних процедур, яка забезпечує захист від утворення інію або льоду або від накопичення снігу на оброблених поверхнях повітряного судна протягом обмеженого періоду часу (час захисної дії);

▼ M1

- (11) «схема заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ)» означає заходження на посадку за приладами, у процесі якого використовується бокове та вертикальне наведення, але таке заходження не відповідає вимогам, установленим для точного заходження та виконання посадки з висотою прийняття рішення (DH) не менше ніж 250 футів (75 метрів) та дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не менше ніж 600 метрів;

▼ M13 _____

▼ B

- ▶ **M1** (12) ◀ «член кабінного екіпажу» означає члена екіпажу з відповідною кваліфікацією, окрім члена льотного екіпажу або технічного члена екіпажу, призначений експлуатантом для виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації;
- ▶ **M1** (13) ◀ «заходження на посадку за категорією I (CAT I)» означає точне заходження на посадку та посадку з використанням системи посадки за приладами (ILS), мікрохвильової системи посадки (MLS), GLS (системи посадки наземної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS)), радара точного заходження на посадку (PAR) або GNSS із використанням супутникової системи функціонального доповнення (SBAS) з висотою прийняття рішення (DH) не нижче ніж 200 футів (60 метрів) і з дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не менше ніж 550 метрів для літаків і 500 метрів для вертольотів;
- ▶ **M1** (14) ◀ «заходження на посадку за категорією II (CAT II)» означає точне заходження на посадку та посадку з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:
 - (a) DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не нижче ніж 100 футів (30 метрів); та
 - (b) RVR не менше ніж 300 метрів;
- ▶ **M1** (15) ◀ «заходження на посадку за категорією IIIA (CAT IIIA)» означає точне заходження на посадку та посадку з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) ДН нижче ніж 100 футів (30 метрів); та

(b) RVR не менше ніж 200 метрів;

► M1 (16) ◀ «заходження на посадку за категорією ІІВ (CAT ІІВ)» означає точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) ДН нижче ніж 100 футів (30 метрів), або ДН відсутня; та

(b) RVR менше ніж 200 метрів, але не менше ніж 75 метрів;

▼ M14

(17) «категорія А для вертольотів» означає багатомоторний вертоліт, який спроектований з урахуванням особливостей двигуна та ізоляції систем, що визначені у застосовних сертифікаційних специфікаціях, та який здатний виконувати польоти з використанням даних для зльоту та посадки, які визначені з припущення про відмову критичного двигуна та який забезпечує достатнє використання площі земної поверхні та достатні льотно-технічні характеристики для безпечного продовження польоту або безпечного перерваного зльоту у випадку відмови двигуна;

▼ B

► M1 (18) ◀ «категорія В для вертольотів» означає одномоторний або багатомоторний вертоліт, який не відповідає стандартам категорії А. Вертольоти категорії В не мають гарантованої можливості продовження безпечного польоту в разі відмови двигуна, що передбачає виконання вимушеної посадки;

► M1 (19) ◀ «сертифікаційні специфікації» означає технічні стандарти, ухвалені Агентством на визначення засобів для демонстрації відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам, та які можуть бути використані організацією для цілей сертифікації;

► M1 (20) ◀ «заходження з кола» означає візуальну фазу заходження на посадку за приладами для приведення повітряного судна в позицію для посадки на злітно-посадкову смугу/FATO, розташування якої є незручним для виконання прямого заходження на посадку;

► M1 (21) ◀ «зона, вільна від перешкод» означає визначену прямокутну ділянку земної або водної поверхні, що перебуває під контролем належного органу, яку обрано або підготовлено як придатну ділянку для виконання літаком частини початкового набору висоти до заданої висоти;

► M1 (22) ◀ «нижній край хмар» означає висоту основи найнижчого елемента хмари, яка спостерігається або прогнозується, поблизу аеродрому, експлуатаційного майданчика або в межах визначеного району експлуатації; зазвичай така висота вимірюється від перевищення аеродрому або, у разі експлуатації у відкритому морі, від середнього рівня моря;

▼ M15

(22a) «бортовий голосовий реєстратор (CVR)» означає захищений від удару бортовий реєстратор, який використовує комбінацію мікрофонів та інших аудіо- і цифрових пристроїв введення для збору та запису звукового середовища кабіни льотного екіпажу та повідомлень до і від членів льотного екіпажу та між ними;

▼ B

► M1 (23) ◀ «код-шер» означає угоду, відповідно до якої експлуатант розміщує свій код авіакомпанії на рейс, що виконує інший експлуатант, а також продає і видає квитки на такий рейс;

► M1 (24) ◀ «густонаселений район» означає будь-яку частину міста або іншого населеного пункту, що використовується переважно для проживання, комерційної діяльності або відпочинку;

▼ M15

(25) «забруднена злітно-посадкова смуга» означає злітно-посадкову смугу, значна частина площі поверхні якої в межах використовуваної довжини і ширини покрита однією чи більше речовин, перелічених у характеристиках поверхні злітно-посадкової смуги;

▼ B

- ▶ **M1** (26) ◀ «паливо для непередбачених обставин» означає паливо, необхідне для компенсації непередбачуваних факторів, які можуть вплинути на показник споживання палива до аеродрому призначення;
- ▶ **M1** (27) ◀ «фінальне заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA)» означає методику, що відповідає процедурам стабілізованого заходження на посадку в кінцевій фазі неточного заходження на посадку шляхом постійного зниження без горизонтального польоту, з абсолютної/відносної висоти або вище від зафіксованої абсолютної/відносної висоти фінального заходження на посадку до точки на висоті приблизно 15 метрів (50 футів) над торцем злітно-посадкової смуги, яка обслуговує посадки, або над точкою, де починається маневр вирівнювання для відповідного типу повітряного судна;
- ▶ **M1** (28) ◀ «конвертована метеорологічна видимість (CMV)» означає величину, яка еквівалентна величині RVR, що ґрунтується на повідомленій метеорологічній видимості;
- ▶ **M1** (29) ◀ «член екіпажу» означає особу, призначену експлуатантом для виконання обов'язків на борту повітряного судна;
- ▶ **M1** (30) ◀ «критичні фази польоту» для літаків означає розбіг, траєкторію зльоту, фінальне заходження на посадку, відходження на друге коло, посадку, включаючи пробіг після посадки, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;
- ▶ **M1** (31) ◀ «критичні фази польоту» для вертольотів означає руління, зависання, зліт, фінальне заходження на посадку, відходження на друге коло, посадку, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

▼ **M15** _____

▼ **B**

- ▶ **M1** (33) ◀ «небезпечні вантажі (DG)» означає предмети або речовини, які є потенційно небезпечними для здоров'я, безпеки, майна або довкілля та перелік яких надано у переліку небезпечних вантажів у технічних інструкціях або які класифікуються відповідно до таких інструкцій;
- ▶ **M1** (34) ◀ «авіаційна подія з небезпечними вантажами» означає подію, пов'язану з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, результатом якої стало смертельне чи серйозне травмування особи або значні матеріальні збитки;
- ▶ **M1** (35) ◀ «інцидент з небезпечними вантажами» означає:
 - (a) подію, яка не є авіаційною подією з небезпечними вантажами, що пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, яка не обов'язково сталася на борту повітряного судна, та яка призвела до травмування особи, завдання матеріального збитку, пожежі, пошкодження, витоків, підтікання рідини чи випромінювання або інших ознак порушення цілісності пакування;
 - (b) будь-яку подію, пов'язану з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу для повітряного судна чи осіб, які перебували на борту;
- ▶ **M1** (36) ◀ «видалення льоду» означає наземну процедуру, за допомогою якої іній, лід, сніг або талий сніг видаляються з поверхні повітряного судна для забезпечення чистоти поверхонь;
- ▶ **M1** (37) ◀ «визначена точка після зльоту (DPATO)» означає точку у межах фази зльоту та початкового набору висоти, до досягнення якої не гарантується здатність вертольота, критичний двигун якого несправний, продовжувати політ безпечно, та може бути необхідна вимушена посадка;
- ▶ **M1** (38) ◀ «визначена точка перед посадкою (DPBL)» означає точку у межах фази заходження на посадку та посадки, після якої не гарантовано, що вертоліт, критичний двигун якого несправний, продовжить безпечний політ, та може бути необхідна вимушена посадка;
- ▶ **M1** (39) ◀ «відстань DR» означає відстань по горизонталі, яку вертоліт пройшов від кінця наявної злітної дистанції;

▼ **M4**

- (40) «договір оренди без екіпажу (сухий лізинг)» означає угоду між суб'єктами господарювання, відповідно до умов якої повітряне судно експлуатується згідно із сертифікатом експлуатанта (АОС)

орендаря або, у разі комерційної експлуатації, окрім комерційної експлуатації повітряного транспорту, під відповідальністю орендаря;

▼B

►M1 (41) ◀ «суха експлуатаційна маса» означає загальну масу повітряного судна, підготовленого до конкретного типу експлуатації, за винятком маси придатного палива та загального завантаження;

▼M15

(42) «суха злітно-посадкова смуга» означає злітно-посадкову смугу, поверхня якої не є вологою та забрудненою у межах зони, призначеної для використання;

▼M13

(42a) «додаток EFB» означає програмний додаток, встановлений на хост-платформі EFB, що виконує одну або декілька конкретних експлуатаційних функцій, які підтримують льотну експлуатацію;

(42b) «хост-платформа EFB» означає апаратне обладнання, що містить обчислювальні можливості та базове програмне забезпечення, включаючи операційну систему та програмне забезпечення введення/виведення;

(42c) «EFB система» означає апаратне обладнання (включаючи будь-яку батарею, умови підключення, компоненти введення/виведення) та програмне забезпечення (включаючи бази даних та операційну систему), необхідні для підтримки передбачуваних додатків EFB;

▼M1

(43) «повітряне судно ELA1» означає таке пілотоване європейське легке повітряне судно:

(a) літак із максимальною злітною масою (МЗМ) 1 200 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер з МЗМ 1 200 кг чи менше;

(c) аеростат із максимальним проектним об'ємом підйомного газу або гарячого повітря не більше ніж 3 400 м³ для теплових аеростатів, 1 050 м³ для газових аеростатів та 300 м³ для прив'язаних газових аеростатів;

(44) «повітряне судно ELA2» означає таке пілотоване європейське легке повітряне судно:

(a) літак із максимальною злітною масою (МЗМ) 2 000 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер із МЗМ 2 000 кг чи менше;

(c) аеростат;

(d) дуже легкий гвинтокрил простої конструкції з МЗМ не більше ніж 600 кг, розроблений з метою перевезення не більше ніж двох осіб, який не оснащено реактивними та/або ракетними двигунами з обмеженням експлуатації лише вдень за VFR;

▼M13

(44a) «електронний польотний портфель (EFB)» означає електронну інформаційну систему, що складається з обладнання та додатків для льотного екіпажу, що дає змогу зберігати, оновлювати, відображати та опрацьовувати функції EFB для підтримки льотної експлуатації або обов'язків льотного екіпажу;

▼B

►M1 (45) ◀ «завищена зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (завищена FATO)» означає FATO, яка розташовується не менше ніж на 3 метри вище від навколишньої земної поверхні;

▼M14

(45a) «аварійний вихід» означає встановлену точку виходу з повітряного судна, яка надає максимальну можливість евакуації салону і кабіни льотного екіпажу протягом належного періоду часу та включає

двері на рівні підлоги, вихід через ілюмінатор або вихід будь-якого іншого типу, наприклад, люк у кабіні льотного екіпажу і вихід у хвостовому конусі;

▼B

►M1 (46) ◀ «маршрутний запасний аеродром (ERA)» означає придатний аеродром на маршруті польоту, потреба в якому може виникнути на етапі планування;

►M1 (47) ◀ «покращена система бачення (EVS)» означає систему для відображення електронних зображень зовнішніх об'єктів у реальному часі, яка працює завдяки використанню датчиків зображення;

►M1 (48) ◀ «зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO)» означає визначену зону польотів вертольотів, над якою виконується фінальний етап маневру заходження на посадку до режиму зависання або посадки, і з якої починається маневр зльоту. Для вертольотів із льотно-технічними характеристиками класу 1 визначена зона включає наявну зону перерваного зльоту;

▼M14

(48a) «член льотного екіпажу» означає ліцензованого члена екіпажу, відповідального за виконання обов'язків, важливих для експлуатації повітряного судна протягом періоду польотного чергування;

▼B

►M1 (49) ◀ «моніторинг польотних даних (FDM)» означає проактивне та некаральне використання цифрових польотних даних у повсякденній експлуатації з метою підвищення авіаційної безпеки;

▼M14

(49a) «офіцер льотної експлуатації» або «диспетчер польотів» означає особу, призначену експлуатантом для участі в управлінні та нагляді за льотними операціями, яка має відповідну кваліфікацію та надає підтримку, інструкції та/або допомогу командирі повітряного судна у безпечному здійсненні польоту;

▼M15

(49b) «реєстратор польотних даних (FDR)» означає захищений від удару бортовий реєстратор, який використовує комбінацію джерел даних для збору та запису параметрів, які відображають стан і характеристики повітряного судна;

(49c) «бортовий реєстратор» означає реєстратор будь-якого типу, встановлений на повітряному судні для цілей сприяння розслідуванням щодо безпеки стосовно аварій чи інцидентів;

▼B

►M1 (50) ◀ «тренажер відтворення умов польоту (FSTD)» означає:

(a) для літаків — повномасштабний тренажер (FFS), тренажер льотної підготовки (FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (FNPT) або базовий тренажер інструментальної підготовки (BITD);

(b) для вертольотів — повномасштабний тренажер (FFS), тренажер льотної підготовки (FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (FNPT);

►M1 (51) ◀ «аеродром дозаправки» означає ERA аеродром, відібраний для зменшення кількості палива для непередбачених обставин;

►M1 (52) ◀ «система посадки GBAS (GLS)» означає систему заходження на посадку з використанням даних наземної покращеної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS) для управління повітряним судном, що базується на горизонтальній та вертикальній складових положення GNSS. Вона використовує дані щодо геометричної висоти для обчислення кута глісади заходження на посадку;

►M1 (53) ◀ «персонал наземних аварійних служб» означає будь-який персонал наземних аварійних служб (наприклад, поліцейські, пожежники тощо), залучений з метою надання невідкладної медичної допомоги на вертольотах (HEMS), завдання якого поширюються на будь-які види експлуатації вертольота;

- ▶ **M1** (54) ◀ «граундінг» означає формальну заборону повітряному судну виконувати зліт та вжиття заходів, необхідних для його затримання;
- ▶ **M1** (55) ◀ «дисплей проекції польотної інформації (HUD)» означає систему візуального відображення польотної інформації на передній частині поля зору пілота, що не призводить до суттєвого обмеження зовнішнього огляду;
- ▶ **M1** (56) ◀ «система посадки з проекційною індикацією (HUDLS)» означає бортову систему проекційної індикації, яка допомагає пілоту забезпечити управління під час заходження на посадку і посадки та/або відходження на друге коло. Вона включає всі датчики, комп'ютери, джерела живлення, індикатори та органи управління;

▼ **M13** _____

▼ **B**

- ▶ **M1** (58) ◀ «член екіпажу з експлуатації підйомного обладнання вертольота (ННО)» означає технічного члена екіпажу, який виконує обов'язки, пов'язані з роботою підйомного обладнання вертольота;
- ▶ **M1** (59) ◀ «вертопалуба» означає FATO, розташовану на плавучій чи стаціонарній морській споруді;
- ▶ **M1** (60) ◀ «член екіпажу HEMS» означає технічного члена екіпажу, який призначений у політ HEMS з метою надання допомоги будь-якій особі, яка потребує медичної допомоги у вертольоті, а також для надання допомоги пілоту в ході виконання польотного завдання;
- ▶ **M1** (61) ◀ «політ HEMS» означає політ на вертольоті, що виконується відповідно до схвалення HEMS, метою якого є сприяння наданню невідкладної медичної допомоги особі, що потребує негайного та швидкого транспортування, шляхом перевезення:
 - (a) медичного персоналу;
 - (b) медичних засобів (обладнання, крові, органів, ліків), або
 - (c) хворих або травмованих, а також інших безпосередньо причетних осіб;
- ▶ **M1** (62) ◀ «експлуатаційна база HEMS» означає аеродром, на якому члени екіпажу HEMS та вертоліт HEMS можуть перебувати у стані готовності до HEMS;
- ▶ **M1** (63) ◀ «експлуатаційний майданчик HEMS» означає майданчик, який командир повітряного судна обрав під час польоту HEMS для виконання підйому з використанням підйомного обладнання вертольота, посадки і зльоту;
- ▶ **M1** (64) ◀ «політ ННО» означає політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО, метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольота;
- ▶ **M1** (65) ◀ «політ ННО у відкритому морі» означає політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО, метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольота від/до морського судна чи споруди у морському районі або до самого моря;
- ▶ **M1** (66) ◀ «пасажир ННО» означає особу, яка має бути перевезена за допомогою підйомного обладнання вертольота;
- ▶ **M1** (67) ◀ «визначене місце ННО» означає визначену зону, у якій вертоліт здійснює перевезення за допомогою підйомного обладнання;
- ▶ **M1** (68) ◀ «час захисної дії (ЧЗД)» означає розрахунковий час дії рідини, що запобігає обледенінню, протягом якого вона перешкоджатиме утворенню льоду, інію, а також накопиченню снігу на захищених (оброблених) поверхнях літака;

▼ **M9**

- (69) «несприятливе середовище» означає:
 - (a) зону, у якій:

- (i) не можна виконати безпечну вимушену посадку через непридатність поверхні для цього;
 - (ii) особи, які перебувають у вертольоті, не можуть бути належним чином захищені від умов середовища; або
 - (iii) реагування/можливості системи пошуку і рятування не відповідають передбачуваній загрози; або
 - (iv) неприйнятний ризик становить загрозу для осіб або майна на землі;
- (b) у будь-якому випадку такі зони:
- (i) під час виконання польотів над водною поверхнею — відкрите море на північ від 45N та на південь від 45S, якщо будь-яка його частина не позначена відповідальним органом держави, у якій здійснюється експлуатація, як безпечна;
 - (ii) ті частини густонаселених районів, у яких немає зон для виконання безпечної вимушеної посадки;

▼ M13

- (69a) «інтерфейс людина-машина (НМІ)» означає компонент певних пристроїв, що дає змогу здійснювати взаємодію між людиною та машиною. Такий інтерфейс складається з апаратного та програмного забезпечення, що забезпечують інтерпретацію та опрацювання команд користувачів пристроями або системами, які, у свою чергу, виводять для користувача необхідні результати;

▼ B

- M1 (70) ◀ «точка прийняття рішення про посадку (ТПРП)» означає точку, яку використовують у визначенні посадкових характеристик, з якої, за умови, що відмову двигуна було розпізнано у цій точці, може бути безпечно продовжено посадку або розпочато перервану посадку;

▼ M15

- (70a) «посадкова дистанція на момент прибуття (ПДМП)» означає посадкову дистанцію, яка є досяжною за нормального режиму експлуатації на основі даних щодо посадкових характеристик та пов'язаних процедур, визначених для панівних умов на момент посадки;

▼ B

- M1 (71) ◀ «наявна посадкова дистанція (НПД)» означає довжину злітно-посадкової смуги, заявлену державою аеродрому як наявна та придатна для пробігу літака під час посадки;

- M1 (72) ◀ «сухопутне повітряне судно» означає повітряне судно з нерухомим крилом, яке спроектовано для зльоту та посадки на землю, включно з амфібіями, які експлуатуються як сухопутні повітряні судна;

- M1 (73) ◀ «місцева експлуатація вертольота» означає комерційну експлуатацію вертольотів з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) понад 3 175 кг та максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) дев'ять або менше у денний час за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами в межах локальної визначеної географічної зони, зазначеної в керівництві з експлуатації;

- M1 (74) ◀ «процедури низької видимості (ПНВ)» означає процедури, що застосовуються на аеродромі з метою забезпечення безпечної експлуатації за умов експлуатації нижче від стандарту категорії I, окрім стандарту категорії II, заходження на посадку за категоріями II і III та зльоту за умов низької видимості;

- M1 (75) ◀ «зліт за умов низької видимості (LVTO)» означає зліт, коли RVR становить менше ніж 400 метрів, але не менше ніж 75 метрів;

- M1 (76) ◀ «експлуатація нижче від стандарту категорії I (LTS CAT I)» означає заходження на посадку та посадку за приладами з використанням DH CAT I, коли RVR менша, ніж зазвичай пов'язана з відповідним DH, але не менша ніж 400 м;

▼ M14

- (76a) «контрольний політ після технічного обслуговування (MCF)» означає політ повітряного судна із сертифікатом льотної придатності або з дозволом на політ, який здійснюється для цілей виявлення і усунення несправностей або перевірки функціонування однієї чи більше систем, частин чи приладів

після технічного обслуговування, якщо функціонування систем, частин чи приладів не може бути встановлене у ході наземних перевірок, та який здійснюється у будь-якій з таких ситуацій:

- (a) згідно з вимогами керівництва з технічного обслуговування повітряного судна («АММ») або будь-яких інших даних щодо технічного обслуговування, виданих володільцем схвалення конструкції, відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна;
- (b) після технічного обслуговування за вимогою експлуатанта або за пропозицією організації, відповідальної за підтримання льотної придатності повітряного судна;
- (c) за вимогою організації, яка здійснює технічне обслуговування, для верифікації успішного усунення дефектів;
- (d) для сприяння виявленню і усуненню несправностей;

▼ В

► **M1** (77) ◀ «максимальна експлуатаційна конфігурація пасажирських крісел (MOPSC)» означає максимальну кількість пасажирських крісел окремого повітряного судна, за винятком крісел екіпажу, які встановлені для експлуатаційних цілей, що наведена у керівництві з експлуатації. Якщо взяти за основу максимальну експлуатаційну кількість пасажирських крісел, встановлену в ході процесу сертифікації з метою видачі сертифіката типу (СТ), додаткового сертифіката типу (ДСТ) або внесення змін до СТ чи ДСТ щодо окремого повітряного судна, MOPSC може становити ту саму або меншу кількість крісел, залежно від експлуатаційних обмежень;

► **M1** (78) ◀ «медичний пасажир» означає особу, яку перевозять на вертольоті під час польоту HEMS, у тому числі, але не виключно, лікарів, медсестер та фельдшерів;

▼ M13

(78a) «стан незначної несправності» означає стан несправності, який несуттєво зменшує безпеку повітряних суден та вимагає дій льотного екіпажу у межах його можливостей;

(78b) «неналежне використання речовин» означає використання членами льотного екіпажу, кабінного екіпажу та іншим персоналом, який впливає на безпеку, однієї або більше психоактивних речовин таким чином, що воно:

- (a) становить пряму небезпеку для користувача або загрожує життю, здоров'ю чи добробуту інших; та/або
- (b) викликає або погіршує професійні, соціальні, психічні або фізичні проблеми чи розлади;

▼ В

► **M1** (79) ◀ «ніч» означає період часу між кінцем вечірніх цивільних сутінків і початком ранкових цивільних сутінків або інший період часу між заходом і сходом сонця, установлений належним органом, як визначено державою-членом:

► **M1** (80) ◀ «окуляри нічного бачення (NVG)» означає встановлений на голові біноклярний прилад для посилення яскравості зображення, який у нічний час поліпшує здатність підтримувати візуальне розпізнавання орієнтирів;

► **M1** (81) ◀ «система візуалізації нічного бачення (NVIS)» означає сукупність усіх елементів, необхідних для успішного і безпечного використання NVG під час експлуатації вертольота. Система включає в себе щонайменше: NVG, освітлення NVIS, компоненти вертольота, підготовку персоналу та підтримання льотної придатності;

► **M1** (82) ◀ «безпечне середовище» означає середовище, у якому:

- (a) можна здійснити безпечну вимушену посадку;
- (b) особи, які перебувають у вертольоті, можуть бути захищені від умов середовища; та
- (c) реагування/можливості системи пошуку та рятування відповідають передбачуваній загрозі.

У будь-якому випадку повинні вважатися безпечними частини густонаселених районів, які є придатними для виконання безпечної вимушеної посадки;

► **M1** (83) ◀ «неточне заходження на посадку (NPA)» означає заходження на посадку за приладами з мінімальною відносною висотою зниження (MDH) або DH під час польоту за методикою CDFA не нижче ніж 250 футів (75 метрів) та RVR/CMV не менше ніж 750 метрів для літаків і 600 метрів для вертольотів;

► **M1** (84) ◀ «член екіпажу NVIS» означає технічного члена екіпажу, призначеного для виконання відповідного польоту NVIS;

► **M1** (85) ◀ «політ NVIS» означає політ у нічних метеорологічних візуальних умовах (VMC) з льотним екіпажем, який використовує NVG під час експлуатації вертольота за наявності схвалення NVIS;

▼ **M9**

(86) «експлуатація у відкритому морі» означає експлуатацію, у ході якої значна частина польоту проходить над відкритим морем до/від об'єкта у відкритому морі;

▼ **M9**

(86a) «об'єкт у відкритому морі» означає об'єкт, призначений для використання для експлуатації вертольотів, на стаціонарній або плавучій споруді чи судні;

(86b) «відкрите море» означає площу води у бік моря від берегової лінії;

▼ **B**

► **M1** (87) ◀ «експлуатаційний майданчик» означає майданчик (окрім аеродрому), який експлуатант або командир повітряного судна обрав для посадки, зльоту та/або для виконання польотів із зовнішньою підвіскою;

► **M1** (88) ◀ «експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1» означає експлуатацію, під час якої, у разі відмови критичного двигуна, вертоліт зможе виконати посадку в межах наявної дистанції перерваного зльоту або безпечно продовжити політ до придатного місця посадки, залежно від часу виникнення відмови;

► **M1** (89) ◀ «експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2» означає експлуатацію, під час якої, у разі відмови критичного двигуна, льотно-технічні характеристики вертольота дають змогу безпечно продовжити політ, окрім ситуацій, коли відмова двигуна трапилася рано під час зльоту або пізно у процесі посадки, у яких може бути необхідною вимушена посадка;

► **M1** (90) ◀ «експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3» означає експлуатацію, під час якої, у разі відмови двигуна в будь-який час під час польоту, може бути необхідною вимушена посадка вертольота, обладнаного декількома двигунами, та буде необхідною посадка вертольота, обладнаного одним двигуном;

► **M1** (91) ◀ «експлуатаційний контроль» означає відповідальність за початок, продовження, припинення або зміну маршруту польоту в інтересах безпеки;

► **M1** (92) ◀ «експлуатація за стандартом, іншим, ніж стандарт категорії II (OTS CAT II)» означає точне заходження на посадку та посадку з приладами з використанням ILS чи MLS у разі недоступності деяких або всіх елементів світло-сигнальної системи точного заходження на посадку категорії II, а також:

(a) DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не нижче ніж 100 футів (30 метрів); та

(b) RVR не менше ніж 350 метрів;

► **M1** (93) ◀ «літаки з льотно-технічними характеристиками класу А» означає багатомоторні літаки, які оснащені турбогвинтовими двигунами з MOPSC понад дев'ять або максимальною злітною масою понад 5 700 кг та всі багатомоторні турбореактивні літаки;

► **M1** (94) ◀ «літаки з льотно-технічними характеристиками класу В» означає літаки, які оснащені гвинтовими двигунами з MOPSC дев'ять або менше та максимальною злітною масою 5 700 кг або менше;

► **M1** (95) ◀ «літаки з льотно-технічними характеристиками класу С» означає літаки, які обладнані поршневіми двигунами з MOPSC понад дев'ять або максимальною злітною масою понад 5 700 кг;

▼ M14

- (95a) «система пристроїв для перевезення персоналу (PCDS)» означає систему, що включає один або більше пристроїв, приєднаних до підіймача чи вантажного гака або вмонтованих до корпусу гвинтокрилого літального апарату під час зовнішнього перевезення осіб (НЕС) або використання підйомного обладнання вертольота (ННО). Пристрої мають міцність конструкції та характеристики, необхідні для перевезення пасажирів ззовні вертольота, напр., ремінь безпеки з або без механізму швидкого звільнення і каната зі з'єднувальним кільцем, нерухомо закріпленій кошик чи кабіна;
- (95b) «проста система пристроїв для перевезення персоналу (проста PCDS)» означає PCDS, яка відповідає таким умовам:
- (a) відповідає гармонізованому стандарту згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/425 (⁴) або Директивою Європейського Парламенту і Ради 2006/42/ЄС (⁵);
 - (b) спроектована таким чином, що дозволяє фіксувати не більше ніж одну особу (наприклад, оператора підіймача чи вантажного гака, спеціаліста з виконання завдань чи фотографа) всередині кабіни або фіксувати не більше ніж двох осіб ззовні кабіни;
 - (c) не є нерухомо закріпленою конструкцією, такою як кабіна, платформа чи кошик;

▼ B

- M1 (96) ◀ «командир повітряного судна» означає пілота, призначеного для виконання керівних функцій, на якого покладена відповідальність за безпечне виконання польоту. Для потреб комерційної експлуатації повітряного транспорту командира повітряного судна називають «командир»;

▼ M13

- (96a) «портативний EFB» означає портативну хост-платформу EFB, що її використовують у кабіні пілота, яка не є частиною конфігурації сертифікованого повітряного судна;
- (96b) «портативний електронний пристрій (PED)» означає будь-який тип електронного пристрою, як правило, але не обмежуючись побутовою електронікою, принесений на борт повітряного судна членами екіпажу, пасажиром або як частина вантажу, що не входить до конфігурації сертифікованого повітряного судна. PED включає все обладнання, яке здатне споживати електричну енергію. Електрична енергія може бути забезпечена з внутрішніх джерел, таких як батареї (акумуляторні або такі, що не перезаряджаються), або шляхом підключення пристроїв до відповідних джерел струму повітряного судна;

▼ B

- M1 (97) ◀ «основне місце діяльності» означає головний офіс або зареєстрований офіс організації, у якому здійснюються основні фінансові функції та експлуатаційний контроль за видами діяльності, зазначеними у цьому Регламенті;
- M1 (98) ◀ «пріоритизація інспектувань на пероні» означає призначення із загальної кількості інспектувань на пероні відповідної кількості таких інспектувань, що виконуються щорічно компетентним органом або від його імені, як передбачено в Part-ARO;
- M1 (99) ◀ «майданчик громадського інтересу (PIS)» означає майданчик, який використовується виключно для експлуатації в суспільних інтересах;
- M1 (100) ◀ «інспектування на пероні» означає інспектування повітряного судна, кваліфікації льотного та кабінного екіпажів, польотної документації з метою перевірки дотримання застосовних вимог;
- M1 (101) ◀ «інтервал усунення несправності» означає обмеження тривалості експлуатації з несправним обладнанням;
- M1 (102) ◀ «наявна дистанція перерваного зльоту (RTODAN)» означає довжину зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту, що заявлена як наявна та придатна для завершення маневру перерваного зльоту вертольотами, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1;

► **M1** (103) ◀ «необхідна дистанція перерваного зльоту (RTODRH)» означає необхідну горизонтальну дистанцію від точки початку зльоту до точки, де вертоліт повністю зупиняється після відмови двигуна та перерваного зльоту в точці прийняття рішення на зліт;

▼ **M9**

(103a) «специфікація необхідних навігаційних характеристик (RNP)» означає навігаційну специфікацію для експлуатації PBN, яка включає вимоги щодо моніторингу та сповіщення про бортові навігаційні характеристики;

▼ **M14**

(103b) «правила повітряних перевезень» означає правила, встановлені в Імплементативному регламенті Комісії (ЄС) № 923/2012 (⁶);

▼ **M15**

(103c) «повідомлення про стан злітно-посадкової смуги (RCR)» означає комплексний стандартизований звіт стосовно стану поверхні злітно-посадкової смуги та його впливу на здійснення посадки і зльоту повітряного судна, наданий за допомогою коду стану злітно-посадкової смуги;

▼ **B**

► **M1** (104) ◀ «дальність видимості на злітно-посадковій смузі (RVR)» означає відстань, у межах якої пілот повітряного судна, що розташоване на осьовій лінії злітно-посадкової смуги, може бачити маркування покриття ЗПС або вогні, що обмежують ЗПС або позначають її осьову лінію;

► **M1** (105) ◀ «безпечна вимушена посадка» означає неминучу посадку на поверхню землі або на воду з обґрунтованим очікуванням відсутності травм у осіб у ПС або на поверхні після посадки;

► **M1** (106) ◀ «гідроплан» означає повітряне судно із фіксованим крилом, яке спроектовано для зльоту і посадки на воду, а також амфібій, які експлуатуються як гідроплани;

► **M1** (107) ◀ «окремі злітно-посадкові смуги» означає злітно-посадкові смуги на тому самому аеродромі, які є відокремленими поверхнями посадки. Такі злітно-посадкові смуги можуть накладатися одна на одну або перетинатися в такий спосіб, що, якщо одна зі злітно-посадкових смуг заблокована, це не заважатиме запланованій експлуатації іншої смуги. Кожна така злітно-посадкова смуга повинна мати окрему процедуру заходження на посадку на основі окремих засобів навігації;

▼ **M15**

(107a) «спеціально підготовлена зимова злітно-посадкова смуга» означає ЗПС з сухою, покритою кригою поверхнею, яка була оброблена піском чи гравієм або оброблена механічно для підвищення тертя ЗПС;

▼ **B**

► **M1** (108) ◀ «спеціальний політ VFR» означає політ VFR, виконання якого в диспетчерській зоні за менш сприятливих метеорологічних умов, ніж VMC, дозволене органом обслуговування повітряного руху;

► **M1** (109) ◀ «стабілізоване заходження на посадку (SAP)» означає контрольоване та виконване належним чином заходження на посадку з точки зору конфігурації ПС, тяги ПС та управління траєкторією польоту від попередньо визначеної точки або абсолютної/відносної висоти до точки, яка розміщується на 50 футів (15 метрів) вище від торця злітно-посадкової смуги або точки, у якій починається маневр вирівнювання, якщо остання розміщується вище;

▼ **M5**

(109a) «стерильна кабіна льотного екіпажу» означає будь-який період часу, коли членів льотного екіпажу не турбують або не відволікають, за винятком питань, що мають важливе значення для безпечної експлуатації повітряного судна або безпеки пасажирів;

▼ **B**

► **M1** (110) ◀ «запасний аеродром для зльоту» означає запасний аеродром, на якому повітряне судно може виконати посадку, якщо це буде необхідно, невдовзі після зльоту і у випадку, якщо немає

можливості використати для цього аеродром відправлення;

- ▶ **M1** (111) ◀ «точка прийняття рішення на зліт (TDP)» означає точку, яка використовується під час визначення злітних льотно-технічних характеристик, починаючи з якої, у разі виявлення відмови двигуна в цій точці, можливо виконати перерваний зліт або продовжити безпечний зліт;
- ▶ **M1** (112) ◀ «наявна злітна дистанція (TODA)» означає наявну довжину розбігу для літаків з додаванням довжини зони, вільної від перешкод, якщо це передбачено;
- ▶ **M1** (113) ◀ «наявна злітна дистанція (TODAH)» для вертольота означає довжину зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту з додаванням довжини зони, вільної від перешкод, для вертольотів, заявленої як наявна та придатна для вертольотів з метою завершення зльоту, якщо це передбачено;
- ▶ **M1** (114) ◀ «необхідна злітна дистанція (TODRH)» означає необхідну горизонтальну дистанцію для вертольотів від початку зльоту до точки, у якій вертоліт після відмови критичного двигуна, розпізнаної в TDP, досягає безпечної злітної швидкості (V_{TOSS}), обраної висоти та позитивного градієнта набору за умови, що решта двигунів працює у режимі експлуатаційних допусків;
- ▶ **M1** (115) ◀ «траєкторія зльоту» означає траєкторію у вертикальній і горизонтальній площині з несправним критичним двигуном, яка починається з визначеної точки у процесі зльоту: для літаків — до 1 500 футів (450 метрів) над поверхнею, для вертольотів — до 1 000 футів (300 метрів) над поверхнею;
- ▶ **M1** (116) ◀ «злітна маса» означає масу повітряного судна, включно з всіма та всім, що перевозиться, на момент початку зльоту для вертольотів або початку розбігу для літаків;
- ▶ **M1** (117) ◀ «наявна довжина розбігу (TORA)» означає довжину злітно-посадкової смуги, яка заявлена державою аеродрому як наявна та придатна для розбігу літака під час зльоту;

▼ M4

- (117a) «спеціаліст з виконання завдань» означає особу, призначену експлуатантом або третьою стороною, чи особу-підприємця, яка виконує на землі завдання, безпосередньо пов'язані зі спеціалізованими завданнями, або виконує спеціалізовані завдання на ПС;

▼ B

- ▶ **M1** (118) ◀ «технічний член екіпажу» означає члена екіпажу під час виконання комерційної експлуатації повітряного транспорту HEMS, ННО або NVIS, який не є членом льотного чи кабінного екіпажів та який виконує покладені на нього експлуатантом обов'язки у ПС або на землі для допомоги пілоту під час виконання завдань HEMS, ННО, або NVIS, які можуть потребувати використання спеціалізованого бортового обладнання;
- ▶ **M1** (119) ◀ «технічна інструкція (ТІ)» означає останню чинну редакцію документа «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям», включно з будь-якими доповненнями та додатками, які було схвалено та опубліковано Міжнародною організацією цивільної авіації;

▼ M11

- (120) «загальне завантаження» означає загальну вагу пасажирів, багажу, вантажу і спеціального обладнання, що перевозиться, у тому числі будь-який баласт;

▼ M13

- (120a) «додаток EFB типу А» означає додаток EFB, несправність або неправильне використання якого не має впливу на безпеку польотів;
- (120b) «додаток EFB типу В» означає додаток EFB:
 - (a) несправність або неправильне використання якого класифікується як стан незначної несправності чи нижче; та
 - (b) який не замінює та не дублює будь-яку систему або функціональну можливість, що вимагається правилами підтримання льотної придатності, вимогами до повітряного простору або правилами

експлуатації;

▼B

- M1 (121) ◀ «політ без допомоги NVIS» означає частину польоту, у випадку польотів NVIS, що виконана вночі за VFR, коли член екіпажу не використовує NVG;
- M1 (122) ◀ «підприємство» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка здійснює господарську діяльність з метою отримання прибутку або неприбуткову діяльність, чи будь-який офіційний орган з відповідною правосуб'єктністю або без неї;
- M1 (123) ◀ « V_1 » означає максимальну швидкість зльоту, при якій пілот повинен здійснити першу дію для зупинки літака у межах дистанції перерваного зльоту. V_1 також означає мінімальну швидкість на зльоті після відмови критичного двигуна на швидкості V_{EF} , при якій пілот може продовжити зліт та досягти необхідної висоти над злітною поверхнею у межах злітної дистанції;
- M1 (124) ◀ « V_{EF} » означає швидкість, на якій критичний двигун вважається таким, що відмовив під час зльоту;
- M1 (125) ◀ «візуальне заходження на посадку» означає заходження, під час якого частина або всі процедури заходження на посадку за приладами не завершено, а заходження виконується з використанням візуальних наземних орієнтирів;

▼M1

- (126) «аеродром, придатний за погодними умовами» означає придатний аеродром, на якому протягом передбачуваного часу використання фактична погода чи прогнози погоди або їхнє поєднання вказують на те, що погодні умови будуть на рівні або вищі від необхідного експлуатаційного мінімуму аеродрому, та повідомлення про стан поверхні злітно-посадкової смуги вказує на можливість безпечної посадки;

▼M4

- (127) «договір оренди повітряного судна з екіпажем (мокрый лізинг)» означає угоду:
- для САТ експлуатації — між повітряними перевізниками, відповідно до умов якої ПС експлуатується згідно з АОС орендодавця; або
 - для комерційної експлуатації, іншої ніж САТ,— між експлуатантами, відповідно до умов якої відповідальним за експлуатацію ПС є орендодавець;

▼M15

- (128) «мокра злітно-посадкова смуга» означає злітно-посадкову смугу, поверхня якої вкрита водою або еквівалентом у обсязі до 3 мм включно у зоні, призначеній для використання.

▼B

ДОДАТОК II

ВИМОГИ ДО ПОВНОВАЖНОГО ОРГАНУ ЩОДО ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Частина-ARO (PART-ARO)

ARO.GEN.005 Сфера застосування

Цей додаток встановлює вимоги до системи адміністрування та управління, які мають виконуватись Агентством і державами-членами з метою впровадження та правозастосування Регламенту (ЄС) № 216/2008 та цих імплементаційних правил стосовно повітряних перевезень у сфері цивільної авіації.

ПІДЧАСТИНА GEN
ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

СЕКЦІЯ I

Загальна інформація

ARO.GEN.115 Документація з нагляду

Компетентний орган повинен надати відповідному персоналу усі необхідні законодавчі акти, стандарти, правила, технічні публікації та пов'язані з ними документи для успішного виконання персоналом своїх завдань та покладених на них обов'язків.

ARO.GEN.120 Методи відповідності

▼M14

- (a) Агентство повинне розробити прийнятні методи відповідності (АМС), які можуть використовуватися з метою встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та делегованим і імплементаційним актам, ухваленим на його підставі.
- (b) Для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та делегованим і імплементаційним актам, ухваленим на його підставі, можуть бути використані альтернативні методи відповідності.
- (c) Компетентний орган повинен встановити систему постійної оцінки того, чи такі альтернативні методи відповідності, що їх використовує він сам або інші організації та особи, що перебувають під його наглядом, відповідають Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та делегованим і імплементаційним актам, ухваленим на його підставі. Така система повинна включати процедури обмеження, відкликання або внесення змін до альтернативних методів відповідності у разі, якщо компетентний орган довів, що такі альтернативні методи відповідності не відповідають Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та делегованим і імплементаційним актам, ухваленим на його підставі.

▼M13

- (d) Компетентний орган повинен оцінити всі альтернативні методи відповідності, які були запропоновані організацією відповідно до:
 - (1) пункту ORO.GEN.120(b) додатка III (Part-ORO) до цього Регламенту;
 - (2) для аеростатів — пункту BOP.ADD.010 додатка II (Part-BOP) до Регламенту Комісії (ЄС) № 2018/395(7).

▼M14 _____

▼M13

шляхом аналізу наданої документації та, за необхідності, шляхом інспектування такої організації.

Коли компетентний орган переконається, що альтернативні методи відповідності відповідають положенням імплементаційних правил, він без невиправданої затримки повинен:

- (1) повідомити заявника, що альтернативні методи відповідності можна впроваджувати, а також, у разі потреби, внести зміни до схвалення, дозволу на спеціалізовану експлуатацію або сертифікату заявника; та
- (2) повідомити Агентство про їхній зміст, додавши копії всієї відповідної документації;
- (3) інформувати інші держави-члени про альтернативні методи відповідності, які було прийнято.

▼B

- (e) Якщо компетентний орган сам застосовує альтернативні методи відповідності для досягнення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам, він повинен:
 - (1) надати доступ до них усім організаціям та особам, що знаходяться під його наглядом.
 - (2) без невиправданої затримки повідомити Агентство.

Компетентний орган повинен надати Агентству повний опис альтернативних методів відповідності, у тому числі будь-яких змін у процедурах, які можуть бути релевантними, а також оцінювання, яке підтверджує дотримання імплементаційних правил.

ARO.GEN.125 Надання інформації Агентству

- (a) Компетентний орган повинен без невиправданої затримки повідомити Агентство у разі виникнення будь-яких істотних проблем, пов'язаних з імплементацією Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.
- (b) Компетентний орган повинен надавати Агентству інформацію, важливу для безпеки, отриману з повідомлень про події, які він отримав.

ARO.GEN.135 Негайне реагування на проблеми із безпекою

▼M14

- (a) Без обмеження Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 376/2014 (⁸), компетентний орган повинен запровадити систему належного збору, аналізу та розповсюдження інформації щодо безпеки польотів.

▼B

- (b) Агентство повинне ввести в дію систему забезпечення належного аналізу будь-якої отриманої інформації стосовно безпеки польотів та без невиправданої затримки надавати державам-членам і Комісії будь-яку інформацію, у тому числі рекомендації чи коригувальні дії, яких потрібно вжити для вчасного реагування на проблеми із безпекою польотів, які стосуються продуктів, частин, приладів, осіб або організацій, що регулюються Регламентом (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційними правилами.
- (c) Після отримання інформації, зазначеної в пунктах (a) і (b), компетентний орган повинен вжити належних заходів для вирішення проблеми із безпекою.
- (d) Про заходи, вжиті відповідно до пункту (c), потрібно негайно повідомити всіх осіб чи організації, які повинні дотримуватися їх відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил. Компетентний орган також повинен повідомити про такі заходи Агентство та, якщо необхідні спільні дії, інші відповідні держави-члени.

СЕКЦІЯ II

Управління

ARO.GEN.200 Система управління

- (a) Компетентний орган повинен імплементувати та підтримувати систему управління, яка включає щонайменше:
 - (1) задокументовані методи та процедури для опису організації системи, засобів і методів забезпечення дотримання Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил. Процедури повинні регулярно оновлюватися та слугувати основними робочими документами компетентного органу для виконання всіх відповідних завдань;
 - (2) достатню кількість персоналу для виконання завдань та обов'язків. Такий персонал повинен мати відповідну кваліфікацію для виконання призначених завдань, а також мати необхідні знання, досвід, початкову підготовку та періодичну підготовку для забезпечення підтримання компетентності. Для забезпечення належного виконання всіх завдань повинна бути імплементована відповідна система планування наявності персоналу;
 - (3) відповідні засоби та службові приміщення для виконання призначених завдань;
 - (4) функцію моніторингу відповідності системи управління застосовним вимогам та адекватності процедур, включно зі створенням процесу внутрішнього аудиту та процесу управління ризиками для безпеки. Моніторинг відповідності повинен включати систему зворотного зв'язку за результатами аудитів з вищою ланкою керівництва компетентного органу для забезпечення імплементації відповідних коригувальних дій, у разі необхідності; та
 - (5) особу або групу осіб, які несуть кінцеву відповідальність перед вищою ланкою керівництва компетентного органу за функцію моніторингу відповідності.
- (b) Для кожної сфери діяльності, у тому числі для системи управління, компетентний орган повинен призначити одну або більше осіб, які несуть відповідальність за управління процесом виконання відповідних завдань.

- (c) Компетентний орган повинен встановити процедури участі у взаємному обміні всією необхідною інформацією і допомогою з іншими відповідними компетентними органами, у тому числі в обміні даними щодо виявлених недоліків та подальших заходів, вжитих за результатами нагляду за особами і організаціями, які здійснюють свою діяльність на території держави-члена, проте були сертифіковані ►M4 , отримали дозвіл ◀ від ►M1 або подають декларації до ◀ компетентного органу іншої держави-члена або Агентства.
- (d) Копія процедур, пов'язаних із системою управління, та поправок до них, повинна бути доступна для Агентства з метою стандартизації.

ARO.GEN.205 Розподілення завдань між кваліфікованими суб'єктами

- (a) Держави-члени повинні розподіляти завдання, пов'язані з початковою сертифікацією ►M4 , наданням дозволу на спеціалізовану експлуатацію ◀ або підтриманням нагляду за особами чи організаціями, які підпадають під дію Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил, тільки між кваліфікованими суб'єктами. При розподіленні завдань компетентний орган повинен забезпечити наявність:
 - (1) імplementованої системи початкового і постійного оцінювання відповідності кваліфікованого суб'єкта вимогам додатка V до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

Така система та результати оцінювання повинні бути задокументовані.

- (2) укладеної задокументованої угоди з кваліфікованим суб'єктом, схваленої обома сторонами на відповідному управлінському рівні, у якій чітко визначені:
 - (i) завдання, які потрібно виконати;
 - (ii) декларації, звіти та записи, які повинні бути надані;
 - (iii) технічні умови, яких необхідно дотримуватися в ході виконання таких завдань;
 - (iv) відповідне покриття відповідальності; та
 - (v) захист інформації, отриманої в ході виконання таких завдань.
- (b) Компетентний орган повинен забезпечити, щоб процес внутрішнього аудиту і процес управління ризиками безпеки польотів, який вимагається пунктом ARO.GEN.200(a)(4), охоплював усі завдання, пов'язані з сертифікацією ►M4 , наданням дозволів ◀ та підтриманням нагляду, що виконуються від його імені.

ARO.GEN.210 Зміни в системі управління

- (a) Компетентний орган повинен мати систему для виявлення змін, які впливають на його здатність виконувати свої завдання та обов'язки, як визначено у Регламенті (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правилах. Така система повинна гарантувати вжиття у відповідних випадках заходів для забезпечення підтримання системи управління у належному і ефективному стані.
- (b) Компетентний орган повинен своєчасно оновлювати свою систему управління для відображення будь-яких змін до Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил для забезпечення їх ефективної імплементації.
- (c) Компетентний орган повинен повідомляти Агентству про зміни, які впливають на його здатність виконувати свої завдання та обов'язки, як визначено у Регламенті (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правилах.

ARO.GEN.220 Ведення записів

- (a) Компетентний орган повинен встановити систему ведення записів, яка забезпечує відповідне зберігання, доступність і надійність відстеження:
 - (1) задокументованих політик та процедур системи управління;
 - (2) підготовки, кваліфікації та надання повноважень його персоналу;
 - (3) розподілення та деталізації завдань з охопленням елементів, яких вимагає пункт ARO.GEN.205;
 - (4) процесів сертифікації та постійного нагляду за сертифікованими організаціями;

▼ M4

- (4a) процесу надання дозволу на комерційну спеціалізовану експлуатацію з високим ступенем ризику та подальшого нагляду за володільцем дозволу;

▼ M1

- (5) процесів декларування та постійного нагляду за організаціями-заявниками;

▼ B

- M1 (6) ◀ деталей програм підготовки, наданих сертифікованими організаціями, та, у разі потреби, даних, які стосуються FSTD, що використовувалися у такій підготовці;

▼ M4

- (7) нагляду за особами й організаціями, які здійснюють діяльність на території держави-члена, проте були сертифіковані і дозволені компетентним органом іншої держави-члена чи Агентством, та нагляд за якими здійснює компетентний орган іншої держави-члена чи Агентство, як погоджено між такими органами;

▼ M5

- (8) нагляду за експлуатацією моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції, некомерційними експлуатантами;

▼ B

- M1 (9) ◀ оцінювання та повідомлення Агентства про альтернативні методи відповідності, запропоновані організаціями, які підлягають сертифікації ► M4 або наданню дозволу ◀ та оцінювання альтернативних методів відповідності, що їх використовує сам компетентний орган;

- M1 (10) ◀ недоліків, коригувальних дій та дати завершення дій;

- M1 (11) ◀ вжитих заходів правозастосування;

- M1 (12) ◀ інформації щодо безпеки польотів та вжиття подальших заходів; та

- M1 (13) ◀ використання положень про гнучкість згідно зі статтею 14 Регламенту (ЄС) №216/2008.

▼ M4

- (b) Компетентний орган повинен підтримувати перелік усіх сертифікатів організацій та дозволів на спеціалізовану експлуатацію, які він видав, а також декларацій, які він отримав.

▼ B

- (c) Усі записи мають зберігатися протягом мінімального періоду, визначеного у цьому Регламенті. У разі відсутності такого зазначення записи повинні зберігатися щонайменше п'ять років відповідно до застосовного законодавства про захист даних.

СЕКЦІЯ III

Нагляд, сертифікація та правозастосування

ARO.GEN.300 Нагляд

▼ M1

- (a) Компетентний орган повинен перевіряти:

▼ M4

- (1) відповідність застосовним вимогам до організацій або видів експлуатації перед видачею таким організаціям сертифіката, схвалення або дозволу, залежно від застосовного випадку;

▼ M14

- (2) безперервне дотримання застосовних вимог організаціями, які були сертифіковані і від яких було отримано декларацію, та відповідність таким вимогам спеціалізованої експлуатації, щодо якої було видано дозвіл;

▼ M5

- (3) безперервне дотримання застосовних вимог експлуатантами моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції, що здійснюють некомерційну експлуатацію; та

▼ M1

- (4) впровадження відповідних заходів з безпеки польотів, які компетентний орган запровадив обов'язковими, як зазначено у ARO.GEN.135(c) і (d).

▼ B

- (b) Така перевірка повинна:
- (1) бути підкріпленою документацією, яка спеціально підготовлена для персоналу, що проводить нагляд за безпекою польотів, для надання керівництва щодо виконання їхніх функцій;
 - (2) забезпечити відповідні організації та осіб результатами діяльності з нагляду за безпекою польотів;
 - (3) ґрунтуватися на аудитах та інспектуваннях, у тому числі на інспектуваннях на пероні та інспектуваннях без попереднього повідомлення; та
 - (4) надавати компетентному органу докази, необхідні у разі, якщо вжиття подальших дій, у тому числі заходів, передбачених ARO.GEN.350 та ARO.GEN.355, є обов'язковим.
- (c) Обсяг нагляду, визначений у пунктах (a) і (b), повинен враховувати результати минулої діяльності з нагляду та пріоритети безпеки.
- (d) Без обмеження компетенцій держав-членів та їхніх зобов'язань, визначених у ARO.RAMP, обсяг нагляду за діяльністю, здійснюваною на території держави-члена особами чи організаціями, які мають осідок чи проживають у іншій державі-члені, визначається на підставі пріоритетів безпеки, а також минулої діяльності з нагляду.
- (e) Якщо діяльність особи чи організації стосується більше ніж однієї держави-члена чи Агентства, компетентний орган, відповідальний за нагляд відповідно до пункту (a), може погодитися, щоб завдання, пов'язані з наглядом, виконували компетентні органи держав-членів, у яких здійснюється діяльність, або Агентство. Будь-яка особа чи організація, якої стосується таке погодження, повинна бути поінформована про таке погодження та про його сферу застосування.
- (f) Компетентний орган повинен збирати та опрацьовувати будь-яку інформацію, яка вважається корисною для цілей нагляду, у тому числі для інспектувань на пероні та інспектувань без попереднього повідомлення.

ARO.GEN.305 Програма нагляду

- (a) Компетентний орган повинен встановити та підтримувати програму нагляду, яка охоплює наглядову діяльність, передбачену ARO.GEN.300 та ARO.RAMP.
- (b) Для сертифікованих компетентним органом організацій програма нагляду повинна розроблятися з урахуванням специфіки організації, складності її діяльності, результатів минулих сертифікацій та/або наглядової діяльності, передбачених ARO.GEN та ARO.RAMP, а також повинна ґрунтуватися на оцінюванні супутніх ризиків. Вона повинна включати в межах кожного циклу планування нагляду:
- (1) аудити та інспектування, у тому числі інспектування на пероні та інспектування без попереднього повідомлення, залежно від випадку; та
 - (2) засідання між відповідальним керівником та компетентним органом, скликані для того, щоб інформувати обидві сторони про важливі проблеми.
- (c) Для сертифікованих компетентним органом організацій застосовується цикл планування нагляду, який не перевищує 24 місяців.

Цикл планування нагляду може бути скорочений, якщо є докази того, що показники безпеки організації знизилися.

Цикл планування нагляду може бути подовжений (максимум до 36 місяців), якщо компетентним органом встановлено, що протягом попередніх 24 місяців:

- (1) організація довела ефективне визначення загроз безпеки авіації та ефективне управління супутніми ризиками;
- (2) організація постійно демонструє, відповідно до положень ORO.GEN.130, що вона повністю контролює усі зміни;
- (3) не було виявлено жодних недоліків 1-ого рівня; та
- (4) усі коригувальні дії були вчасно впроваджені впродовж періоду часу, прийнятого або подовженого компетентним органом згідно з ARO.GEN.350(d)(2).

Цикл планування нагляду може бути подовжений максимум до 48 місяців, якщо, окрім вищезазначеного, організація встановила, а компетентний орган схвалив, ефективну систему постійного звітування до компетентного органу стосовно показників безпеки та дотримання регуляторних вимог самою організацією.

▼M4

- (d) Для організацій, які декларують свою діяльність компетентному органу, програма нагляду повинна розроблятися з урахуванням специфіки організації, складності її діяльності та даних попередньої наглядової діяльності, а також оцінювання ризиків, пов'язаних із видом здійснюваної експлуатації. Програма нагляду повинна включати необхідні аудити та інспектування, у тому числі інспектування без попереднього повідомлення та інспектування на пероні, залежно від випадку.

▼M4

- (d1) Для організацій, які мають дозвіл на спеціалізовану експлуатацію, програма нагляду повинна бути впроваджена відповідно до пункту (d), з урахуванням процесів надання минулого і теперішнього дозволів та терміну дії дозволу.

▼B

- ▶M1 (e) ◀ Для володільців свідоцтва, сертифіката, рейтингу або атестата, виданих компетентним органом, програма нагляду повинна включати інспектування, у тому числі інспектування без попереднього повідомлення, у відповідних випадках.
- ▶M1 (f) ◀ Програма нагляду повинна містити дані про дати запланованих та проведених аудитів, інспектувань та зустрічей.

ARO.GEN.310 Процедура первинної сертифікації — організації

- (a) Одразу після отримання заявки на первинну видачу сертифіката організації компетентний орган повинен перевірити дотримання такою організацією застосовних вимог. Така перевірка може враховувати заяви, згадані у ORO.AOC.100(b).
- (b) Після того, як компетентний орган переконався, що організація відповідає застосовним вимогам, він повинен видати сертифікати відповідно до доповнень I і II. Сертифікати повинні бути видані на необмежений термін. Привілеї та обсяг діяльності, які схвалені для організації, повинні бути визначені в умовах схвалення, які додаються до сертифікатів.
- (c) Щоб надати змогу організації впроваджувати зміни без попереднього схвалення компетентним органом відповідно до ORO.GEN.130, компетентний орган повинен ухвалити надану організацією процедуру, у якій визначається обсяг таких змін та описується, як буде здійснюватися управління такими змінами та повідомлення про них.

ARO.GEN.330 Зміни — організації

- (a) Після отримання заявки на зміну, яка вимагає попереднього схвалення, компетентний орган перед видачею схвалення повинен перевірити дотримання організацією застосовних вимог.

Компетентний орган повинен встановити умови, за яких організація може діяти під час впровадження зміни, якщо компетентний орган не визначить, що сертифікат організації потрібно призупинити.

Після того, як компетентний орган переконався, що організація відповідає застосовним вимогам, він повинен схвалити зміну.

- (b) Без обмеження будь-яких додаткових заходів правозастосування, якщо організація запроваджує зміни, що вимагають попереднього схвалення, не отримавши схвалення компетентного органу, як визначено в

пункті (а), компетентний орган повинен призупинити, обмежити дію сертифіката або анулювати сертифікат організації.

- (с) Якщо зміни не вимагають попереднього схвалення, компетентний орган повинен провести оцінювання даних, наданих організацією у повідомленні відповідно до ORO.GEN.130, щоб перевірити відповідність застосовним вимогам. У разі виявлення будь-якої невідповідності компетентний орган повинен:
- (1) повідомити організацію про виявлену невідповідність та вимагати внесення подальших змін;
 - (2) у разі виявлення недоліків 1-го або 2-го рівня — діяти згідно з ARO.GEN.350.

▼ M1

ARO.GEN.345 Декларація — організації

▼ M13

- (а) Після отримання декларації від організації, яка здійснює або має намір здійснювати види діяльності, щодо яких вимагається декларація, компетентний орган повинен перевірити, що декларація містить усю необхідну інформацію:
- (1) згідно з пунктом ORO.DEC.100 додатка III (Part-ORO) до цього Регламенту;
 - (2) для експлуатантів аеростатів — згідно з пунктом BOP.ADD.100 додатка II (Part-BOP) до Регламенту (ЄС) № 2018/395; або
 - (3) для експлуатантів планерів — згідно з пунктом SAO.DEC.100 додатка II (Part-SAO) до Імплементативного регламенту (ЄС) № 2018/1976.

Після перевірки необхідної інформації компетентний орган повинен підтвердити організації отримання декларації.

▼ M1

- (b) Якщо декларація не містить всієї необхідної інформації або містить інформацію, яка свідчить про невідповідність застосовним вимогам, компетентний орган повинен повідомити організацію про невідповідність та подати запит на отримання додаткової інформації. У разі потреби компетентний орган повинен провести інспектування організації. Якщо невідповідність підтверджується, компетентний орган повинен вжити заходів відповідно до ARO.GEN.350.

▼ B

ARO.GEN.350 Недоліки та коригувальні дії — організації

- (а) Відповідно до ARO.GEN.300(a), компетентний орган з нагляду повинен мати систему аналізу недоліків для визначення їх значимості для безпеки.

▼ M4

- (b) Компетентний орган повинен визначити недоліками 1-го рівня виявлення будь-якої суттєвої невідповідності застосовним вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементативних правил, процедур та керівництва організації, умовам схвалення, сертифіката, дозволу на спеціалізовану експлуатацію або змісту декларації, які знижують рівень безпеки або серйозно загрожують безпеці польотів.

▼ B

Недоліки 1-го рівня повинні включати:

▼ M11

- (1) відмову надати компетентному органу доступ до об'єктів організації відповідно до пункту ORO.GEN.140 додатка III (Part-ORO) до цього Регламенту або, для експлуатантів аеростатів, відповідно до пунктів BOP.ADD.015 і BOP.ADD.035 додатка II (Part-BOP) до Регламенту (ЄС) № 2018/395 у години експлуатації та після двох письмових запитів;

▼ B

- (2) отримання або підтримання чинності сертифіката організації ►M4 чи дозволу на спеціалізовану експлуатацію ◀ шляхом фальсифікації поданих документальних доказів;
- (3) підтвердження протиправного або шахрайського використання сертифіката організації ►M4 чи дозволу на спеціалізовану експлуатацію ◀ ; та
- (4) відсутність відповідального керівника.

▼M4

- (c) Компетентний орган повинен визначити недоліками 2-го рівня виявлення будь-якої невідповідності застосовним вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил, процедур та керівництвам організації, умовам схвалення, сертифіката, дозволу на спеціалізовану експлуатацію або змісту декларації, які можуть знизити рівень безпеки або загрожувати безпеці польотів.

▼B

- (d) Якщо недоліки виявлено в ході нагляду або в інший спосіб, компетентний орган повинен, без обмеження будь-яких додаткових заходів, передбачених Регламентом (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційними правилами, письмово повідомити організацію про такі недоліки та подати запит щодо коригувальних дій для усунення виявлених невідповідностей. У відповідних випадках компетентний орган повинен повідомити про це державу, у якій зареєстроване повітряне судно.
 - (1) У разі виявлення недоліків 1-го рівня компетентний орган повинен вжити негайних та відповідних заходів щодо заборони або обмеження діяльності та, у разі потреби, вжити заходів щодо анулювання сертифіката ►M4 , дозволу на спеціалізовану експлуатацію ◀ чи спеціального схвалення або обмежити чи зупинити їхню дію в цілому або частково, залежно від впливу недоліку 1-го рівня на безпеку польотів, до успішного вжиття організацією коригувальних дій.
 - (2) У разі виявлення недоліків 2-го рівня компетентний орган повинен:
 - (i) установити для організації період виконання нею коригувальних дій, що відповідає характеру виявлених недоліків, який спочатку за будь-яких умов не повинен перевищувати трьох місяців. Наприкінці цього періоду, залежно від характеру виявлених недоліків, компетентний орган може подовжити тримісячний строк, за умови погодження компетентним органом наданого організацією плану коригувальних дій; та
 - (ii) провести оцінювання запропонованих організацією коригувальних дій і плану їх впровадження та прийняти їх, якщо за результатами оцінювання буде встановлено, що таких дій достатньо для усунення невідповідностей.
 - (3) Якщо організація не зможе надати належний план коригувальних дій або виконати коригувальні дії у встановлений чи подовжений компетентним органом період, рівень виявлених недоліків повинен бути підвищений до 1-го рівня та повинно бути вжито заходів, встановлених у пункті (d)(1).

▼M14

- (4) Компетентний орган повинен задокументувати всі недоліки, рівень яких від підвищив, і недоліки, про які йому було повідомлено згідно з пунктом (e), та, якщо застосовно, вжиті ним заходи правозастосування, а також коригувальні дії та визначити дату завершення дій щодо встановлених недоліків.

▼B

- (e) Без обмеження будь-яких додаткових заходів правозастосування, якщо орган держави-члена, який діє відповідно до положень пункту ARO.GEN.300 (d), виявляє будь-яку невідповідність застосовним вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам, організацією, яка була сертифікована ►M4 , якій було надано дозвіл ◀ ►M1 або яка декларувала свою діяльність ◀ компетентному органу іншої держави-члена або Агентству, він повинен повідомити такий компетентний орган та зазначити рівень такого недоліку.

ARO.GEN.355 Недоліки та заходи правозастосування — особи

- (a) У разі виявлення компетентним органом, відповідальним за нагляд відповідно до пункту ARO.GEN.300(a), під час нагляду або в будь-який інший спосіб доказів невідповідності застосовним

вимогам володільця свідоцтва, сертифіката, рейтингу або атестації згідно з Регламентом (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційними правилами, компетентний орган повинен діяти відповідно до ARA.GEN.355(a)–(d) додатка VI (Part-ARA) до Регламенту ►M4 Комісії (ЄС) № 1178/2011 ◀ (⁹).

- (b) Якщо під час нагляду або в будь-який інший спосіб виявлено докази невідповідності застосовним вимогам особи, яка підпадає під дію вимог, встановлених у Регламенті (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правилах, яка не є володільцем свідоцтва, сертифіката, рейтингу або атестації, що видані відповідно до зазначеного Регламенту та його імплементаційних правил, компетентний орган, який виявив невідповідність, повинен застосувати заходи правозастосування, необхідні для запобігання продовженню такої невідповідності.

▼M4

ARO.GEN.360 Недоліки та заходи правозастосування — всі експлуатанти

Якщо під час нагляду або у будь-який інший спосіб виявлено докази невідповідності застосовним вимогам експлуатанта, який підпадає під дію вимог, встановлених у Регламенті (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правилах, компетентний орган, який виявив невідповідність, повинен застосувати заходи правозастосування, необхідні для запобігання продовженню такої невідповідності.

▼B

ПІДЧАСТИНА OPS

ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

СЕКЦІЯ I

Сертифікація операторів комерційних повітряних перевезень

ARO.OPS.100 Видача сертифіката експлуатанта

- (a) Компетентний орган повинен видати сертифікат експлуатанта (AOC), якщо експлуатант надав підтвердження відповідності усім елементам, яких вимагає пункт ORO.AOC.100.
- (b) Сертифікат повинен включати супутні експлуатаційні специфікації.

▼M4

- (c) Компетентний орган може визначити спеціальні експлуатаційні обмеження. Такі обмеження повинні бути вказані в експлуатаційних специфікаціях.

▼B

ARO.OPS.105 Угоди про спільне використання кодів

Для забезпечення безпеки угоди про спільне використання кодів за участю експлуатанта третьої країни компетентний орган повинен:

- (1) переконатися після перевірки експлуатантом, як визначено в пункті ORO.AOC.115, що експлуатант третьої країни відповідає застосовним стандартам ІКАО;
- (2) співпрацювати в разі потреби з компетентним органом держави такого експлуатанта третьої країни.

▼M11

ARO.OPS.110 Договори оренди щодо літаків і вертольотів

▼B

- (a) Компетентний орган повинен схвалити договір оренди за умови отримання підтвердження, що експлуатант, сертифікований відповідно до додатка III (Part-ORO), відповідає вимогам:
- (1) ORO.AOC.110(d) — для взяття в оренду без екіпажу ПС третьої країни;
 - (2) ORO.AOC.110(c) — для взяття в оренду з екіпажем ПС експлуатанта третьої країни;

▼M14

- (3) ORO.AOC.110(e) — для надання в оренду без екіпажу ПС будь-якому експлуатанту, окрім випадків, визначених у пункті ORO.GEN.310 додатка III;

▼B

- (4) підтримання льотної придатності та повітряних перевезень — для взяття в оренду без екіпажу ПС, яке зареєстроване в ЄС, та для взяття в оренду з екіпажем ПС експлуатанта з ЄС.
- (b) Схвалення договору взяття в оренду з екіпажем повинне бути призупинене або анульоване, якщо:
 - (1) АОС орендодавця або орендаря призупинено або анульовано;

▼M14

- (2) на орендодавця накладено заборону на експлуатацію згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005 (¹⁰);

▼M14

- (3) дозвіл, виданий згідно з Регламентом Комісії (ЄС) № 452/2014 (¹¹), було призупинено, анульовано або повернено.

▼M7

- (c) Схвалення договору взяття в оренду без екіпажу повинне бути призупинене або анульоване, якщо:
 - (1) сертифікат льотної придатності ПС призупинено або анульовано;
 - (2) ПС включене до переліку експлуатантів, на яких накладено експлуатаційні обмеження, або зареєстроване в державі, усі експлуатанти під наглядом якої підпадають під дію заборони на експлуатацію згідно з Регламентом (ЄС) № 2111/2005.

▼B

- (d) У разі отримання запиту на попереднє схвалення договору надання в оренду без екіпажу відповідно до ORO.AOC.110(e) компетентний орган повинен забезпечити:

▼M14

- (1) належну координацію з компетентним органом, відповідальним за постійний нагляд за повітряним судном відповідно до вимог Регламенту Комісії (ЄС) № 1321/2014 (¹²) або за експлуатацію повітряного судна, якщо це не той самий орган;
- (2) щоб повітряне судно було своєчасно виключене з АОС експлуатанта, окрім випадків, визначених у пункті ORO.GEN.310 додатка III.

▼M7

- (e) У разі отримання запиту на попереднє схвалення договору взяття в оренду без екіпажу відповідно до ORO.AOC.110(d) компетентний орган повинен забезпечити належну координацію з державою реєстрації повітряного судна в обсязі, необхідному для виконання обов'язків з нагляду за ПС.

▼M4

СЕКЦІЯ Ia

Дозвіл на комерційну спеціалізовану експлуатацію з високим ступенем ризику

ARO.OPS.150 Дозвіл на комерційну спеціалізовану експлуатацію з високим ступенем ризику

- (a) У разі отриманні заявки на видачу дозволу на комерційну спеціалізовану експлуатацію з високим ступенем ризику компетентний орган експлуатанта повинен розглянути документацію експлуатанта щодо оцінювання ризику та стандартних експлуатаційних процедур (СОП), пов'язаних з однією або більше запланованих операцій та розроблених відповідно до релевантних вимог додатка VIII (Part-SPO).

▼M14

- (b) Якщо оцінювання ризику та СОП відповідають застосовним вимогам, компетентний орган експлуатанта повинен видати дозвіл, як визначено у доповненні IV. Дозвіл може бути виданий на обмежений чи необмежений строк. Умови, за яких експлуатанту дозволено здійснювати один чи більше видів комерційної спеціалізованої експлуатації з високим ступенем ризику, повинні бути визначені в дозволі.

▼M4

- (c) У разі отримання заявки на внесення змін до дозволу компетентний орган експлуатанта повинен діяти відповідно до пунктів (a) і (b). Компетентний орган повинен встановити умови, за яких експлуатант може продовжувати експлуатацію під час внесення зміни, якщо він не встановив, що такий дозвіл необхідно призупинити.
- (d) У разі отримання заявки на поновлення дозволу компетентний орган експлуатанта повинен діяти відповідно до пунктів (a) і (b). Він може враховувати попередні процеси надання дозволів та наглядової діяльності.
- (e) Без обмеження будь-яких додаткових заходів правозастосування, якщо експлуатант впроваджує зміни без подання оновленого оцінювання ризику та СОП, компетентний орган експлуатанта повинен призупинити, обмежити дію або анулювати дозвіл.
- (f) У разі отриманні заявки на видачу дозволу для транскордонної комерційної спеціалізованої експлуатації з високим ступенем ризику компетентний орган експлуатанта повинен розглянути документацію експлуатанта щодо оцінювання ризику та СОП у координації з компетентним органом місця, у якому планується здійснення експлуатації. У разі відповідності оцінювання ризику та СОП застосовним вимогам обох органів компетентний орган експлуатанта повинен видати дозвіл.

ARO.OPS.155 Договори оренди

- (a) Компетентний орган повинен схвалити договір оренди за участю повітряного судна, зареєстрованого у третій країні, або експлуатанта третьої країни, якщо експлуатант SPO довів відповідність вимогам ORO.SPO.100.
- (b) Схвалення договору взяття в оренду без екіпажу повинне бути призупинене або анульоване, якщо сертифікат льотної придатності повітряного судна призупинено або анульовано.

▼B

СЕКЦІЯ II

Схвалення

ARO.OPS.200 Процедура спеціального схвалення

- (a) Після отримання заявки на видачу спеціального схвалення або внесення зміни до такого схвалення компетентний орган повинен оцінити заявку відповідно до релевантних вимог додатка V (Part-SPA) та провести, за доцільності, відповідне інспектування експлуатанта.

▼M1

- (b) Якщо за результатами інспектування встановлено, що експлуатант відповідає застосовним вимогам, компетентний орган видає схвалення або вносить зміни до схвалення. Схвалення повинне бути зазначене в:

- (1) експлуатаційних специфікаціях, як визначено у доповненні II, для комерційної експлуатації повітряного транспорту; або

▼M14

- (2) переліку спеціальних схвалень, як визначено у доповненні III, для некомерційної експлуатації та спеціалізованої експлуатації.

▼B

ARO.OPS.205 Схвалення переліку мінімального обладнання

- (a) У разі отримання від експлуатанта заявки на первинне схвалення переліку мінімального обладнання (MEL) або поправок до нього компетентний орган повинен перед видачею схвалення оцінити кожен залучений пункт для перевірки дотримання застосовних вимог.
- (b) Компетентний орган повинен схвалити процедуру експлуатанта для подовження застосовних інтервалів усунення несправностей B, C та D, якщо за результатами перевірки встановлено дотримання експлуатантом умов, зазначених у пункті ORO.MLR.105(f).

- (c) Компетентний орган повинен схвалити в кожному конкретному випадку експлуатацію ПС поза межами обмежень MEL, але в межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL), якщо за результатами перевірки встановлено дотримання експлуатантом умов, зазначених у пункті ORO.MLR.105.

▼M4

ARO.OPS.210 Визначення відстані або локальної зони

Компетентний орган може визначити відстань або локальну зону для цілей експлуатації.

▼B

ARO.OPS.215 Схвалення експлуатації вертольотів над несприятливим середовищем, розташованим за межами густонаселеного району

- (a) Держави-члени повинні визначити зони, у яких експлуатацію вертольотів можна здійснювати без забезпечення можливості безпечної вимушеної посадки, як описано в CAT.POL.H.420.
- (b) Перед видачею дозволу, згаданого у CAT.POL.H.420, компетентний орган повинен розглянути обґрунтування експлуатанта щодо неможливості використання відповідних критеріїв ефективності.

ARO.OPS.220 Схвалення експлуатації вертольотів до та з майданчиків громадського інтересу

Схвалення, згадане у CAT.POL.H.225, повинне включати перелік майданчиків громадського інтересу, визначених експлуатантом, до якого застосовується схвалення.

ARO.OPS.225 Схвалення перевезень до ізольованих аеродромів

Схвалення, згадане у CAT.OP.MPA.106, повинне включати перелік аеродромів, визначених експлуатантом, до якого застосовується схвалення.

▼M3

ARO.OPS.230 Визначення несприятливого розкладу

Для цілей обмежень польотного часу компетентний орган повинен встановити, з урахуванням визначень «ранній тип» та «пізній тип» несприятливого розкладу відповідно до пункту ORO.FTL.105 додатка III, який із цих двох типів несприятливого розкладу повинен застосовуватися до всіх операторів CAT, що перебувають під його наглядом.

ARO.OPS.235 Схвалення індивідуальних схем специфікацій польотного часу

- (a) Компетентний орган повинен схвалювати схеми специфікацій польотного часу, запропоновані операторами CAT, якщо оператор довів відповідність вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та підчастини FTL додатка III до цього Регламенту.
- (b) Якщо схема специфікацій польотного часу, запропонована експлуатантом, відхиляється від застосованих сертифікаційних специфікацій, виданих Агентством, компетентний орган застосовує процедуру, описану у статті 22(2) Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (c) Якщо схема специфікацій польотного часу, запропонована експлуатантом, відступає від застосованих імплементаційних правил, компетентний орган застосовує процедуру, описану у статті 14(6) Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (d) Схвалені відхилення або відступи підлягають оцінюванню після застосування для встановлення необхідності підтвердження таких відхилень чи відступів або внесення змін до них. Компетентний орган та Агентство повинні провести незалежне оцінювання на основі інформації, наданої експлуатантом. Оцінювання повинне бути пропорційним і прозорим та ґрунтуватися на наукових принципах і знаннях.

▼M9

ARO.OPS.240 Спеціальне схвалення RNP AR APCH

- (a) Якщо заявник довів відповідність вимогам SPA.PBN.105, компетентний орган повинен видати загальне спеціальне схвалення або схвалення спеціальної процедури для RNP AR APCH.
- (b) У разі надання схвалення спеціальної процедури компетентний орган повинен:

- (1) перелічити схвалені процедури заходження на посадку за приладами на спеціальних аеродромах зі схваленням PBN;
- (2) установити в разі потреби координацію дій з компетентними органами для цих аеродромів; та
- (3) узяти до уваги можливість довіри на підставі спеціальних схвалень RNP AR APCH, виданих раніше заявнику.

▼M4

СЕКЦІЯ III

Нагляд за експлуатацією

ARO.OPS.300 Презентаційні польоти

Компетентний орган може встановити додаткові умови для презентаційних польотів, що здійснюються відповідно до Part-NCO на території держави-члена. Такі умови повинні забезпечувати безпеку експлуатації та бути пропорційними.

▼B

ПІДЧАСТИНА RAMP

ІНСПЕКТУВАННЯ НА ПЕРОНІ ПС ЕКСПЛУАТАНТІВ, ЯКІ ПЕРЕБУВАЮТЬ ПІД РЕГУЛЯТОРНИМ НАГЛЯДОМ ІНШОЇ ДЕРЖАВИ

ARO.RAMP.005 Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яких повинні дотримуватися компетентний орган або Агентство під час виконання своїх завдань та обов'язків щодо проведення інспектувань на пероні ПС, що їх використовують експлуатанти третьої країни, або ПС, які перебувають під регуляторним наглядом іншої держави-члена, у разі їх посадки на аеродромах, розташованих на території, яка підпадає під дію положень Договору.

ARO.RAMP.100 Загальні положення

- (a) ПС разом з екіпажами повинні перевіритися на відповідність застосовним вимогам.
- (b) Окрім проведення інспектувань на пероні, які включені до програми нагляду, встановленої згідно з ARO.GEN.305, компетентний орган повинен провести інспектування на пероні ПС, якщо стосовно такого ПС є підозра щодо недотримання застосовних вимог.
- (c) У рамках розроблення програми нагляду, запровадженої відповідно до ARO.GEN.305, компетентний орган повинен запровадити щорічну програму проведення інспектувань ПС на пероні. Така програма повинна:
 - (1) ґрунтуватися на методології розрахунку, що враховує дані за попередні роки щодо кількості та характеру діяльності експлуатантів та кількості посадок на їхніх аеродромах, а також щодо ризиків для безпеки;
 - (2) давати змогу компетентному органу визначати пріоритетність інспектувань ПС на основі переліку, зазначеного в ARO.RAMP.105(a).
 - (d) Якщо Агентство вважає це необхідним, воно повинне провести у співпраці з державою-членом, на території якої проводиться інспектування, інспектування на пероні ПС для перевірки відповідності застосовним вимогам для цілей:
 - (1) виконання завдань із сертифікації, покладених на Агентство Регламентом (ЄС) № 216/2008;
 - (2) проведення стандартизаційних інспектувань держави-члена; та
 - (3) проведення інспектувань організації для перевірки дотримання застосовних вимог у потенційно небезпечних ситуаціях.

ARO.RAMP.105 Критерії пріоритизації

- (a) Агентство повинне надати компетентним органам перелік експлуатантів або ПС, визначених як такі, що становлять потенційний ризик, для пріоритизації інспектувань на пероні.
- (b) Такий перелік повинен включати:

- (1) експлуатантів ПС, визначених на основі аналізу наявних даних відповідно до ARO.RAMP. 150(b)(4);
- (2) експлуатантів або ПС, стосовно яких Європейська Комісія повідомила Агентство, та яких було визначено на основі:
 - (i) висновку Комітету з безпеки польотів (ASC) у контексті імплементації Регламенту (ЄС) № 2111/2005 щодо необхідності подальшої перевірки ефективного дотримання відповідних стандартів безпеки польотів шляхом систематичних інспектувань на пероні, або
 - (ii) інформації, отриманої Європейською Комісією від держав-членів відповідно до статті 4(3) Регламенту (ЄС) № 2111/2005;
- (3) повітряні судна, які експлуатуються для здійснення польотів на територію, яка підпадає під дію положень Договору, авіаперевізниками, які включені до додатка В переліку експлуатантів, на яких поширюється заборона на експлуатацію згідно з Регламентом (ЄС) № 2111/2005;
- (4) повітряні судна, які експлуатуються експлуатантами, сертифікованими у державі, яка здійснює регуляторний нагляд за експлуатантами з переліку, згаданого в пункті (3);

▼M14

- (5) повітряні судна, що використовуються експлуатантом третьої країни для здійснення польотів на територію, в межах території чи з території, яка підпадає під дію положень Договору, вперше або дозвіл якого, виданий згідно з Регламентом (ЄС) № 452/2014, обмежено чи відновлено після призупинення дії або анулювання.

▼B

- (c) Перелік повинен складатися згідно з процедурами, встановленими Агентством, після кожного оновлення переліку експлуатантів, на яких поширюється заборона на експлуатацію згідно з Регламентом (ЄС) № 2111/2005, Співтовариства та у будь-якому разі не рідше ніж один раз на чотири місяці.

ARO.RAMP.110 Збір інформації

Компетентний орган повинен здійснювати збір та опрацювання будь-якої інформації, яка вважається корисною для проведення інспектувань на пероні.

ARO.RAMP.115 Кваліфікація інспекторів, які проводять інспектування на пероні

- (a) Компетентний орган та Агентство повинні мати кваліфікованих інспекторів для проведення інспектувань на пероні.
- (b) Інспектори, які проводять інспектування на пероні, повинні:
 - (1) володіти необхідною освітою у сфері аеронавігації чи практичними знаннями, які стосуються відповідних сфер інспектування;
 - (2) успішно завершити:
 - (i) відповідні тематичну теоретичну та практичну підготовку за однією або декількома такими сферами інспектування:
 - (A) кабіна пілотів;
 - (B) безпека пасажирської кабіни;
 - (C) стан ПС;
 - (D) вантаж;
 - (ii) відповідне стажування на робочому місці під керівництвом старшого інспектора, який проводить інспектування на пероні, призначеного компетентним органом або Агентством;

▼M14

- (3) підтримувати чинність своєї кваліфікації шляхом проходження періодичної підготовки та виконання не менше ніж 12 інспектувань протягом календарного року.

▼B

- (c) Підготовка, зазначена в пункті (b)(2)(i), повинна надаватися компетентним органом або організацією з підготовки, схваленою відповідно до положень ARO.RAMP.120(a).
- (d) Агентство повинне розробити та підтримувати у належному стані програми підготовки, а також сприяти організації курсів підготовки і семінарів для інспекторів з метою поліпшення розуміння і забезпечення однакової імплементації положень цієї підчастини.
- (e) Агентство повинне сприяти та координувати програми обміну, які спрямовані на отримання інспекторами практичного досвіду та на забезпечення загальної гармонізації процедур.

ARO.RAMP.120 Схвалення організацій з підготовки

- (a) Компетентний орган схвалює організацію з підготовки, основне місце діяльності якої розташоване на території відповідної держави-члена, за умови, що організація з підготовки:
 - (1) призначила керівника підготовки, який має відповідні управлінські навички для забезпечення надання підготовки відповідно до застосовних вимог;
 - (2) забезпечила доступ до навчальних об'єктів та обладнання, які відповідають типу підготовки;
 - (3) забезпечує надання підготовки відповідно до програм, розроблених Агентством згідно з ARO.RAMP.115(d);
 - (4) залучає кваліфікованих інструкторів з підготовки.
- (b) У разі отримання відповідного запиту від компетентного органу Агентство повинне провести перевірку відповідності та підтримання відповідності вимогам, зазначеним у пункті (a).
- (c) Організація з підготовки повинна отримати схвалення щодо надання одного або декількох з таких видів підготовки:
 - (1) початкової теоретичної підготовки;
 - (2) початкової практичної підготовки;
 - (3) періодичної підготовки.

ARO.RAMP.125 Проведення інспектувань на пероні

▼M14

- (a) Інспектування на пероні повинні проводитися у стандартизований спосіб.

▼B

- (b) Під час проведення інспектування на пероні інспектори повинні докласти всіх можливих зусиль, щоб уникнути необгрунтованої затримки повітряного судна, що проходить інспектування.

▼M14

- (c) Після завершення інспектування на пероні командир ПС або, у разі його/її відсутності, інший член льотного екіпажу чи представник експлуатанта повинен бути поінформований про результати інспектування на пероні.

▼B

ARO.RAMP.130 Категоризація недоліків

Для кожного пункту інспектування визначені три категорії невідповідності застосовним вимогам, які позначаються як недоліки. Такі недоліки класифікуються таким чином:

- (1) недолік категорії 3 — будь-яка виявлена істотна невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифіката, яка має критичний вплив на безпеку польотів;
- (2) недолік категорії 2 — будь-яка виявлена невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифіката, яка має суттєвий вплив на безпеку польотів;
- (3) недолік категорії 1 — будь-яка виявлена невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифіката, яка має незначний вплив на безпеку польотів.

ARO.RAMP.135 Подальші заходи щодо виявлених недоліків

- (a) У разі виявлення недоліків категорії 2 або 3 компетентний орган або, у відповідних випадках, Агентство повинні:
- (1) у письмовій формі повідомити експлуатанта про недолік, у тому числі подати запит про надання доказів вжиття коригувальних дій;
 - (2) повідомити компетентний орган держави експлуатанта та, у відповідних випадках, державу, у якій зареєстровано повітряне судно та видано ліцензії льотному екіпажу. У відповідних випадках компетентний орган або Агентство повинні подати запит про надання підтвердження вжиття експлуатантом коригувальних дій відповідно до ARO.GEN.350 або ARO.GEN.355.
- (b) Окрім дій, передбачених пунктом (a), у разі виявлення недоліку категорії 3 компетентний орган повинен вжити негайних заходів шляхом:
- (1) введення обмежень на льотну експлуатацію ПС;
 - (2) встановлення вимоги щодо впровадження негайних коригувальних дій;
 - (3) граундінгу ПС згідно з вимогами ARO.RAMP.140, або
 - (4) введення негайної заборони на експлуатацію згідно зі статтею 6 Регламенту (ЄС) № 2111/2005.
- (c) Якщо Агентство виявило недолік категорії 3, воно повинне звернутися із запитом до компетентного органу, на території якого ПС виконає посадку, з метою вжиття ним належних заходів відповідно до пункту (b).

ARO.RAMP.140 Граундінг повітряного судна

- (a) У разі виявлення недоліку категорії 3, якщо встановлено намір або ймовірність експлуатації ПС без завершення експлуатантом або власником відповідних коригувальних дій, компетентний орган повинен:
- (1) повідомити командира повітряного судна або експлуатанта про заборону виконання польоту на ПС до відповідного розпорядження; та
 - (2) заборонити виконання польоту на ПС.
- (b) Компетентний орган держави, у якій було встановлено заборону на виконання польоту на ПС, повинен негайно поінформувати компетентний орган держави експлуатанта і держави, у якій зареєстроване ПС, якщо релевантно, та Агентство, якщо ПС, щодо якого було встановлено таку заборону, використовується експлуатантом третьої країни.
- (c) Компетентний орган повинен, за узгодженням з державою експлуатанта і державою реєстрації, визначити необхідні умови, за яких ПС знову зможе виконувати польоти.
- (d) Якщо невідповідність впливає на чинність сертифіката льотної придатності ПС, компетентний орган повинен скасувати граундінг тільки після того, як експлуатант надасть докази того, що:
- (1) поновлено дотримання застосовних вимог;

▼M14

- (2) він отримав дозвіл на виконання польотів згідно з Регламентом (ЄС) № 748/2012 щодо повітряного судна, зареєстрованого у державі-члені;

▼B

- (3) він отримав дозвіл на виконання польотів або еквівалентний документ від держави реєстрації чи держави експлуатанта щодо ПС, зареєстрованого в третій країні, яке експлуатується експлуатантом ЄС чи третьої країни; та
- (4) він отримав дозвіл третіх країн, над територією яких буде виконуватися політ, якщо застосовується.

ARO.RAMP.145 Звітування

- (a) Інформація, зібрана відповідно до ARO.RAMP.125(a), протягом 21 календарного дня після інспектування повинна бути внесена до централізованої бази даних, згаданої в ARO.RAMP.150(b)(2).

- (b) Компетентний орган або Агентство повинні внести до централізованої бази даних будь-яку інформацію для застосування Регламенту (ЄС) № 216/2008 і його імплементаційних правил та для виконання Агентством завдань, покладених на нього цим додатком, у тому числі дані, зазначені у пункті ARO.RAMP.110.
- (c) Якщо інформація, зазначена у пункті ARO.RAMP.110, свідчить про наявність потенційної загрози безпеці, таку інформацію також необхідно негайно повідомити кожному компетентному органу та Агентству.
- (d) Якщо особа надає уповноваженому органу інформацію про наявні недоліки ПС, то дані, зазначені в пунктах ARO.RAMP.110 і ARO.RAMP.125(a), повинні бути знеособлені з метою надання анонімності джерелу такої інформації.

ARO.RAMP.150 Завдання Агентства щодо координації

- (a) Агентство повинне здійснювати управління та застосовувати засоби і процедури, необхідні для зберігання та обміну:

▼M14

- (1) інформації, зазначеної в пункті ARO.RAMP.145.

▼B

- (2) інформації, яка надається третіми країнами чи міжнародними організаціями, з якими уклад відповідні угоди ЄС, або організаціями, з якими уклало відповідні домовленості Агентство згідно зі статтею 27(2) Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (b) Таке управління включає такі завдання:
 - (1) зберігати дані від держав-членів, які стосуються інформації щодо безпеки посадки повітряного судна на аеродромах, розташованих на території, яка підпадає під дію положень Договору;
 - (2) створити, підтримувати та постійно оновлювати централізовану базу даних, у якій зберігається вся інформація, зазначена в пунктах (a)(1) і (2);
 - (3) забезпечувати необхідні зміни та удосконалення застосування бази даних;
 - (4) аналізувати централізовану базу даних та іншу релевантну інформацію щодо безпеки ПС та безпеки експлуатантів, після чого на цій основі:
 - (i) надавати консультації Комісії та компетентним органам щодо негайних заходів та політики подальшого реагування;
 - (ii) повідомляти Комісії та компетентним органам про потенційні проблеми з безпекою;
 - (iii) якщо це буде потрібно з міркувань безпеки польотів, пропонувати Комісії та компетентним органам інших держав відповідні скоординовані дії, а також забезпечувати координацію таких дій на технічному рівні;
 - (5) підтримувати з метою інформаційного обміну зв'язок з іншими європейськими установами та органами, міжнародними організаціями та компетентними органами третіх країн.

ARO.RAMP.155 Щорічний звіт

Агентство повинне складати та подавати Комісії щорічний звіт про систему інспектування на пероні, до якого обов'язково включається така інформація:

- (a) стан прогресу системи;
- (b) статус інспектувань, проведених за рік;
- (c) аналіз результатів інспектувань із зазначенням категорій недоліків;
- (d) заходи, вжиті протягом року;
- (e) пропозиції щодо подальшого вдосконалення системи інспектування на пероні; та
- (f) додатки, що містять переліки інспектувань, відсортовані за державою експлуатації, типом ПС, експлуатантом та співвідношенням за кожним пунктом.

ARO.RAMP.160 Інформування громадськості та захист даних

- (a) Держави-члени повинні використовувати інформацію, отриману відповідно до пунктів ARO.RAMP.105 та ARO.RAMP.145, виключно для потреб виконання положень Регламенту (ЄС) № 216/2008 і його імплементаційних правил, а також вживати заходів для належного захисту такої інформації.
- (b) Агентство повинне публікувати щорічний консолідований звіт, який повинен бути доступним для громадськості та містити аналіз інформації, отриманої відповідно до ARO.RAMP.145. Звіт повинен бути простим та зрозумілим, а інформаційні джерела повинні бути знеособлені.

▼M14*Доповнення I*

СЕРТИФІКАТ ЕКСПЛУАТАНТА (Форма для отримання експлуатантами схвалення)		
Типи експлуатації: Комерційна експлуатація повітряного транспорту (CAT) <input type="checkbox"/> Пасажири; <input type="checkbox"/> Вантаж; <input type="checkbox"/> Інше ⁽¹⁾ : ...		
⁽⁴⁾	Країна експлуатанта ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Орган видачі ⁽³⁾	
АОС # ⁽⁶⁾ :	Найменування експлуатанта ⁽⁷⁾	Операційні точки зв'язку: ⁽⁹⁾ Контактна інформація, що дає змогу негайно зв'язатися з оперативним керівництвом, наведена в ... ⁽¹²⁾ .
	Комерційне найменування ⁽⁸⁾	
	Адреса експлуатанта ⁽¹⁰⁾ :	
	Тел. ⁽¹¹⁾ :	
	Факс: E-mail:	
Цей сертифікат засвідчує, що ... ⁽¹³⁾ надано право здійснювати комерційну експлуатацію, як зазначено в експлуатаційних специфікаціях, що додаються, відповідно до керівництва з експлуатації, додатка V до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів.		
Дата видачі ⁽¹⁴⁾ :	Прізвище та підпис ⁽¹⁵⁾ : Посада:	
⁽¹⁾ Зазначається інший вид перевезень. ⁽²⁾ Зазначається прізвище або країна експлуатанта. ⁽³⁾ Зазначається ідентифікатор компетентного органу, що видає сертифікат. ⁽⁴⁾ Для використання компетентним органом. ⁽⁵⁾ Для використання компетентним органом. ⁽⁶⁾ Номер рішення компетентного органу, що видає сертифікат. ⁽⁷⁾ Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта.		

- (⁸) Зазначається комерційне найменування експлуатанта (якщо відрізняється). Перед ним зазначається «dba» (doing business as).
- (⁹) Зазначається контактна інформація, яка включає номери телефону і факсу, у тому числі код країни і адресу електронної пошти (якщо є), якими можна негайно зв'язатися з оперативним керівництвом з питань, що стосуються виконання польотів, льотної придатності, кваліфікації членів льотного та кабінного екіпажів, перевезення небезпечних вантажів та інших питань, залежно від випадку.
- (¹⁰) Зазначається адреса основного місця діяльності експлуатанта.
- (¹¹) Зазначаються номери телефону і факсу основного місця діяльності експлуатанта, у тому числі код країни, а також адреса електронної пошти, якщо є.
- (¹²)) Зазначається контрольований документ, що зберігається на борту, в якому наведено контактну інформацію, із покликанням на відповідний параграф або сторінку. Наприклад: «Контактна інформація..... наведена в главі 1, 1.1, Загальні/основні положення керівництва з експлуатації»; або «...наведена на стор. 1 експлуатаційних специфікацій»; або «...наведена в додатку до цього документа».
- (¹³) Зареєстроване найменування експлуатанта.
- (¹⁴) Зазначається дата видачі АОС (формат: день, місяць, рік).
- (¹⁵) Посада, прізвище та підпис представника компетентного органу. Окрім того, може бути проставлений офіційний штамп.

Форма 138 EASA видання 2

▼M15

Доповнення II

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ			
(з дотриманням умов, схвалених у керівництві з експлуатації)			
Контактна інформація компетентного органу видачі			
Телефон (¹): ...; Факс...;			
Email: ...			
АОС (²):	Найменування експлуатанта (³):	Дата (⁴):	Підпис:
	Комерційне найменування (dba)		
Експлуатаційні специфікації			
Модель ПС (⁵):			
Реєстраційні знаки (⁶):			
Типи експлуатації: Комерційна експлуатація			
<input type="checkbox"/> Пасажирська	<input type="checkbox"/> Вантажна	<input type="checkbox"/> Інші (⁷):, ...	
Район експлуатації (⁸):			
Спеціальні обмеження (⁹):			
Спеціальні схвалення:	<input type="checkbox"/> ТАК	<input type="checkbox"/> НІ	Специфікація (¹⁰)
			Примітки

Небезпечні вантажі	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Польоти в умовах низької видимості			CAT ⁽¹¹⁾ ...	
Зліт			RVR ⁽¹²⁾ : м	
Заходження на посадку і посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: ft RVR: м	
RVSM/CMBE ⁽¹³⁾	<input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾	<input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	Максимальний час польоту до запасного аеродрому ⁽¹⁵⁾ : хвилин	
Комплексні навігаційні специфікації для експлуатації PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Специфікація мінімальних навігаційних характеристик	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація одномоторних турбінних літаків вночі або в ІМС (SET-ІМС)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Експлуатація вертольотів з використанням систем візуалізації нічного бачення	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів з використанням підйомного обладнання	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Експлуатація вертольотів у відкритому морі	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Підготовка кабінного екіпажу ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Атестація кабінного екіпажу ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Використання додатків EFB типу В	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽²¹⁾
Підтримання льотної придатності	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽²²⁾
Інше ⁽²³⁾				

- (1) Зазначаються номери телефону і факсу компетентного органу, у тому числі код країни, а також адреса електронної пошти, якщо є.
- (2) Зазначається відповідний номер АОС.
- (3) Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта і комерційне найменування експлуатанта, якщо воно відрізняється від зареєстрованого. Перед ним зазначається «dba» (doing business as).
- (4) Зазначаються дата видачі експлуатаційних специфікацій (день, місяць, рік) та підпис представника компетентного органу.
- (5) Зазначається прийняте ІКАО позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається (наприклад, «Боїнг-737-3К2» або «Боїнг-777-232»).
- (6) Реєстраційні знаки зазначаються в експлуатаційних специфікаціях або у керівництві з експлуатації. В останньому випадку експлуатаційні специфікації мають містити покликання на відповідні сторінки у керівництві з експлуатації. Якщо не усі спеціальні схвалення є дійсними для цієї моделі ПС, реєстраційні знаки такого ПС можна вказати у відповідному рядку приміток до спеціального схвалення.
- (7) Зазначається інший тип перевезень (наприклад, невідкладна медична допомога).
- (8) Зазначається перелік географічних районів дозволених польотів (за географічними координатами або конкретними маршрутами, районом польотної інформації, національними або регіональними кордонами).
- (9) Зазначається перелік застосовних спеціальних обмежень (наприклад, лише VFR, лише в денний час, інше).
- (10) Зазначаються критерії, що допускають найбільшу свободу, для кожного схвалення або типу схвалення (з відповідними критеріями).
- (11) Зазначаються застосовні категорії точного заходження на посадку: LTS CAT I, CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB або CAT IIIC. Зазначаються мінімальне значення RVR в метрах і відносна висота прийняття рішення у футах. (по одному рядку на зазначену категорію заходження на посадку).
- (12) Зазначається затверджене мінімальне значення RVR у метрах для зльоту. Може використовуватися по одному рядку на схвалення, якщо надано різні схвалення.
- (13) Позначка в клітинці «Не застосовується (N/A)» проставляється лише в тому випадку, якщо максимальна висота ПС не досягає FL290.
- (14) Експлуатація збільшеної дальності (ETOPS) стосується лише двомоторних повітряних суден. У зв'язку з цим позначка в клітинці «Не застосовується (N/A)» може бути проставлена, якщо модель ПС обладнана менше або більше ніж двома двигунами.
- (15) Зазначаються порогова відстань (у морських милях) і тип двигуна.
- (16) Навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках (PBN): один рядок використовується для кожного комплексного схвалення за специфікаціями PBN (наприклад, RNP AR APCH), а відповідні обмеження перераховуються в колонках «Специфікації» та/або «Примітки». Схвалення спеціальних процедур RNP AR APCH можуть бути перелічені в експлуатаційних специфікаціях або у керівництві з експлуатації. В останньому випадку експлуатаційні специфікації мають містити покликання на відповідні сторінки у керівництві з експлуатації.
- (17) Зазначаються обмеження спеціальних схвалень певними порогами злітно-посадкових смуг та/або аеродромами.
- (18) Зазначається конкретна комбінація планера/двигуна.
- (19) Зазначається дозвіл проводити курс підготовки та екзамінувати заявників на отримання атестації кабінного екіпажу, як зазначено в додатку V (Part-CC) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.
- (20) Зазначається схвалення на видачу атестації кабінному екіпажу, як зазначено в додатку V (Part-CC) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

(²¹) Додавання переліку додатків EFB типу В разом з покликанням на апаратне забезпечення EFB (для портативних EFB). Цей перелік може міститися в експлуатаційних специфікаціях або в керівництві з експлуатації. В останньому випадку експлуатаційні специфікації мають містити покликання на відповідні сторінки у керівництві з експлуатації.

(²²) Зазначаються прізвище особи/найменування організації, відповідальної за забезпечення підтримання льотної придатності ПС, а також покликання на регламент, що передбачає виконання робіт, тобто підчастина G додатка I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 1321/2014.

(²³) Зазначаються інші схвалення або дані з використанням одного рядка (або групи з декількох рядків) на дозвіл (наприклад, схвалення на процедури короткої посадки, заходження на посадку по крутій траєкторії, скорочення необхідної посадкової дистанції; на експлуатацію вертольота: від/до майданчика громадського інтересу, над несприятливим середовищем, віддаленим від густонаселених районів, без можливості здійснити безпечну вимушену посадку; на експлуатацію з підвищеними кутами віражу, на максимальну дистанцію від придатного аеродрому для двомоторних літаків без схвалення ETOPS).

Форма 139 EASA видання 6

▼ M14

Доповнення III

Перелік спеціальних схвалень

Некомерційна експлуатація

Спеціалізована експлуатація

(підлягає умовам, зазначеним у схваленні та у керівництві з експлуатації або у посібнику пілота з експлуатації)

Орган видачі (¹):		
Перелік спеціальних схвалень (²):		
Найменування експлуатанта:		
Дата (³):		
Підпис:		
Модель повітряного судна та реєстраційні знаки (⁴):		
Типи спеціалізованої експлуатації (SPO), якщо застосовується:		
<input type="checkbox"/> (⁵)...		
Спеціальні схвалення (⁶):	Специфікація (⁷)	Примітки
...		
...		
...		
...		
<p>(¹) Зазначаються найменування та контактні дані.</p> <p>(²) Зазначається відповідний номер.</p>		

- (³) Зазначаються дата видачі спеціальних схвалень (день, місяць, рік) та підпис представника компетентного органу.
- (⁴) Зазначається прийняте Групою з безпеки польотів комерційної авіації (CAST)/ІКАО позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається (наприклад, «Боїнг-737-3К2» або «Боїнг-777-232»). Класифікація CAST/ІКАО доступна за посиланням: <http://www.intlaviationstandards.org/>
- (⁵) Зазначається тип експлуатації, наприклад, сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезична зйомка, спостереження та патрулювання, повітряна реклама, контрольні польоти після технічного обслуговування.
- (⁶) У цій колонці перелічуються будь-які схвалені типи експлуатації, наприклад, перевезення небезпечних вантажів, LVO, RVSM/СМВЕ, PBN, MNPS, HOFO.
- (⁷) У цій колонці перелічуються критерії, що допускають найбільшу свободу, для кожного схвалення, наприклад, висота прийняття рішення та мінімальне значення RVR для CAT II.

Форма 140 EASA видання 2

Доповнення IV

ДОЗВІЛ НА КОМЕРЦІЙНУ СПЕЦІАЛІЗОВАНУ ЕКСПЛУАТАЦІЮ З ВИСОКИМ СТУПЕНЕМ РИЗИКУ	
Орган видачі (¹)	
Номер дозволу: (²)	
Найменування експлуатанта: (³)	
Адреса експлуатанта: (⁴)	
Телефон: (⁵)	
Факс:	
E-mail:	
Модель ПС та його реєстраційні знаки/номери: (⁶)	
Дозволена спеціалізована експлуатація: (⁷)	
Дозволена площа або зона експлуатації: (⁸)	
Спеціальні обмеження: (⁹)	
Цим засвідчується що ... допущений до виконання комерційної спеціалізованої експлуатації з високим ступенем ризику відповідно до дозволу, стандартних експлуатаційних процедур експлуатанта, додатка V до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів.	
Дата видачі (¹⁰):	Прізвище та підпис (¹¹): Посада:
<p>(¹) Зазначаються найменування та контактна інформація компетентного органу.</p> <p>(²) Зазначається відповідний номер дозволу.</p> <p>(³) Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта та комерційне найменування експлуатанта, якщо відрізняються. Перед ним зазначається «dba» (doing business as).</p> <p>(⁴) Зазначається адреса основного місця діяльності експлуатанта.</p>	

(⁵) Зазначається телефон та факс основного місця діяльності експлуатанта, у тому числі код країни, а також адреса електронної пошти, якщо є.

(⁶) Зазначається прийняте Групою з безпеки польотів комерційної авіації (CAST)/ІКАО позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається (наприклад, «Боїнг-737-3К2» або «Боїнг-777-232»). Класифікацію згідно CAST/ІКАО можна знайти за адресою: <http://www.intlaviationstandards.org>. Реєстраційні знаки/номери повинні бути перелічені у переліку спеціальних дозволів або у керівництві з льотної експлуатації. В останньому випадку перелік спеціальних схвалень повинен містити покликання на відповідні сторінки керівництва з льотної експлуатації.

(⁷) Зазначається тип експлуатації, наприклад, сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезична зйомка, спостереження та патрулювання, повітряна реклама, контрольні польоти після технічного обслуговування.

(⁸) Зазначаються географічні площі або зони дозволу на експлуатацію (за географічними координатами або районом польотної інформації, національними або регіональними кордонами).

(⁹) Зазначаються застосовні спеціальні обмеження (наприклад, тільки VFR, тільки вдень, тощо).

(¹⁰) Дата видачі дозволу (день, місяць, рік).

(¹¹) Посада, прізвище та підпис представника компетентного органу. Крім того, на дозволі може бути проставлений офіційний штамп.

Форма 151 EASA видання 2

▼ M14 _____

▼ B

ДОДАТОК III

ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Частина-ORO (PART-ORO)

ORO.GEN.005 Сфера застосування

▼ M4

Цей додаток встановлює вимоги до експлуатантів, що здійснюють:

- (a) комерційну експлуатацію повітряного транспорту (CAT);
- (b) комерційну спеціалізовану експлуатацію;
- (c) некомерційну експлуатацію моторних ПС складної конструкції;
- (d) некомерційну спеціалізовану експлуатацію моторних ПС складної конструкції.

▼ B

Підчастина GEN

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

СЕКЦІЯ I

Загальна інформація

ORO.GEN.105 Компетентний орган

Для потреб цього додатка компетентним органом, який здійснює нагляд за експлуатантами, що підлягають сертифікації ► M1 , обов'язку ◀ подати декларацію ► M4 або отримати дозвіл на спеціалізовану

експлуатацію ◀ , щодо експлуатантів, основне місце діяльності яких розташоване у державі-члені, повинен бути орган, призначений такою державою-членом.

ORO.GEN.110 **Обов'язки експлуатанта**

▼M4

- (a) Експлуатант відповідає за експлуатацію повітряного судна згідно з додатком IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, у застосовному випадку, а також із застосовними вимогами цього додатка та сертифіката експлуатанта (АОС) або дозволу на спеціалізовану експлуатацію (дозвіл SPO) чи декларації.

▼B

- (b) Кожен політ повинен здійснюватися відповідно до положень керівництва з експлуатації.
- (c) Експлуатант повинен створити та підтримувати у робочому стані систему експлуатаційного контролю будь-якого рейсу, що виконується згідно з умовами його сертифіката ▶M4 , дозволу SPO ◀ ▶M1 чи декларації. ◀
- (d) Експлуатант повинен забезпечити відповідність обладнання його ПС та кваліфікації його екіпажів вимогам району та типу експлуатації.
- (e) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь призначений або безпосередньо залучений до наземної і льотної експлуатації персонал пройшов належний інструктаж та підтвердив здатність виконувати свої конкретні обов'язки та обізнаність про свої обов'язки і зв'язок таких обов'язків з експлуатацією в цілому.

▼M5

- (f) Експлуатант повинен розробити процедури та інструкції з безпечної експлуатації кожного типу ПС, що включають обов'язки та зобов'язання наземного персоналу і членів екіпажу, для всіх типів експлуатації на землі та в повітрі. Такі процедури та інструкції не повинні вимагати від членів екіпажу здійснення будь-яких дій на критичних фазах польоту, окрім тих, які необхідні для безпечної експлуатації ПС. Вони також повинні включати процедури та інструкції для стерильної кабіни льотного екіпажу.

▼B

- (g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал був обізнаний про необхідність дотримання законів, правил і процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація та яких стосується виконання персоналом своїх обов'язків.

▼M14

- (h) Для кожного типу ПС експлуатант повинен створити систему контрольних переліків для використання членами екіпажу на всіх фазах польоту в нормальних, нестандартних та аварійних умовах з метою забезпечення дотримання експлуатаційних процедур керівництва з експлуатації. При розробленні та використанні контрольних переліків необхідно враховувати принципи людського фактору та останню релевантну документацію, отриману від володільця схвалення конструкції.

▼B

- (i) Для забезпечення безпеки польотів експлуатант повинен установлювати процедури планування польотів на основі льотно-технічних характеристик ПС, інших експлуатаційних обмежень та очікуваних умов на маршруті прямування та на відповідних аеродромах чи експлуатаційних майданчиках. Такі процедури повинні бути включені до керівництва з експлуатації.

▼M10

- (j) Експлуатант повинен створити та підтримувати програми підготовки персоналу з перевезення небезпечних вантажів відповідно до вимог технічних інструкцій. Зміст таких програм підготовки повинен відповідати обов'язкам персоналу. Програми підготовки операторів CAT, незалежно від того, перевозять вони небезпечний вантаж чи ні, та інших експлуатантів, окрім операторів CAT, згаданих у (b), (c) і (d) пункту ORO.GEN.005, які перевозять небезпечні вантажі, повинні підлягати розгляду та схваленню компетентним органом.

▼M13

- (k) Незважаючи на положення пункту (j), експлуатанти повинні забезпечити проходження льотним екіпажем відповідної програми підготовки чи інструктажу щодо небезпечних вантажів для набуття навичок розпізнавання незадекларованих небезпечних вантажів, що перевозяться пасажирами чи як вантаж, під час здійснення комерційної експлуатації таких ПС:
- (1) одномоторного гвинтового літака з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC 5 або менше, який експлуатується для польоту зі зльотом та посадкою на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику за VFR у денний час;
 - (2) моторного вертольота іншої ніж складної конструкції, обладнаного одним двигуном, з MOPSC 5 або менше, який експлуатується для польоту зі зльотом та посадкою на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику за VFR у денний час.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Подання заявки на отримання АОС ◀

- (a) Заявка на отримання ►M4 сертифіката ◀ експлуатанта або на внесення змін до чинного сертифіката подається у формі і у спосіб, встановлений компетентним органом з урахуванням застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.
- (b) Заявники на отримання первинного сертифіката повинні надати компетентному органу документацію, яка демонструє, як вони будуть відповідати вимогам, встановленим у Регламенті (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правилах. Така документація повинна включати процедури, які описують, яким чином будуть впроваджуватися та повідомлятися компетентному органу зміни, які не потребують попереднього схвалення.

ORO.GEN.120 Методи відповідності

- (a) Експлуатант може застосовувати альтернативні схваленим Агентством методи відповідності для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам.
- (b) Якщо експлуатант, який підлягає сертифікації, має намір використовувати альтернативні методи відповідності замість прийятних методів відповідності (АМС), схвалених Агентством, для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам, він повинен надати компетентному органу повний опис альтернативних методів відповідності перед їх впровадженням. Такий опис повинен включати будь-які зміни до керівництв або процедур, які можуть бути релевантними, а також оцінювання, яке підтверджує відповідність імплементаційним правилам.

Експлуатант може запровадити такі альтернативні методи відповідності за умови попереднього схвалення компетентним органом та після отримання повідомлення відповідно до пункту ARO.GEN.120(d).

▼M1

- (c) Експлуатант, який повинен декларувати свою діяльність, повинен надати компетентному органу перелік застосовуваних ним альтернативних методів відповідності для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам.

▼M4

- (d) Якщо експлуатант, якому надається дозвіл SPO, планує застосовувати альтернативні методи відповідності, він повинен виконати вимоги пункту (b) у разі, якщо такі альтернативні методи відповідності впливають на стандартні експлуатаційні процедури, які є частиною дозволу, та вимоги пункту (c) для заявленої частини цієї організації та експлуатації.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Умови схвалення та привілеї володільця АОС ◀

Сертифікований експлуатант повинен відповідати межам та привілеям, визначеним в експлуатаційних специфікаціях, доданим до сертифіката експлуатанта.

ORO.GEN.130 ►M4 Зміни, що стосуються володільця АОС ◀

- (a) Будь-які зміни, що впливають на:

- (1) межі застосування сертифіката або експлуатаційні специфікації експлуатанта, або
 - (2) будь-які елементи системи управління експлуатанта згідно з вимогами ORO.GEN.200(a)(1) і (a)(2),
- потребують попереднього схвалення компетентним органом.

- (b) Експлуатант повинен подати заявку і отримати схвалення компетентного органу для впровадження будь-яких змін, що потребують попереднього схвалення відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил. Така заявка повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб компетентний орган мав змогу перевірити відповідність Регламенту (ЄС) № 216/2008 і його імплементаційним правилам та за потреби внести зміни до сертифіката експлуатанта і пов'язаних умов схвалення, які додаються до нього.

Експлуатант повинен надати компетентному органу всю релевантну документацію.

Зміни повинні впроваджуватися тільки після отримання офіційного схвалення компетентного органу відповідно до ARO.GEN.330.

У період таких змін експлуатант повинен проводити експлуатацію на умовах, установлених компетентним органом, у застосовному випадку.

- (c) Усі зміни, які не потребують попереднього схвалення, повинні бути керовані та повідомлені компетентному органу згідно з процедурою, схваленою компетентним органом відповідно до ARO.GEN.310(c).

ORO.GEN.135 ►M4 Продовжений термін дії АОС ◀

▼M14

- (a) Сертифікат експлуатанта залишається дійсним за таких умов:
 - (1) експлуатант продовжує відповідати релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів, з урахуванням положень щодо опрацювання недоліків, як визначено у пункті ORO.GEN.150 цього додатка;
 - (2) компетентному органу надається доступ до експлуатанта, як визначено у пункті ORO.GEN.140 цього додатка, для визначення безперервної відповідності релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів;
 - (3) сертифікат не був повернений чи анульований.

▼B

- (b) Після анулювання або повернення експлуатантом сертифікат повинен бути негайно повернений компетентному органу.

ORO.GEN.140 Доступ

▼M14

- (a) Для визначення відповідності релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 2018/1139 та його делегованих і імплементаційних актів експлуатант повинен гарантувати надання доступу в будь-який час до будь-якого об'єкта, ПС, документа, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів щодо його діяльності, яка підлягає сертифікації, наданню дозволу SPO чи декларуванню, на договірних умовах чи ні, будь-якій уповноваженій особі одного з таких органів:
 - (1) компетентного органу, визначеного у пункті ORO.GEN.105 додатка III до цього Регламенту;
 - (2) органу, який діє відповідно до положень пунктів ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) підчастини RAMP додатка II до цього Регламенту.

▼B

- (b) Доступ до ПС, зазначений в пункті (a), ►M4 , для експлуатації CAT ◀ повинен включати можливість входу до ПС та перебування на борту ПС під час льотної експлуатації, якщо командир не ухвалює інше рішення стосовно кабіни льотного екіпажу відповідно до CAT.GEN.MPA.135 в інтересах безпеки.

ORO.GEN.150 Недоліки

Після отримання повідомлення про недоліки експлуатант повинен:

- (a) виявити першопричину невідповідності;
- (b) визначити план коригувальних дій;
- (c) продемонструвати успішне впровадження коригувальних дій компетентному органу в період, погоджений з таким органом, як визначено у ARO.GEN.350(d).

ORO.GEN.155 Негайне реагування на проблеми безпеки

Експлуатант повинен запровадити:

- (a) будь-які заходи безпеки, санкціоновані компетентним органом відповідно до ARO.GEN.135(c); та
- (b) будь-яку відповідну обов'язкову інформацію щодо безпеки, видану Агентством, у тому числі директиви щодо льотної придатності.

ORO.GEN.160 Повідомлення про події

▼M14

- (a) Експлуатант повинен повідомити компетентному органу, а також будь-якій іншій організації, інформування якої державою або експлуатантом є обов'язковим, про будь-який нещасний випадок, серйозний інцидент і подію, як визначено у Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 996/2010 (¹³) та Регламенті (ЄС) № 376/2014.

▼M2

- (b) Без обмеження дії пункту (a), експлуатант повинен повідомити компетентний орган та організацію, відповідальну за проектування ПС, про інциденти, несправності, технічні дефекти, що виходять за межі встановлених технічних обмежень, або події, які б підкреслили неточну, неповну або неоднозначну інформацію, що міститься в даних щодо експлуатаційної придатності, виданих відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012, або інші невідповідні обставини, які ставлять або можуть поставити під загрозу безпечну експлуатацію ПС, та які ще не призвели до авіаційної події або серйозного інциденту.

▼M14

- (c) Без обмеження дії Регламенту (ЄС) № 996/2010 та Регламенту (ЄС) № 376/2014, доповіді, зазначені в пунктах (a) і (b), повинні подаватися у формі та у спосіб, які встановлені компетентним органом, та містити всю релевантну інформацію про обставини, відому експлуатанту.

▼B

- (d) Доповіді повинні передаватися якомога швидше, не пізніше ніж протягом 72 годин з моменту виявлення експлуатантом умов, які стосуються доповіді, якщо цьому не заважають виняткові обставини.
- (e) У разі потреби експлуатант повинен надати звіт із детальною інформацією про заходи, яких він має намір вжити для запобігання подібних випадків у майбутньому, якомога швидше з моменту визначення таких заходів. Такий звіт повинен надаватися у формі та у порядку, встановленому компетентним органом.

СЕКЦІЯ 2

Управління

ORO.GEN.200 Система управління

- (a) Експлуатант повинен створити, впровадити та підтримувати систему управління, яка включає:
 - (1) чітко визначені межі відповідальності та підзвітності у структурі експлуатанта, у тому числі пряму підзвітність щодо питань безпеки підзвітного керівника;
 - (2) опис загальної політики та принципів експлуатанта щодо безпеки, які позначаються як політика безпеки;
 - (3) визначення загроз авіаційній безпеці з подальшим визначенням дій експлуатанта, оцінювання таких загроз та управління пов'язаними ризиками, у тому числі вжиття заходів для зниження ризику та

перевірки їх ефективності;

- (4) підтримання підготовки та компетенції персоналу для виконання завдань;
 - (5) документацію щодо всіх ключових процесів системи управління, у тому числі щодо процесів ознайомлення персоналу з його обов'язками, та процедуру внесення змін до такої документації;
 - (6) функцію моніторингу відповідності експлуатанта релевантним вимогам. Моніторинг відповідності повинен включати систему зворотного зв'язку стосовно недоліків з підзвітним керівником з метою ефективного впровадження коригувальних дій, у разі необхідності; та
 - (7) будь-які додаткові вимоги, які передбачені у відповідних підчастинах цього додатка або інших застосовних додатків.
- (b) Система управління повинна відповідати розміру експлуатанта, характеру та складності його діяльності, з урахуванням загроз та пов'язаних із ними ризиків у таких видах діяльності.

▼M4

ORO.GEN.205 Договірна діяльність

▼M14

- (a) При укладанні договорів або придбанні будь-яких послуг чи продуктів як частини своєї діяльності експлуатант повинен забезпечити, щоб:
- (1) послуги і продукти, що є предметами таких договорів чи придбання, відповідали застосовним вимогам;
 - (2) будь-які загрози для авіаційної безпеки, пов'язані з послугами і продуктами, що є предметами таких договорів чи придбання, були враховані системою управління експлуатанта.

▼M4

- (b) Якщо сертифікований експлуатант або володілець дозволу SPO укладає договір щодо здійснення будь-якої частини своєї діяльності з організацією, яка не сертифікована відповідно до цієї частини для здійснення такої діяльності, така організація, залучена на договірних засадах, повинна працювати за схваленням експлуатанта. Організація, залучена на договірних засадах, повинна забезпечити компетентному органу доступ до організації, залученої на договірних засадах, для визначення постійної відповідності застосовним вимогам.

▼B

ORO.GEN.210 Вимоги до персоналу

- (a) Експлуатант повинен призначити підзвітного керівника, на якого покладаються повноваження щодо забезпечення фінансування і здійснення діяльності відповідно до застосовних вимог. Підзвітний керівник повинен відповідати за забезпечити створення та підтримання ефективної системи управління.
- (b) Експлуатант повинен призначити особу або групу осіб, які мають гарантувати забезпечення експлуатантом підтримання відповідності застосовним вимогам. Такі особи повинні нести кінцеву відповідальність перед підзвітним керівником.
- (c) Експлуатант повинен мати достатню кількість кваліфікованого персоналу для виконання запланованих завдань та діяльності відповідно до застосовних вимог.
- (d) Експлуатант повинен підтримувати відповідні записи щодо досвіду, кваліфікації та підготовки персоналу для підтвердження відповідності пункту (c).
- (e) Експлуатант повинен гарантувати, що весь персонал знає правила та процедури, пов'язані з виконанням його обов'язків.

ORO.GEN.215 Вимоги до об'єктів та обладнання

Експлуатант повинен мати об'єкти та обладнання, що дають змогу виконувати та здійснювати управління всіма запланованими завданнями та діяльністю відповідно до застосовних вимог.

ORO.GEN.220 Ведення записів

- (a) Експлуатант повинен створити систему ведення записів, яка дає змогу належним чином зберігати і надійно відстежувати всі види діяльності та повинна охоплювати усі складові, зазначені в ORO.GEN.200.
- (b) Формат записів повинен бути зазначений у процедурах експлуатанта.
- (c) Записи повинні зберігатися у такий спосіб, який забезпечує захист інформації від пошкодження, зміни та крадіжки.

▼ M14

СЕКЦІЯ 3

Додаткові організаційні вимоги

ORO.GEN.310 Використання повітряних суден, перелічених у АОС для некомерційної експлуатації та спеціалізованої експлуатації

- (a) Повітряні судна, перелічені у АОС експлуатанта, можуть залишатися у АОС, якщо вони експлуатуються у будь-якій з таких ситуацій:
 - (1) самим володільцем АОС для спеціалізованої експлуатації згідно з додатком VIII (Part-SPO);
 - (2) іншими експлуатантами для некомерційної експлуатації моторних ПС або для спеціалізованої експлуатації, здійснюваної згідно з додатком VI (Part-NCC), додатком VII (Part-NCO) або додатком VIII (Part-SPO), за умови, що період безперервного використання ПС не перевищує 30 днів.
- (b) Якщо повітряне судно використовують згідно з пунктом (a)(2), володільць АОС, який надає ПС, та експлуатант, який використовує ПС, повинні встановити процедуру:
 - (1) з чітким визначенням того, який експлуатант відповідає за експлуатаційний контроль кожного польоту, та передавання експлуатаційного контролю між ними;
 - (2) з описом процедури передачі повітряного судна після його повернення володільцю АОС.

Така процедура повинна бути включена до керівництва з експлуатації кожного експлуатанта або до договору між володільцем АОС та експлуатантом, який використовує повітряне судно згідно з пунктом (a)(2). Володільць АОС повинен створити зразок такого договору. До ведення записів щодо таких договорів застосовується пункт ORO.GEN.220.

Володільць АОС та експлуатант, який використовує повітряне судно згідно з пунктом (a)(2), повинні забезпечити, щоб про таку процедуру був повідомлений відповідний персонал.

- (c) Володільць АОС повинен подати компетентному органу процедуру, зазначену в пункті (b), для попереднього затвердження.

Володільць АОС повинен узгодити з компетентним органом засоби та частоту надання йому інформації щодо передачі експлуатаційного контролю згідно з пунктом ORO.GEN.130(c).

- (d) Підтримання льотної придатності повітряних суден, що їх використовують згідно з пунктом (a), повинна здійснювати організація, відповідальна за підтримання льотної придатності ПС, включених до АОС, відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014.
- (e) Володільць АОС, який надає повітряні судна згідно з пунктом (a), повинен:
 - (1) зазначити у своєму керівництві з експлуатації реєстраційні знаки ПС, що надаються, та тип експлуатації, що здійснюється такими ПС;
 - (2) у будь-який час бути поінформованим та вести записи щодо кожного експлуатанта, який має експлуатаційний контроль за ПС у будь-який момент до повернення ПС володільцю АОС;
 - (3) забезпечувати, щоб його заходи виявлення загроз, оцінювання та зменшення ризику охоплювали всі види експлуатації таких повітряних суден.
- (f) Що стосується експлуатації відповідно до додатка VI (Part-NCC) і додатка VIII (Part-SPO), експлуатант, який використовує повітряне судно згідно з пунктом (a), повинен забезпечити:
 - (1) щоб кожен політ, здійснений під його експлуатаційним контролем, був зареєстрований у системі технічного журналу ПС;

(2) відсутність будь-яких змін у системах чи конфігурації ПС;

▼M15

(3) повідомлення організації, згаданої у пункті (d), про будь-які дефекти чи технічні несправності, виявлені під час перебування повітряного судна під його експлуатаційним контролем;

▼M14

(4) надання володільцю АОС копії будь-якого повідомлення про подію, яке стосується польотів, здійснених на ПС, укомплектованих згідно з Регламентом (ЄС) № 376/2014 та Імплементативним регламентом Комісії (ЄС) № 2015/1018 (¹⁴).

▼B

ПІДЧАСТИНА АОС

СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТА

ORO.AOC.100 Заявка на отримання сертифіката експлуатанта

(a) Без обмеження Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1008/2008 (¹⁵), до початку виконання комерційних повітряних ►M4 перевезень ◀ експлуатант повинен подати заявку і отримати сертифікат експлуатанта (АОС), виданий компетентним органом.

▼M4

(b) Експлуатант повинен надати компетентному органу таку інформацію:

- (1) офіційне та комерційне найменування, адресу та поштову адресу заявника;
 - (2) опис запропонованих видів експлуатації, у тому числі типи та кількість ПС, які будуть експлуатуватися;
 - (3) опис системи управління, у тому числі організаційної структури;
 - (4) ПШБ підзвітного керівника;
 - (5) ПШБ осіб, призначених відповідно до положень ORO.AOC.135(a), разом з інформацією про їхні кваліфікацію та досвід;
 - (6) копію керівництва з експлуатації, яка вимагається положеннями ORO.MLR.100;
 - (7) заяву про те, що вся документація, яка була надіслана до компетентного органу, була перевірена заявником, та у ній не виявлено жодної невідповідності застосовним вимогам.
- (c) Заявники повинні надати компетентному органу підтвердження того, що:

▼M6

(1) вони відповідають усім застосовним вимогам додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, цього додатка (Part-ORO), додатка IV (Part-CAT) і додатка V (Part-SPA) до цього Регламенту та додатка I (частини 26) до Регламенту (ЄС) № 2015/640 (¹⁶);

▼M7

(2) усі ПС, що експлуатуються, мають сертифікат льотної придатності (CofA), виданий відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012, або перебувають у сухому лізингу відповідно до ORO.AOC.110 (d); та

▼M4

(3) їхня організаційна структура та управління відповідають та належним чином задовольняють масштаб та обсяг експлуатації.

▼B

ORO.AOC.105 Експлуатаційні специфікації та привілеї володільця АОС

Привілеї експлуатанта, у тому числі надані згідно з додатком V (Part-SPA), повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях сертифіката.

ORO.AOC.110 Договір лізингу

Будь-який лізинг

- (a) Без обмеження Регламенту (ЄС) № 1008/2008, будь-який договір лізингу стосовно ПС, що його буде використовувати експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, підлягає попередньому схваленню компетентним органом.

▼M7

- (b) Експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, не повинен брати в лізинг ПС, внесені до переліку експлуатантів, які підпадають під дію експлуатаційних обмежень, зареєстрованих у державі, усі експлуатанти під наглядом якої підпадають під дію заборони на експлуатацію, або у експлуатанта, який підпадає під дію заборони на експлуатацію згідно з Регламентом (ЄС) № 2111/2005.

▼M14

Мокрий лізинг

- (c) Заявник на схвалення мокрого лізингу ПС в експлуатанта третьої країни повинен надати компетентному органу підтвердження того, що:
 - (1) експлуатант третьої країни є володільцем чинного АОС, виданого згідно з додатком 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
 - (2) стандарти безпеки експлуатанта третьої країни щодо підтримання льотної придатності та повітряних перевезень є еквівалентними застосовним вимогам, установленим Регламентом (ЄС) № 1321/2014 і цим Регламентом;
 - (3) ПС має стандартний CoFA, виданий згідно з додатком 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

▼M7

Сухий лізинг

- (d) Заявник на схвалення сухого лізингу ПС, зареєстрованого в третій країні, повинен надати компетентному органу підтвердження того, що:
 - (1) було виявлено експлуатаційну потребу, яку не може бути задоволено шляхом оренди ПС, зареєстрованого в ЄС;
 - (2) тривалість сухого лізингу не перевищуватиме семи місяців протягом будь-яких 12 послідовних місяців;
 - (3) забезпечується дотримання застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 1321/2014; та
 - (4) ПС обладнане відповідно до регламентів ЄС щодо повітряних перевезень.

▼B

Надання в сухий лізинг

- (e) Експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, який має намір надати у сухий лізинг одне зі своїх ПС, повинен заздалегідь отримати схвалення компетентного органу. Заявка на схвалення повинна супроводжуватися копіями угоди запланованого лізингу або описом умов лізингу, окрім фінансових домовленостей, та всією іншою релевантною документацією.

Надання в мокрий лізинг

- (f) Перед наданням ПС у мокрий лізинг експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, повинен повідомити компетентний орган.

ORO.AOC.115 Угоди про спільне використання кодів

- (a) Без обмеження застосовних вимог ЄС щодо безпеки до експлуатантів та ПС третьої країни, експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, може укласти угоду про спільне використання кодів з експлуатантом третьої країни тільки після:
 - (1) підтвердження того, що експлуатант третьої країни відповідає застосовним стандартам ІКАО; та

- (2) надання компетентному органу документально підтвердженої інформації, що дасть змогу такому органу дотримуватись положень ARO.OPS.105.
- (b) При виконанні умов угоди про спільне використання кодів експлуатант повинен здійснювати моніторинг та регулярне оцінювання постійної відповідності експлуатанта третьої країни застосовним стандартам ІКАО.
- (c) Експлуатант, сертифікований відповідно до цієї частини, не повинен продавати і випускати квитки на рейси, що виконуються експлуатантом третьої країни, якщо експлуатант третьої країни підпадає під дію заборони на експлуатацію згідно з Регламентом (ЄС) № 2111/2005 або не відповідає застосовним стандартам ІКАО.

ORO.AOC.120 Схвалення надання підготовки та видачі атестацій кабінному екіпажу

- (a) Експлуатант, який має намір надавати курс підготовки відповідно до вимог додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀ , повинен подати заявку і отримати відповідне схвалення компетентного органу. Для цього заявник повинен підтвердити відповідність вимогам до проведення та змісту курсів підготовки, які встановлені у CC.TRA.215 та CC.TRA.220 зазначеного додатка та надати компетентному органу інформацію про:
 - (1) дату запланованого початку діяльності;
 - (2) персональні дані та кваліфікацію інструкторів, яка відповідає елементам підготовки;
 - (3) найменування та адреси тренувальних майданчиків, на яких проводитиметься підготовка;
 - (4) опис об'єктів, обладнання, методів підготовки, керівництв та типових пристроїв, що будуть використовуватися; та
 - (5) навчальні та пов'язані програми для курсу підготовки.
- (b) Якщо держава-член ухвалює рішення, відповідно до ARA.CC.200 додатка VI (Part-ARA) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀ , про те, що експлуатанту може бути надано схвалення на видачу атестацій кабінному екіпажу, заявник повинен, на додаток до пункту (a):
 - (1) надати компетентному органу підтвердження того, що:
 - (i) організація спроможна та підзвітна для виконання цього завдання;
 - (ii) персонал, який проводить екзаменування, має відповідну кваліфікацію та не має конфлікту інтересів; та
 - (2) забезпечити процедури та встановлені умови для:
 - (i) проведення екзаменування відповідно до вимог CC.TRA.220;
 - (ii) видачі атестацій кабінному екіпажу; та
 - (iii) надання компетентному органу всієї релевантної інформації та документації, яка стосується атестацій, що будуть видані, та їхніх володільців, з метою ведення записів, нагляду і життя таким органом заходів правозастосування.
- (c) Схвалення, згадані у пунктах (a) і (b), повинні бути зазначені в експлуатаційних специфікаціях.

▼M14

ORO.AOC.125 Некомерційна експлуатація повітряного судна володільцем АОС, яка зазначається в АОС

- (a) Володільць АОС може здійснювати некомерційну експлуатацію згідно з додатком VI (Part-NCC) або додатком VII (Part-NCO) повітряного судна, зазначене в експлуатаційних специфікаціях його АОС або у його керівництві з експлуатації за умови, що володільць АОС детально описує таку експлуатацію у своєму керівництві з експлуатації із зазначенням таких деталей:
 - (1) застосовних вимог;
 - (2) опису будь-яких відмінностей між експлуатаційними процедурами, що їх використовують при здійсненні експлуатації CAT та некомерційної експлуатації;

- (3) засобів забезпечення повного ознайомлення персоналу, залученого до експлуатації, з пов'язаними процедурами.
- (b) Володілець АОС повинен відповідати вимогам:
 - (1) додатка VIII (Part-SPO) при здійсненні контрольних польотів після технічного обслуговування на моторних повітряних суднах складної конструкції;
 - (2) додатка VII (Part-NCO) при здійсненні контрольних польотів після технічного обслуговування на моторних повітряних суднах іншої ніж складної конструкції.
- (c) Володілець АОС, який здійснює експлуатацію, зазначену в пунктах (a) і (b), не зобов'язаний подавати декларацію відповідно до цього додатка.
- (d) Володілець АОС повинен зазначити тип польоту, як зазначено у його керівництві з експлуатації, у документах, які стосуються польоту (експлуатаційний план польоту, завантажувальна відомість та інші еквівалентні документи).

▼M7

ORO.AOC.130 Моніторинг польотних даних — літаки

- (a) Для літаків з максимальною сертифікованою злітною масою більше 27 000 кг експлуатант повинен створити і підтримувати систему моніторингу польотних даних, яка повинна бути інтегрована в систему управління.
- (b) Система моніторингу польотних даних повинна бути некаральною та включати належні гарантії захисту джерел даних.

▼B

ORO.AOC.135 Вимоги до персоналу

▼M14

- (a) Згідно з пунктом ORO.GEN.210(b), експлуатант повинен призначити осіб, які є відповідальними за управління та нагляд за такими напрямками:
 - (1) льотна експлуатація;
 - (2) підготовка членів екіпажу;
 - (3) наземна експлуатація;
 - (4) підтримання льотної придатності або управління постійною льотною придатністю відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, залежно від випадку.

▼B

- (b) *Відповідність та компетентність персоналу*
 - (1) Експлуатант повинен залучити достатню кількість персоналу для запланованої льотної та наземної експлуатації.
 - (2) Весь персонал, призначений або безпосередньо залучений до льотної та наземної експлуатації, повинен:
 - (i) мати належну підготовку;
 - (ii) продемонструвати свої можливості у виконанні покладених на нього обов'язків; та
 - (iii) знати свої обов'язки і зв'язок таких обов'язків з експлуатацією в цілому.
- (c) *Нагляд за персоналом*
 - (1) Експлуатант повинен призначити певну кількість наглядового персоналу, враховуючи структуру організації експлуатанта та чисельність залученого персоналу.
 - (2) Обов'язки та зобов'язання такого наглядового персоналу повинні бути визначені, та будь-які інші необхідні домовленості повинні бути укладені для гарантування того, що персонал може виконувати свої наглядові обов'язки.

- (3) Нагляд за членами екіпажу та персоналом, залученим до експлуатації, повинні здійснювати особи, що мають достатній досвід та практичні навички для забезпечення дотримання вимог стандартів, які зазначені у керівництві з експлуатації.

ORO.AOC.140 Вимоги до приміщень та обладнання

Відповідно до пункту ORO.GEN.215, експлуатант повинен:

- (a) використовувати відповідні наземні приміщення та обладнання для забезпечення безпечного управління його рейсами;
- (b) організувати експлуатаційні засоби підтримки на основній експлуатаційній базі, які відповідають місцю та типу експлуатації; та
- (c) забезпечити достатню площу доступного робочого простору на кожній експлуатаційній базі для персоналу, дії якого можуть вплинути на безпеку льотної експлуатації. Слід звернути увагу на потреби наземного персоналу, персоналу, що здійснює експлуатаційний контроль, відповідає за зберігання і відображення основних записів та планує польоти екіпажів.

ORO.AOC.150 Вимоги до документації

- (a) Експлуатант повинен вжити заходів для розроблення керівництв і будь-якої іншої необхідної документації та відповідних змін.
- (b) Експлуатант повинен мати змогу невідкладно поширювати експлуатаційні інструкції та іншу інформацію.

▼ M1

ПІДЧАСТИНА DEC

ДЕКЛАРАЦІЯ

ORO.DEC.100 Декларація

▼ M4

Експлуатант моторних ПС складної конструкції, використовуваних для некомерційної експлуатації або некомерційної спеціалізованої експлуатації та комерційної спеціалізованої експлуатації, повинен:

▼ M1

- (a) надати компетентному органу всю релевантну інформацію до початку експлуатації, використовуючи форму, наведену у доповненні I до цього додатка;
- (b) повідомити компетентному органу перелік альтернативних методів відповідності, які він використовує;
- (c) підтримувати відповідність застосовним вимогам та інформації, зазначеній у декларації;
- (d) невідкладно інформувати компетентний орган про будь-які зміни у його декларації або у методах відповідності, які він використовує, шляхом подання скорегованої декларації, використовуючи для цього форму, наведену в доповненні I до цього додатка; та
- (e) інформувати компетентний орган у разі припинення експлуатації.

▼ M4

ПІДЧАСТИНА SPO

КОМЕРЦІЙНА СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ORO.SPO.100 Загальні вимоги до комерційного спеціалізованого експлуатанта

- (a) Комерційний спеціалізований експлуатант повинен відповідати, окрім вимог пункту ORO.DEC.100, вимогам пунктів ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 та ORO.AOC.150.
- (b) Повітряні судна повинні мати сертифікат льотної придатності (CofA) згідно з Регламентом (ЄС) № 748/2012 або перебувати у сухому лізингу згідно з пунктом (c).

▼ M14

- (с) Комерційний спеціалізований експлуатант повинен отримати попереднє схвалення компетентного органу та відповідати таким умовам:
- (1) якщо ПС узято в оренду з екіпажем у експлуатанта третьої країни:
 - (i) стандарти безпеки експлуатанта третьої країни щодо підтримання льотної придатності та льотної експлуатації еквівалентні діючим вимогам, встановленим Регламентом (ЄС) № 1321/2014 (¹⁷) та цим Регламентом;
 - (ii) ПС експлуатанта третьої країни має стандартний SofA, виданий відповідно до додатка 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
 - (iii) тривалість оренди з екіпажем не перевищує семи місяців протягом будь-яких послідовних 12 місяців;
 - (2) якщо ПС, зареєстроване у третій країні, узято в оренду без екіпажу:
 - (i) було виявлено експлуатаційну потребу, яку не може бути задоволено шляхом оренди ПС, зареєстрованого в Союзі;
 - (ii) тривалість оренди ПС без екіпажу не перевищує семи місяців протягом послідовних 12 місяців;
 - (iii) стандарти безпеки ПС третьої країни щодо підтримання льотної придатності є еквівалентними застосовним вимогам, установленим Регламентом (ЄС) № 1321/2014;
 - (iv) повітряне судно обладнане відповідно до вимог додатка VIII (Part-SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Дозвіл на комерційну спеціалізовану експлуатацію з високим ступенем ризику

- (а) Комерційний спеціалізований експлуатант повинен подати заявку та отримати дозвіл компетентного органу експлуатанта до початку здійснення комерційної спеціалізованої експлуатації з високим ступенем ризику:
- (1) яка здійснюється над територією, на якій безпека третіх сторін на землі може бути під загрозою у разі виникнення аварійної ситуації, або
 - (2) яка, як визначено компетентним органом місцевості, на якій здійснюється експлуатація, у зв'язку з її специфічним характером та довкіллям місцевості, у якій вона здійснюється, становить високий ризик, зокрема для третіх сторін на землі.
- (b) Експлуатант повинен надати компетентному органу таку інформацію:
- (1) офіційне та комерційне найменування, адресу та поштову адресу заявника;
 - (2) опис системи управління, у тому числі організаційної структури;
 - (3) опис запропонованих видів експлуатації, у тому числі типи та кількість ПС, які будуть експлуатуватися;
 - (4) документацію щодо оцінювання ризику і відповідні стандартні експлуатаційні процедури, які вимагаються пунктом SPO.OP.230;
 - (5) заяву про те, що вся документація, яка була надіслана до компетентного органу, була перевірена експлуатантом, та у ній не виявлено жодної невідповідності застосовним вимогам.
- (с) Подання заявки на отримання дозволу або внесення до нього змін повинне здійснюватися у формі та у спосіб, встановлений компетентним органом з урахуванням застосовних вимог Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.

ORO.SPO.115 Зміни

- (а) Попереднього схвалення компетентного органу потребує будь-яка зміна, яка впливає на сферу застосування дозволу або дозволу експлуатацію. У разі внесення будь-якої зміни, яка не охоплена початковим оцінюванням ризику, до компетентного органу повинні бути подані змінені оцінювання ризику і стандартні експлуатаційні процедури (СОП).

- (b) Заявка на схвалення зміни повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб компетентний орган мав змогу перевірити відповідність Регламенту (ЄС) № 216/2008 і його імплементаційним правилам та за потреби внести зміни до дозволу. Експлуатант повинен надати компетентному органу всю релевантну документацію.
- (c) Зміна повинна бути здійснена тільки після отримання офіційного схвалення компетентним органом відповідно до ARO.OPS.150.
- (d) Експлуатант повинен діяти на умовах, встановлених компетентним органом під час таких змін, якщо застосовно.

ORO.SPO.120 Продовжений термін дії

- (a) Експлуатант, який має дозвіл на спеціалізовану експлуатацію, повинен відповідати межах і привілеям, визначеним у дозволі.
- (b) Дозвіл експлуатанта залишається дійсним за таких умов:
 - (1) експлуатант продовжує відповідати релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил, з урахуванням положень, пов'язаних із опрацюванням недоліків, зазначених у ORO.GEN.150;
 - (2) компетентному органу надається доступ до експлуатанта, як визначено у пункті ORO.GEN.140, для визначення безперервної відповідності релевантним вимогам Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційних правил; та
 - (3) дозвіл не був повернений чи анульований.
- (b) Після анулювання або повернення експлуатантом дозвіл повинен бути негайно повернений компетентному органу.

▼В

ПІДЧАСТИНА MLR

КЕРІВНИЦТВА, ЖУРНАЛИ І ЗАПИСИ

ORO.MLR.100 Керівництво з експлуатації — загальні положення

- (a) Експлуатант повинен створити керівництво з експлуатації (ОМ), як визначено в пункті 8.b додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

▼M4

- (b) Зміст ОМ повинен відображати вимоги, визначені у цьому додатку, додатку IV (Part-CAT), додатку V (Part-SPA), додатку VI (Part-NCC) та додатку VIII (Part-SPO), залежно від застосовного випадку, та не повинен суперечити умовам експлуатаційних специфікацій до сертифіката експлуатанта (АОС), дозволу SPO або декларації та переліку спеціальних схвалень, якщо застосовується.

▼В

- (c) ОМ може бути видане окремими частинами.
- (d) Весь експлуатаційний персонал повинен мати вільний доступ до розділів ОМ, які стосуються виконання обов'язків такого персоналу.
- (e) ОМ повинне підтримуватися в актуальному стані. Весь персонал повинен бути поінформований про внесені до нього зміни, які стосуються виконання обов'язків такого персоналу.
- (f) Кожний член екіпажу повинен мати персональну копію відповідних секцій ОМ, які стосуються його обов'язків. Кожний володільць ОМ або відповідних його частин відповідає за підтримку своєї копії в актуальному стані згідно з останніми змінами та виправленнями, які надає експлуатант.
- (g) Для володільців АОС:
 - (1) у разі внесення змін, які потребують повідомлення відповідно до ORO.GEN.115(b) та ORO.GEN.130(c), експлуатант повинен надати компетентному органу запропоновані зміни до дати набуття ними чинності; та

- (2) у разі внесення змін до процедур, пов'язаних із положеннями, які мають бути попередньо схвалені відповідно до ORO.GEN.130, схвалення повинне бути отримане до набуття чинності такими змінами.

▼M4

- (g1) У разі внесення будь-яких змін, пов'язаних зі схваленими стандартними експлуатаційними процедурами, володільці дозволів SPO повинні отримати попереднє схвалення до набуття чинності такими змінами.

▼B

- (h) Незважаючи на пункти (g) ►M4 та (g1) ◄, якщо в інтересах безпеки необхідні негайні зміни або виправлення, вони можуть бути опубліковані та застосовані негайно за умови подання заявки на отримання відповідного схвалення.
- (i) Експлуатант повинен впровадити всі зміни та виправлення, які вимагаються компетентним органом.
- (j) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформація, яка міститься у схвалених документах та будь-яких його змінах, була належним чином відображена у OM. Це не повинно завадити експлуатанту публікувати у OM більш консервативні дані та процедури.
- (k) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал міг розуміти мову, якою викладено ті частини OM, які стосуються його обов'язків та зобов'язань. Зміст OM повинен надаватися у формі, яка не викликає труднощів у розумінні, та враховувати принципи людського фактора.

ORO.MLR.101 Керівництво з експлуатації — структура для комерційної експлуатації

▼M13

Основна структура OM, за винятком експлуатації одномоторних гвинтових літаків з MOPSC 5 чи менше або одномоторних вертольотів іншої ніж складної конструкції з MOPSC 5 чи менше, які здійснюють зліт та посадку на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику за VFR у денний час, повинна бути такою:

▼B

- (a) Частина A: Загальні положення, які містять всю, не пов'язану з конкретними типами ПС, експлуатаційну політику, інструкції та процедури;
- (b) Частина B: Питання експлуатації ПС, що охоплюють усі пов'язані з конкретними типами ПС інструкції та процедури, з урахуванням відмінностей між типами/класами, модифікаціями або окремими ПС, які використовуються експлуатантом;
- (c) Частина C: Комерційна експлуатація повітряного транспорту, у тому числі інструкції та інформація стосовно маршруту, ролі, місцевості та аеродрому/експлуатаційного майданчика;
- (d) Частина D: Підготовка, у тому числі всі інструкції з підготовки персоналу, які вимагаються для забезпечення безпечної експлуатації.

ORO.MLR.105 Перелік мінімального обладнання

▼M5

- (a) Перелік мінімального обладнання (MEL) повинен бути запроваджений відповідно до положень пункту 8.a.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 на основі відповідного головного переліку мінімального обладнання (MMEL), як визначено у даних, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012. Якщо MMEL не був запроваджений як частина даних щодо експлуатаційної придатності, MEL може бути запроваджено відповідно до MMEL, прийнятого державою експлуатанта або реєстрації, залежно від обставин.

▼B

- (b) Компетентний орган повинен схвалити MEL та будь-які зміни до нього.
- (c) Експлуатант повинен внести відповідні зміни до MEL після будь-яких змін у MMEL протягом прийнятного строку.
- (d) Окрім переліку елементів, MEL повинен включати:

- (1) преамбулу, у тому числі вказівки та терміни та означення для льотного екіпажу і технічного персоналу, які використовують MEL;
- (2) статус ревізій MMEL, на якому базується MEL, а також статус ревізій MEL;
- (3) сферу застосування, обмеження та призначення MEL.
- (e) Експлуатант повинен:
 - (1) установити інтервали усунення несправності для кожного несправного приладу, предмета обладнання або функції, які перелічені у MEL. Інтервал усунення несправності в MEL не повинен бути менш обмежувальним, ніж відповідний інтервал усунення несправності у MMEL;
 - (2) створити ефективну програму усунення несправності;
 - (3) експлуатувати ПС після закінчення зазначеного у MEL інтервалу усунення несправності тільки у разі, якщо:
 - (i) дефект був усунений, або
 - (ii) інтервал усунення несправності було подовжено згідно з пунктом (f).
 - (f) За умови схвалення компетентним органом, експлуатант може використовувати процедуру одноразового подовження інтервалів усунення несправності категорій B, C і D, якщо:
 - (1) подовження інтервалу усунення несправності входить у межі MMEL для типу повітряного судна;
 - (2) максимальне подовження інтервалу усунення несправності дорівнює аналогічному інтервалу, зазначеному у MEL;
 - (3) подовження інтервалу усунення несправності не використовується як звичайний метод усунення несправності MEL та використовується тільки у разі, якщо події, що перебувають поза межами контролю експлуатанта, унеможливили усунення несправності;
 - (4) експлуатант встановлює опис визначених обов'язків та зобов'язань для управління подовженнями інтервалів;
 - (5) компетентному органу повідомляється про будь-яке подовження застосовного інтервалу усунення несправності; та
 - (6) встановлено план якнайшвидшого усунення несправності.
 - (g) Експлуатант повинен установити процедури експлуатації та технічного обслуговування, зазначені у MEL, з урахуванням експлуатаційних та технічних процедур, зазначених у MMEL. Такі процедури повинні бути складовою частиною керівництва експлуатанта або MEL.
 - (h) Експлуатант повинен змінити процедури експлуатації та технічного обслуговування, зазначені у MEL, після внесення будь-якої застосовної зміни до процедур експлуатації та технічного обслуговування, зазначених у MMEL.
 - (i) Якщо інше не зазначено у MEL, експлуатант повинен заповнити:
 - (1) експлуатаційні процедури, зазначені у MEL, при плануванні та/або експлуатації з несправними переліченими елементами; та
 - (2) процедури технічного обслуговування, зазначені у MEL, перед початком експлуатації з несправними переліченими елементами.
 - (j) За умови спеціального схвалення компетентним органом кожного конкретного випадку, експлуатант може експлуатувати ПС з несправними приладами, елементами обладнання або функціями, що не входять до обмежень MEL, але не виходять за межі обмежень MMEL, якщо:

▼ M2

- (1) відповідні прилади, елементи обладнання або функції не виходять за межі MMEL, як визначено в пункті (a);

▼ B

- (2) схвалення не використовується як звичайний метод здійснення експлуатації поза межами обмежень схваленого MEL і використовується тільки у разі, якщо події, що перебувають поза межами контролю експлуатанта, унеможливили відповідність MEL;
- (3) експлуатант встановлює опис визначених обов'язків та зобов'язань для управління експлуатацією ПС у разі такого схвалення; та
- (4) встановлюється план усунення несправності несправних приладів, елементів обладнання чи функцій або якнайшвидшого повернення до експлуатації ПС за обмеженнями до MEL.

ORO.MLR.110 Журнал польоту

Дані щодо ПС, його екіпажу та кожного польоту повинні зберігатися щодо кожного рейсу або серії рейсів у формі журналу польоту або його еквіваленту.

ORO.MLR.115 Ведення записів

▼M4

- (a) Такі записи повинні зберігатися не менше ніж 5 років:
 - (1) для операторів CAT — записи щодо діяльності, зазначені у ORO.GEN.200;
 - (2) для задекларованих експлуатантів — копія декларації експлуатанта, деталі отриманих схвалень та ОМ;
 - (3) для володільців дозволів SPO, окрім пункту (a)(2), — записи стосовно оцінювання ризику відповідно до SPO.OP.230 та пов'язані стандартні експлуатаційні процедури.

▼B

- (b) Така інформація, що використовується для підготовки і виконання польотів та відповідних звітів, повинна зберігатися протягом трьох місяців:
 - (1) експлуатаційний план польоту (OFP), якщо застосовується;
 - (2) повідомлення для пілотів стосовно конкретного маршруту (NOTAM) та документація щодо інструктажів служби аеронавігаційної інформації (CAI), якщо відредагована експлуатантом;
 - (3) документація щодо маси та балансу;
 - (4) повідомлення про спеціальні вантажі, у тому числі письмова інформація командира повітряного судна про небезпечні вантажі ►M4 , якщо застосовується ◀ ;
 - (5) журнал польоту або його еквівалент; та
 - (6) польотні звіти для запиту деталей будь-якої події або випадку, про які командир ПС вважає необхідним повідомити або задокументувати їх;
- (c) Персональні записи повинні зберігатися протягом зазначених нижче строків:

Свідоцтво льотного екіпажу та атестація кабінного екіпажу	Доки член екіпажу використовує свої привілеї, надані свідоцтвом або атестацією для експлуатанта повітряного судна
Підготовка члена екіпажу, перевірка та кваліфікація	3 роки
Записи про недавній досвід члена екіпажу	15 місяців
Компетенція члена екіпажу стосовно маршруту та аеродрому/завдання та місцевості, якщо доречно	3 роки
Підготовка з перевезення небезпечних вантажів, якщо доречно	3 роки

Підготовка/кваліфікаційні записи іншого персоналу, для якого програма підготовки є необхідною	Останні 2 записи щодо підготовки
---	----------------------------------

- (d) Експлуатант повинен:
- (1) підтримувати записи щодо всіх підготовок, перевірок та кваліфікацій кожного з членів екіпажу, як визначено у Part-ORO; та
 - (2) забезпечувати доступність таких записів за вимогою для відповідних членів екіпажу.
- (e) Експлуатант повинен зберігати інформацію, яка використовується для підготовки і виконання польотів, та записи про підготовку персоналу, навіть якщо експлуатант припиняє експлуатувати ПС чи бути працедавцем члена екіпажу, протягом строків, визначених у пункті (c).
- (f) Якщо член екіпажу стає членом екіпажу іншого експлуатанта, експлуатант повинен забезпечити доступність записів стосовно члена екіпажу новому експлуатанту, протягом строків, визначених у пункті (c).

ПІДЧАСТИНА SEC

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

▼M15

ORO.SEC.100 **Авіаційна безпека кабіни льотного екіпажу — літаки**

- (a) У літаку, обладнаному захищеними дверима до кабіни льотного екіпажу, такі двері повинні забезпечувати можливість замикання, та повинно бути забезпечено засоби, за допомогою яких кабіний екіпаж повідомлятиме льотний екіпаж у разі підозрілої діяльності або порушення авіаційної безпеки у кабіні.
- (b) Усі пасажирські літаки, які здійснюють комерційні перевезення пасажирів, повинні бути обладнані схваленими захищеними дверима до кабіни льотного екіпажу, що забезпечують можливість замикання та відмикання з робочого місця кожного пілота та сконструйовані відповідно до застосовних вимог льотної придатності, якщо такі літаки належать до будь-якої з таких категорій:
 - (1) літаки, МСЗМ яких перевищує 54 500 кг;
 - (2) літаки, МСЗМ яких перевищує 45 500 кг, з MOPSC більше ніж 19; або
 - (3) літаки з MOPSC більше ніж 60.
- (c) На всіх літаках, які обладнані захищеними дверима до кабіни льотного екіпажу відповідно до пункту (b):
 - (1) такі двері повинні бути закриті перед запуском двигуна для зльоту та замкнені, якщо це вимагається відповідно до процедур з авіаційної безпеки або за рішенням командира повітряного судна, поки двигун не буде вимкнено після посадки, окрім випадків, коли вважається необхідним доступ до кабіни льотного екіпажу або можливість виходу з неї уповноважених осіб відповідно до національних програм з безпеки цивільної авіації;
 - (2) повинні бути забезпечені засоби моніторингу з робочого місця кожного пілота всієї зони дверей ззовні кабіни льотного екіпажу для можливості розпізнавання осіб, які запитують вхід, та для виявлення підозрілої поведінки або потенційної загрози.

▼M4

ORO.SEC.105 **Авіаційна безпека кабіни льотного екіпажу — вертольоти**

▼B

Якщо вони встановлені, двері кабіни льотного екіпажу у вертольоті, який експлуатується з метою перевезення пасажирів, повинні забезпечувати можливість їх замикання зсередини кабіни льотного екіпажу для запобігання несанкціонованому доступу.

ПІДЧАСТИНА FC

ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ

▼M4

ORO.FC.005 Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги для експлуатанта стосовно підготовки, досвіду і кваліфікації льотного екіпажу та включає:

- (a) СЕКЦІЮ 1, яка визначає загальні вимоги, застосовні як до некомерційної експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції, так і до будь-якої комерційної експлуатації;

▼M13

- (b) СЕКЦІЮ 2, яка визначає додаткові вимоги, застосовні до комерційної експлуатації повітряного транспорту, за винятком комерційної експлуатації повітряного транспорту для перевезення пасажирів, здійснюваної за VFR у денний час, яка починається і закінчується на тому самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику у межах локальної зони, визначеної компетентним органом:

- (1) однодвигуновими гвинтовими літаками з МСЗМ 5 700 кг чи менше та MOPSC 5 чи менше; або
- (2) моторними вертольотами іншої ніж складної конструкції, обладнаними одним двигуном, з MOPSC 5 чи менше;

▼M4

- (c) СЕКЦІЮ 3, яка визначає додаткові вимоги до комерційної спеціалізованої експлуатації та для експлуатації, зазначеної у b(1) та (2).

▼M1

СЕКЦІЯ 1

Загальні вимоги

▼B

ORO.FC.100 Склад льотного екіпажу

- (a) Склад льотного екіпажу та кількість членів льотного екіпажу на визначених робочих місцях повинна бути не менше ніж мінімум, зазначений у керівництві з льотної експлуатації (AFM) або експлуатаційних обмежень, встановлених для ПС.
- (b) Льотний екіпаж повинен включати додаткових членів льотного екіпажу, якщо це вимагається типом експлуатації, та не повинен бути скорочений до меншої кількості, ніж зазначено в керівництві з експлуатації (OM).
- (c) Усі члени льотного екіпажу повинні мати свідоцтво та кваліфікаційні відмітки, видані або прийняті відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011 (¹⁸), що відповідають визначеним для них обов'язкам.
- (d) Член льотного екіпажу може бути звільнений від його/її обов'язків, пов'язаних із управлінням ПС, під час польоту іншим належно кваліфікованим членом льотного екіпажу.
- (e) Під час прийому на роботу членів льотного екіпажу, які працюють позаштатно або на основі часткової зайнятості, експлуатант повинен перевірити відповідність усім застосовним вимогам цієї підчастини та відповідних елементів додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, у тому числі вимогам щодо недавнього досвіду, з урахуванням усіх послуг, наданих членом льотного екіпажу іншим експлуатантам, для визначення, зокрема:
 - (1) загальної кількості типів або модифікацій ПС, які він експлуатував; та
 - (2) відповідних обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку.

ORO.FC.105 Призначення командира повітряного судна

- (a) Згідно з 8.е додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, експлуатант повинен призначити одного пілота з льотного екіпажу, який кваліфікований як командир повітряного судна відповідно до додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, ►M1 командиром повітряного судна або, для комерційної експлуатації повітряного транспорту — командиром. ◀

- (b) Експлуатант повинен призначати члена льотного екіпажу діяти як командир тільки за умови, що він/ вона має:
- (1) мінімальний рівень досвіду, визначений у керівництві з експлуатації;
 - (2) відповідні знання маршруту або району польотів та аеродромів, включно з запасними аеродромами, обладнання та процедур, що застосовуються;
 - (3) у разі експлуатації багаточленним екіпажем — завершений курс підготовки командира експлуатанта у разі перенавчання другого пілота в командири.
- (c) ► **M4** У разі комерційної експлуатації літаків та вертольотів ◀ командир ПС або пілот, якому може бути делеговано виконання польоту, повинен мати початкову ознайомчу підготовку щодо маршруту або району польотів та аеродромів, обладнання та процедур, що застосовуються. Такі знання маршруту/ району та аеродрому повинні підтримуватися шляхом виконання протягом 12-місячного періоду принаймні одного польоту маршрутом/районом або до аеродрому.

▼ **M4**

- (d) Пункт (c) не застосовується у разі:
- (1) залучення до комерційної експлуатації повітряного транспорту за VFR у денний час літаків з льотно-технічними характеристиками класу B; та

▼ **M5**

- (2) комерційної експлуатації для перевезення пасажирів, здійснюваної за VFR у денний час, яка починається і закінчується на тому самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику у межах локальної зони, визначеної компетентним органом, моторних вертольотів іншої ніж складної конструкції, обладнаних одним двигуном, з MOPSC, що становить 5.

▼ **B**

ORO.FC.110 Бортінженер

Якщо конструкцією літака передбачене окреме робоче місце бортінженера, льотний екіпаж повинен включати одного члена екіпажу, який має відповідну кваліфікацію згідно з застосовними національними правилами.

ORO.FC.115 Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM)

- (a) Перед початком експлуатації член льотного екіпажу повинен пройти підготовку з CRM, яка відповідає його/її функції, як зазначено в керівництві з експлуатації.
- (b) Елементи підготовки з CRM повинні бути включені до підготовки типу або класу ПС і періодичної підготовки та до курсу підготовки командира.

ORO.FC.120 Перепідготовка експлуатанта

- (a) У разі експлуатації літаків або вертольотів, член льотного екіпажу повинен завершити курс перепідготовки експлуатанта перед початком виконання лінійних польотів без нагляду:
 - (1) у разі зміни ПС, для якого вимагається рейтинг нового типу або класу;
 - (2) у разі долучення до експлуатанта.
- (b) Курс перепідготовки експлуатанта повинен включати підготовку щодо обладнання, встановленого на ПС, відповідно до функцій членів льотного екіпажу.

ORO.FC.125 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка

- (a) Члени льотного екіпажу повинні завершити підготовку щодо відмінностей та ознайомчу підготовку, якщо це вимагається додатком I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, та у разі зміни обладнання або процедур, що потребують додаткових знань типів або модифікацій, які наразі експлуатуються.
- (b) У OM повинні бути визначені випадки, у яких вимагається підготовка щодо відмінностей або ознайомча підготовка.

ORO.FC.130 Періодична підготовка та перевірка

- (a) Кожний член льотного екіпажу повинен завершити щорічну льотну та наземну періодичні підготовки відповідно до типу або модифікації ПС, які він/вона експлуатує, у тому числі підготовку на місцевості та підготовку щодо використання всього аварійного і рятувального обладнання, що перевозиться.
- (b) Кожний член льотного екіпажу повинен періодично проходити перевірку для підтвердження компетентності при виконанні процедур дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

ORO.FC.135 Кваліфікація пілота для здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота

Член льотного екіпажу, який може бути призначений до здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота, повинен завершити відповідну підготовку і перевірку, як зазначено в ОМ.

ORO.FC.140 Експлуатація більше ніж одного типу або модифікації

▼M2

- (a) Члени льотного екіпажу, які експлуатують більше ніж один тип або модифікацію ПС, повинні відповідати вимогам, встановленим у цій підчастині для кожного типу або модифікації, за винятком кредитів, що стосуються вимог до підготовки, перевірки та недавнього досвіду, визначених в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, установлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012, для застосовних типів або модифікацій.

▼B

- (b) Відповідні процедури та/або експлуатаційні обмеження повинні бути зазначені в ОМ для будь-якої експлуатації більше ніж одного типу або модифікації.

ORO.FC.145 Надання підготовки

- (a) Усі підготовки, що вимагаються у цій підчастині, повинні бути проведені:
 - (1) відповідно до програм та планів підготовки, встановлених експлуатантом в ОМ;
 - (2) належно кваліфікованим персоналом. У разі льотної підготовки і льотної підготовки на тренажері та перевірки персонал, що надає підготовку та проводить перевірки, повинен мати кваліфікацію відповідно до додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

▼M2

- (b) При розробленні програм та планів підготовки експлуатант повинен включати відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼M4

- (c) Що стосується експлуатації CAT, програми підготовки та перевірок, у тому числі навчальні плани та використання тренажерів відтворення умов польоту (FSTD), повинні бути схвалені компетентним органом.

▼B

- (d) FSTD повинен відтворювати ПС, яке використовується експлуатантом, наскільки це можливо. Відмінності між FSTD та ПС повинні бути описані та зазначені під час інструктажу або підготовки, якщо застосовується.
- (e) Експлуатант повинен встановити систему для належного моніторингу змін до FSTD та забезпечити, щоб такі зміни не впливали на відповідність програм підготовки.

▼M1

СЕКЦІЯ 2

Додаткові вимоги до комерційної експлуатації повітряного транспорту

▼B

ORO.FC.200 Склад льотного екіпажу

- (a) У будь-якому складі льотного екіпажу не повинно бути більше ніж один член екіпажу з недостатнім досвідом.

- (b) Командир може делегувати виконання польоту іншому пілоту з відповідною кваліфікацією згідно з додатком I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, за умови дотримання вимог ORO.FC.105(b)(1), (b)(2) та (c).
- (c) Спеціальні вимоги до експлуатації літаків за правилами польотів за приладами (ППП) або вночі.
- (1) Мінімальний склад льотного екіпажу повинен становити два пілоти для всіх турбогвинтових літаків з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) понад дев'ять та для всіх турбореактивних літаків.
- (2) Літаки, окрім тих, на які поширюються вимоги пункту (c)(1), повинні експлуатуватися з мінімальним екіпажем у складі двох пілотів, якщо не виконуються вимоги ORO.FC.202 — у такому разі вони можуть експлуатуватися одним пілотом.
- (d) Спеціальні вимоги до експлуатації вертольотів.
- (1) Для всіх видів експлуатації вертольотів з MOPSC понад 19 та для експлуатації за ППП вертольотів з MOPSC понад 9:
 - (i) мінімальний склад льотного екіпажу повинен становити два пілоти; та
 - (ii) командир повинен мати свідоцтво транспортного пілота (вертоліт) (ATPL (H)) з кваліфікаційною відміткою про допуск польоту за приладами, виданим відповідно до додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.
- (2) Експлуатація, що не підпадає під дію пункту (d)(1), може здійснюватися одним пілотом за ППП або вночі, за умови дотримання вимог ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Підміна членів льотного екіпажу в польоті

- (a) Командир може делегувати виконання польоту:
 - (1) іншому кваліфікованому командиру, або
 - (2) виключно для керування ПС вище ешелону польоту (FL) 200 — пілоту, який відповідає таким мінімальним кваліфікаціям:
 - (i) ATPL;
 - (ii) пройшов перепідготовку та перевірку, у тому числі рейтингову підготовку за типом відповідно до ORO.FC.220;
 - (iii) пройшов усі періодичні підготовки та перевірки відповідно до ORO.FC.230 і ORO.FC.240;
 - (iv) має компетенцію щодо маршруту/місцевості та аеродрому відповідно до ORO.FC.105.
- (b) Другий пілот може бути підмінений:
 - (1) іншим належно кваліфікованим пілотом;
 - (2) виключно для керування ПС вище ешелону польоту (FL) 200 — підмінним другим пілотом на крейсерському ешелоні, що відповідає таким мінімальним кваліфікаціям:
 - (i) має дійсне свідоцтво пілота комерційної авіації (CPL) з кваліфікаційною відміткою про допуск польоту за приладами;
 - (ii) пройшов перепідготовку та перевірку, у тому числі рейтингову підготовку за типом відповідно до ORO.FC.220, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки;
 - (iii) пройшов періодичну підготовку та перевірку відповідно до ORO.FC.230, окрім вимог стосовно тренування зльоту та посадки.
- (c) Бортінженер може бути підмінений у польоті членом екіпажу, який має відповідну кваліфікацію відповідно до застосовних національних правил.

ORO.FC.202 Експлуатація, здійснювана одним пілотом за ППП або вночі

Щоб мати змогу виконувати польоти за ППП або вночі мінімальним складом льотного екіпажу з одного пілота, як передбачено пунктом ORO.FC.200(c)(2) та (d)(2), мають бути виконані такі умови:

- (a) Експлуатант повинен включити до ОМ програму перепідготовки та періодичної підготовки пілота, яка містить додаткові вимоги щодо експлуатації одним пілотом. Пілот повинен пройти підготовку за процедурами експлуатанта стосовно:
- (1) управління двигуном і аварійними ситуаціями;
 - (2) використання нормального, нестандартного та аварійного контрольних переліків;
 - (3) комунікації зі службою управління повітряним рухом (УПР);
 - (4) процедур відправлення та заходження на посадку;
 - (5) управління автопілотом, якщо застосовується;
 - (6) використання спрощеної польотної документації;
 - (7) управління ресурсами однопілотного екіпажу.
- (b) Періодичні перевірки, які вимагаються пунктом ORO.FC.230, повинні бути виконані в ролі одного пілота на відповідному типі або класі ПС у середовищі, характерному для експлуатації.
- (c) Для експлуатації літака за ППП пілот повинен:
- (1) мати мінімум 50 годин нальоту за ППП на відповідному типі або класі літака, з яких 10 годин у ролі командира; та
 - (2) виконати протягом попередніх 90 днів на відповідному типі або класі літака:
 - (i) п'ять польотів за ППП, у тому числі три заходження на посадку за приладами, у ролі одного пілота; або
 - (ii) перевірку заходження на посадку за приладами за ППП.
- (d) Для експлуатації літака у нічний час пілот повинен:
- (1) мати мінімум 15 годин нальоту у нічний час, які можуть входити до 50 годин нальоту за ППП у пункті (c)(1); та
 - (2) виконати протягом попередніх 90 днів на відповідному типі або класі літака:
 - (i) три зльоти та посадки у нічний час у ролі одного пілота; або
 - (ii) перевірку зльоту та посадки у нічний час.
- (e) Для експлуатації вертольота за ППП пілот повинен:
- (1) мати 25 годин загальної тривалості польотів за ППП у відповідному експлуатаційному середовищі; та
 - (2) мати 25 годин льотного досвіду в ролі одного пілота на конкретному типі вертольота, схваленому для однопілотної експлуатації за ППП, з яких 10 годин польоту можуть бути виконані під наглядом, у тому числі п'ять секторів лінійних польотів за ППП, виконаних під наглядом з використанням однопілотних процедур; та
 - (3) виконати протягом попередніх 90 днів:
 - (i) п'ять польотів за ППП у ролі одного пілота, у тому числі три заходження на посадку за приладами, виконаних на схваленому для таких цілей вертольоті, або
 - (ii) перевірку заходження на посадку за приладами за ППП у ролі одного пілота на відповідному типі вертольота, тренажері льотної підготовки (FTD) або повномасштабному тренажері (FFS).

ORO.FC.205 Курс підготовки командира

- (a) Для експлуатації літаків та вертольотів, курс підготовки командира повинен включати щонайменше такі елементи:
- (1) підготовку на FSTD, яка включає лінійно орієнтовану льотну підготовку (LOFT) та/або льотну підготовку;
 - (2) професійну перевірку експлуатанта, який діє як командир;
 - (3) підготовку з виконання обов'язків командира;

- (4) лінійну підготовку в ролі командира під наглядом впродовж мінімум:
 - (i) для літаків — 10 секторів польоту; та
 - (ii) для вертольотів — 10 годин, у тому числі щонайменше 10 секторів польоту;
- (5) завершення лінійної перевірки у ролі командира та підтвердження достатнього знання маршруту або району польоту і аеродромів, у тому числі запасних аеродромів, обладнання та процедур, які будуть використовуватися; та
- (6) підготовку щодо управління ресурсами екіпажу.

ORO.FC.215 Початкова підготовка експлуатанта щодо управління ресурсами екіпажу (CRM)

- (a) Перед виконанням самостійних лінійних польотів член льотного екіпажу повинен пройти початковий курс підготовки з CRM.
- (b) Початкову підготовку з CRM повинен проводити принаймні один кваліфікований інструктор із CRM, який може залучати експертів у конкретних сферах.
- (c) Якщо член льотного екіпажу не отримав раніше теоретичної підготовки стосовно людського фактору на рівні ATPPL, він повинен завершити перед або разом з початковою підготовкою з CRM теоретичний курс, наданий експлуатантом та заснований на навчальній програмі щодо працездатності та обмежень людини для ATPPL, як визначено у додатку I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011.

ORO.FC.220 Перепідготовка та перевірка експлуатанта

- (a) Підготовка з CRM повинна бути частиною курсу перепідготовки експлуатанта.
- (b) Як тільки експлуатант починає курс перепідготовки, член льотного екіпажу не повинен призначатися до виконання льотних обов'язків на інших типах або класах ПС до завершення або припинення курсу. Мірою, якою це необхідно для підтримки експлуатації, члени екіпажу, які працюють виключно на літаках з льотно-технічними характеристиками класу В, можуть бути призначені до польотів на інших типах літаків з льотно-технічними характеристиками класу В під час курсу перепідготовки.
- (c) Обсяг підготовки, необхідний члену льотного екіпажу для курсу перепідготовки експлуатанта, повинен визначатися відповідно до стандартів кваліфікації і досвіду, зазначених у ОМ, з урахуванням його/її попередньої підготовки та досвіду.
- (d) Член льотного екіпажу повинен завершити:
 - (1) професійну перевірку експлуатанта та підготовку і перевірку з аварійно-рятувального обладнання перед початком лінійних польотів під наглядом (LIFUS); та
 - (2) лінійну перевірку після завершення лінійних польотів під наглядом. Для літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, LIFUS можуть бути виконані на будь-якому літаку відповідного класу.

▼ M2

- (e) У випадку літаків, пілоти, яким була видана кваліфікаційна відмітка типу на основі курсу з нульовим нальотом (ZFTT), повинні:
 - (1) розпочати лінійні польоти під наглядом не пізніше ніж через 21 день після завершення перевірки навичок або після відповідної підготовки, наданої експлуатантом. Зміст цієї підготовки повинен бути описаний в ОМ;
 - (2) виконати шість зльотів та посадок на FSTD не пізніше ніж через 21 день після завершення перевірки навичок під наглядом інструктора типу літаків (TRI (A)), який займає крісло іншого пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, якщо кредити визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012. Якщо такі зльоти та посадки не були виконані протягом 21 дня, експлуатант повинен забезпечити повторну підготовку, зміст якої повинен бути описаний в ОМ;
 - (3) виконати перші чотири зльоти та посадки LIFUS на літаку під наглядом TRI(A), який займає крісло іншого пілота. Кількість зльотів та посадок може бути зменшена, якщо кредити визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼B

ORO.FC.230 Періодична підготовка та перевірка

- (a) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти періодичну підготовку та перевірку стосовно типу або модифікації ПС, які він експлуатує.
- (b) *Професійна перевірка експлуатанта*
 - (1) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти професійну перевірку експлуатанта як частину нормального складу екіпажу для підтвердження компетентності при виконанні процедур дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.
 - (2) За необхідності, якщо член льотного екіпажу повинен буде здійснювати експлуатацію за ППП, професійна перевірка експлуатанта проводиться без використання зовнішніх візуальних орієнтирів.
 - (3) Строк чинності професійної перевірки експлуатанта повинен становити шість календарних місяців. Для експлуатації за VFR у денний час літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, яка здійснюється протягом сезонів тривалістю не більше ніж вісім послідовних місяців, однієї професійної перевірки експлуатанта буде достатньо. Професійна перевірка експлуатанта повинна бути здійснена перед початком комерційної експлуатації повітряного транспорту.

▼M5

- (4) Член льотного екіпажу, залучений до експлуатації у денний час за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами моторного вертольота іншої ніж складної конструкції, може пройти професійну перевірку експлуатанта тільки на одному з відповідних типів, що ними володіє експлуатант. Професійна перевірка експлуатанта кожного разу повинна проводитися на типі ПС, яке використовувалося для професійної перевірки найдавніше. Відповідні типи вертольотів, які можна згрупувати для цілей професійної перевірки експлуатанта, повинні зазначатися у ОМ.
- (5) Незважаючи на ORO.FC.145(a)(2), для експлуатації моторних вертольотів іншої ніж складної конструкції в денний час та за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами та літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, перевірка може бути проведена належно кваліфікованим командиром, призначеним експлуатантом, який пройшов підготовку з концепцій CRM та може оцінювати навички CRM. Експлуатант повинен повідомити компетентний орган про призначених осіб.

▼B

- (c) *Лінійна перевірка*
 - (1) Кожен член льотного екіпажу повинен пройти лінійну перевірку на ПС для підтвердження компетентності у виконанні нормальної лінійної експлуатації, описаної у ОМ. Строк чинності лінійної перевірки повинен становити 12 календарних місяців.
 - (2) Незважаючи на ORO.FC.145(a)(2), лінійні перевірки можуть проводитися належно кваліфікованим командиром, призначеним експлуатантом, який пройшов підготовку з концепцій CRM та може оцінювати навички CRM.
- (d) *Підготовка та перевірка з аварійно-рятувального обладнання*

Кожен член льотного екіпажу повинен пройти підготовку і перевірку стосовно розташування та використання всього аварійно-рятувального обладнання на борту. Термін дії перевірки з аварійно-рятувального обладнання повинен становити 12 календарних місяців.
- (e) *Підготовка з CRM*
 - (1) Елементи CRM повинні бути включені в усі відповідні етапи періодичної підготовки.
 - (2) Кожний член льотного екіпажу повинен пройти спеціальну модульну підготовку з CRM. Всі основні теми підготовки з CRM повинні бути розкриті шляхом якомога більш рівномірного розподілу модульних занять впродовж кожного трирічного періоду.
- (f) Щонайменше кожні 12 календарних місяців кожний член льотного екіпажу повинен пройти наземну та

льотну підготовки на FSTD чи на ПС, або комбіновану підготовку на FSTD та на ПС.

- (g) Терміни дії, зазначені у (b)(3), (c) і (d), повинні розраховуватися з кінця місяця, у який проходила перевірка.
- (h) Якщо зазначені вище обов'язкові підготовка або перевірки здійснювалися в останні три місяці терміну дії, новий термін дії повинен розраховуватися з першої дати завершення дії.

ORO.FC.235 Кваліфікація пілота для здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота

- (a) Командири, обов'язки яких вимагають здійснення експлуатації з будь-якого крісла пілота та виконання обов'язків другого пілота, або командири, до обов'язків яких належить проведення підготовки або перевірки, повинні пройти додаткову підготовку і перевірку, як зазначено в ОМ. Перевірка може бути проведена разом з професійною перевіркою експлуатанта, передбаченою в пункті ORO.FC.230(b).
- (b) Додаткова підготовка та перевірка повинні включати щонайменше:
 - (1) відмову двигуна під час зльоту;
 - (2) заходження на посадку з одним несправним двигуном та відходження на друге коло; та
 - (3) посадку з одним несправним двигуном.
- (c) Що стосується вертольотів, командири повинні також пройти професійну перевірку з лівого та правого крісел або альтернативні професійні перевірки за умови, що, якщо професійна рейтингова перевірка за типом поєднана з професійною перевіркою експлуатанта, командир проходить його/її підготовку чи перевірку зі свого звичайного крісла.
- (d) При виконанні на ПС маневрів з несправним двигуном, відмова двигуна повинна бути змодельована.
- (e) При здійсненні експлуатації з крісла другого пілота, перевірки, передбачені пунктом ORO.FC.230, необхідні для здійснення експлуатації з крісла командира, також повинні бути дійсними та чинними.
- (f) Пілот, який змінює командира, повинен продемонструвати, одночасно з професійною перевіркою експлуатанта, передбаченою пунктом ORO.FC.230(b), практичні вправи та процедури, які зазвичай не входять до його обов'язків. Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значними, практичні вправи можуть виконуватися з будь-якого крісла.
- (g) Пілот, інший ніж командир, який займає крісло командира, повинен продемонструвати, одночасно з професійною перевіркою експлуатанта, передбаченою пунктом ORO.FC.230(b), практичні вправи та процедури, які входять до обов'язків командира, який діє як наглядний пілот. Якщо відмінності між лівим та правим кріслом не є значними, практичні вправи можуть виконуватися з будь-якого крісла.

ORO.FC.240 Експлуатація більш ніж одного типу або модифікації

- (a) Процедури або експлуатаційні обмеження для експлуатації більш ніж одного типу або модифікації, зазначені у ОМ та схвалені компетентним органом, мають включати:
 - (1) мінімальний рівень досвіду членів льотного екіпажу;
 - (2) мінімальний рівень досвіду на одному типі або модифікації перед початком підготовки та експлуатації на іншому типі або модифікації;
 - (3) процес, за допомогою якого льотний екіпаж, кваліфікований на одному типі чи модифікації ПС, буде проходити підготовку або отримувати кваліфікацію на іншому типі чи модифікації; та
 - (4) усі застосовні вимоги до недавнього досвіду для кожного типу або модифікації.
- (b) Якщо член льотного екіпажу здійснює експлуатацію вертольотів та літаків, такий член льотного екіпажу повинен обмежуватися експлуатацією тільки одного типу літака та одного типу вертольота.
- (c) Пункт (a) не повинен застосовуватися до експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, якщо така експлуатація обмежується однопілотними класами літаків із поршневыми двигунами за VFR у денний час. Пункт (b) не повинен застосовуватися до експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В, якщо така експлуатація обмежується однопілотними класами літаків із поршневыми двигунами.

ORO.FC.A.245 Альтернативні програми підготовки та кваліфікації

- (a) Експлуатант літаків, який має відповідний досвід, може замінити одну або декілька із зазначених нижче вимог до підготовки та перевірки льотного екіпажу програмою альтернативної підготовки та кваліфікації (АТQP), схваленою компетентним органом:
- (1) SPA.LVO.120 щодо підготовки та кваліфікації льотного екіпажу;
 - (2) перепідготовку та перевірку;
 - (3) підготовку щодо відмінностей та ознайомчу підготовку;
 - (4) курс підготовки командира;
 - (5) періодичну підготовку і перевірку; та
 - (6) експлуатацію більш ніж одного типу або модифікації.
- (b) АТQP повинна включати підготовку та перевірку, за допомогою яких встановлюється та підтримується рівень професійних знань, який є принаймні еквівалентним рівню, який досягається завдяки дотриманню положень ORO.FC.220 та ORO.FC.230. Рівень підготовки льотного екіпажу та їх професійної кваліфікації повинен бути підтверджений до того, як такий екіпаж отримає схвалення АТQP компетентного органу.
- (c) Експлуатант, який подає заявку на схвалення АТQP, повинен надати компетентному органу план реалізації заходів, у тому числі опис рівня підготовки льотного екіпажу та його професійної кваліфікації, який має бути досягнутий.
- (d) На додаток до перевірок, що вимагаються пунктами ORO.FC.230 та FCL.060 додатка I (Part-FCL) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011, кожен член льотного екіпажу повинен пройти лінійно орієнтоване оцінювання (LOE) на FSTD. Строк чинності LOE повинен становити 12 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо LOE здійснювалося в останні три місяці строку чинності, новий строк чинності розраховується з першої дати завершення дії.
- (e) Після двох років експлуатації зі схваленим АТQP, експлуатант може, отримавши схвалення компетентного органу, подовжити строк чинності перевірок, зазначених у ORO.FC.230, таким чином:
- (1) Професійна перевірка експлуатанта — до 12 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо перевірка здійснюється протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.
 - (2) Лінійна перевірка — до 24 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо така перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.
 - (3) Перевірка з аварійно-рятувального обладнання — до 24 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо така перевірка здійснювалася протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.

ORO.FC.A.250 Командири, які мають свідоцтво комерційного пілота CPL(A)

▼M10

- (a) Володілець CPL(A) (для літаків) повинен діяти виключно як командир ПС під час комерційної експлуатації літаків з одним пілотом, якщо виконується одна з таких умов:
- (1) у разі перевезення пасажирів згідно з VFR поза радіусом 50 морських миль (90 км) від аеродрому відправлення, пілот має мінімум 500 годин польотного часу на літаках або має дійсну кваліфікаційну відмітку про допуск до польоту за приладами;
 - (2) у разі експлуатації багатомоторного типу літака згідно з ППП, пілот має мінімум 700 годин польотного часу на літаках, у тому числі 400 годин у ролі командира повітряного судна. Цей час повинен включати 100 годин польотів за ППП та 40 годин експлуатації на багатомоторних літаках. 400 годин у ролі командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин у ролі другого пілота в системі екіпажу з декількома пілотами, описаній у керівництві з експлуатації. Заміна повинна виконуватися згідно з таким принципом: дві години польотного часу в ролі другого пілота за одну годину в ролі командира повітряного судна;

- (3) у разі експлуатації одномоторного літака згідно з ППП, пілот має мінімум 700 годин польотного часу на літаках, у тому числі 400 годин у ролі командира повітряного судна. Цей час повинен включати 100 годин польотів згідно з ППП. 400 годин у ролі командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин у ролі другого пілота в системі екіпажу з декількома пілотами, описаній у керівництві з експлуатації. Заміна повинна виконуватися згідно з таким принципом: дві години польотного часу в ролі другого пілота за одну годину в ролі командира повітряного судна.

▼В

- (b) Щодо експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В у денний час згідно з VFR положення пункту (a)(1) не застосовуються.

ORO.FC.H.250 Командири, які мають свідоцтво комерційного пілота CPL(H)

- (a) Володілець CPL(H) (для вертольотів) повинен діяти виключно як командира ПС під час комерційної експлуатації вертольотів з одним пілотом, якщо:
- (1) у разі експлуатації згідно з ППП, пілот має мінімум 700 годин нальоту на вертольотах, у тому числі 300 годин у ролі командира повітряного судна. Цей час повинен включати 100 годин польотів за ППП. 300 годин у ролі командира повітряного судна можна замінити певною кількістю годин у ролі другого пілота в системі екіпажу з декількома пілотами, описаній у керівництві з експлуатації. Заміна повинна виконуватися згідно з таким принципом: дві години польотного часу в ролі другого пілота за одну годину в ролі командира повітряного судна;
- (2) у разі експлуатації за візуальних метеорологічних умов (VMC) у нічний час, пілот має:
- (i) дійсну кваліфікаційну відмітку про допуск до польоту за приладами; або
- (ii) 300 годин нальоту на вертольотах, у тому числі 100 годин у ролі командира повітряного судна та 10 годин пілотування вночі.

▼M4

СЕКЦІЯ 3

Додаткові вимоги до комерційної спеціалізованої експлуатації та експлуатації CAT, згаданої в пунктах ORO.FC.005(b)(1) і (2)

ORO.FC.330 Періодична підготовка та перевірка — професійна перевірка експлуатанта

- (a) Кожен член льотного екіпажу повинен пройти професійну перевірку експлуатанта для підтвердження своєї компетентності у виконанні процедур дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях, що охоплює відповідні аспекти, пов'язані зі спеціалізованими завданнями, описаними в керівництві з експлуатації.
- (b) Належна увага повинна приділятися експлуатації за ППП або вночі.
- (c) Строк чинності професійної перевірки експлуатанта повинен становити 12 календарних місяців. Строк чинності розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка. Якщо професійна перевірка експлуатанта здійснюється протягом останніх трьох місяців строку чинності, новий строк чинності повинен розраховуватися з першої дати втрати чинності.

▼В

ПІДЧАСТИНА СС

КАБІННИЙ ЕКІПАЖ

ORO.CC.005 Сфера застосування

▼M1

Ця підчастина встановлює вимоги до експлуатанта при експлуатації повітряних суден з кабінным екіпажем та включає:

- (a) Секцію 1, у якій визначаються загальні вимоги, застосовні до всіх видів експлуатації; та
- (b) Секцію 2, у якій визначаються додаткові вимоги, застосовні тільки до комерційної експлуатації повітряного транспорту.

▼B

СЕКЦІЯ 1

▼M1

Загальні вимоги

▼M14

ORO.CC.100 Чисельність і склад екіпажу

- (a) Для експлуатації ПС з MOPSC більше ніж 19 у разі перевезення одного або більше пасажирів повинен бути призначений щонайменше один член кабінного екіпажу.
- (b) Для цілей дотримання вимог пункту (a), мінімальна кількість членів кабінного екіпажу повинна становити найбільше серед таких значень:
 - (1) кількість членів кабінного екіпажу, встановлена у процесі сертифікації ПС відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій для конкретної конфігурації кабіни ПС експлуатанта, або
 - (2) якщо кількість відповідно до пункту (1) не була визначена, кількість членів кабінного екіпажу, встановлена у процесі сертифікації ПС для максимальної сертифікованої конфігурації пасажирських крісел, зменшується на 1 для кожних 50 пасажирських крісел для кабіної конфігурації ПС, яка використовується експлуатантом з сертифікованою пасажиромісткістю нижче максимальної;
 - (3) один член кабінного екіпажу на кожні 50 або частку від 50 пасажирських крісел, встановлених у одному салоні ПС.
- (c) Для експлуатації з більше ніж одним членом кабінного екіпажу експлуатант повинен призначити одного члена кабінного екіпажу, який є підзвітним командирі повітряного судна.
- (d) Як відступ від пункту (a), некомерційна експлуатація повітряних суден, MOPSC яких становить більше ніж 19, може бути здійснена без залученого члена кабінного екіпажу, за умови попереднього схвалення компетентного органу. Для отримання схвалення експлуатант повинен забезпечити дотримання усіх таких умов:
 - (1) не більше 19 пасажирів на борту;
 - (2) експлуатант розробив процедури для такої експлуатації.

▼B

ORO.CC.110 Умови для призначення обов'язків

- (a) Члени кабінного екіпажу можуть бути призначені виконувати обов'язки на борту повітряного судна, якщо:
 - (1) їм виповнилося 18 років;
 - (2) вони були оцінені відповідно до застосовних вимог додатка IV (Part-MED) до Регламенту (ЄС) № 1178/2011 та були визнані фізично і психічно придатними для безпечного виконання своїх обов'язків; та
 - (3) вони успішно пройшли всю необхідну підготовку та перевірки, які вимагаються цією підчастиною, та є компетентними для виконання призначених обов'язків згідно з процедурами, зазначеними у керівництві з експлуатації.
- (b) Перед призначенням обов'язків членам кабінного екіпажу, які працюють позаштатно або на основі часткової зайнятості, експлуатант повинен переконатися, що були дотримані всі застосовні вимоги цієї підчастини, з урахуванням усіх послуг, наданих членом кабінного екіпажу будь-яким іншим експлуатантам, для визначення, зокрема:
 - (1) загальної кількості типів та модифікацій ПС, які він експлуатував; та
 - (2) відповідних обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку.
- (c) Пасажири мають бути чітко поінформовані щодо залучених членів кабінного екіпажу, а також їхніх функцій, що стосуються забезпечення безпеки пасажирів та польоту.

ORO.CC.115 Проведення курсів підготовки та пов'язаних перевірок

- (a) Експлуатант повинен розробити детальну програму і план для кожного курсу підготовки відповідно до діючих застосовних вимог цієї підчастини і додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀, якщо застосовно, з метою повного охоплення обов'язків та зобов'язань членів кабінного екіпажу.
- (b) Кожний курс підготовки повинен включати теоретичний та практичний інструктаж, а також індивідуальні або групові практичні заняття, які відповідають кожному предмету підготовки, для цілей досягнення та підтримки членом кабінного екіпажу достатнього рівня професійної підготовки відповідно до положень цієї підчастини.
- (c) Кожний навчальний курс повинен проводитися:
 - (1) у структурований і практичний спосіб;
 - (2) персоналом, який має відповідну кваліфікацію з предмета підготовки.
- (d) Під час або після завершення підготовки відповідно до вимог цієї підчастини кожен член кабінного екіпажу повинен пройти перевірку, що охоплює всі елементи підготовки відповідної програми підготовки, окрім підготовки з управління ресурсами екіпажу (CRM). Перевірка повинна проводитися персоналом з відповідною кваліфікацією, який може перевірити досягнення та/або підтримання членом кабінного екіпажу необхідного рівня професійної підготовки.
- (e) Курс підготовки з CRM та модулі з CRM, якщо застосовно, повинен проводити інструктор кабінного екіпажу з CRM. Якщо елементи тренування з CRM включені у інші програми підготовки, інструктор з CRM повинен управляти процесом визначення та впровадження навчального плану.

ORO.CC.120 Початковий курс підготовки

- (a) Кожен новий учасник підготовки, який ще не має дійсної атестації члена кабінного екіпажу, виданої відповідно до додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀, повинен:
 - (1) отримати початковий курс підготовки, як зазначено в пункті CC.TRA.220 згаданого додатка; та
 - (2) успішно скласти відповідний екзамен перед проходженням іншого тренування, якого вимагає ця підчастина.
- (b) Елементи початкової програми підготовки можуть бути поєднані з початковою підготовкою на конкретному типі ПС та перепідготовкою експлуатанта за умови дотримання вимог CC.TRA.220 та реєстрації будь-яких таких елементів як елементів початкового курсу підготовки у записах щодо підготовки відповідних членів кабінного екіпажу.

ORO.CC.125 Підготовка, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовка експлуатанта

- (a) Кожен член кабінного екіпажу повинен завершити відповідну підготовку, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовку експлуатанта, а також відповідні перевірки, перед тим, як бути:
 - (1) вперше призначеним експлуатантом для роботи у ролі члена кабінного екіпажу, або
 - (2) призначеним експлуатантом виконувати експлуатацію іншого типу ПС.

▼M2

- (b) При розробленні програм та планів підготовки, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовки експлуатанта експлуатант повинен включати, за наявності, відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼B

- (c) Програми підготовки, яка стосується конкретного типу ПС, повинні:
 - (1) включати підготовку та практику на репрезентативному тренажері або безпосередньо на повітряному судні; та
 - (2) охоплювати принаймні такі елементи підготовки, яка стосується конкретного типу ПС:
 - (i) опис ПС, який відповідає обов'язкам кабінного екіпажу;

- (ii) усе встановлене обладнання та системи забезпечення безпеки, що стосуються обов'язків кабінного екіпажу;
 - (iii) експлуатацію та відкриття кожним членом кабінного екіпажу кожного типу або модифікації звичайних і аварійних дверей та виходів у нормальному та аварійному режимах;
 - (iv) демонстрацію експлуатації інших виходів, у тому числі вікон кабіни льотного екіпажу;
 - (v) протипожежне обладнання та обладнання проти задимлення, якщо вони встановлені;
 - (vi) тренування щодо спусків для евакуації, якщо вони встановлені;
 - (vii) експлуатацію крісла, системи прив'язних ременів та фіксації та обладнання кисневої системи у разі втрати працездатності пілотом.
- (d) Програми перепідготовки експлуатанта для кожного типу ПС, який буде експлуатуватися, повинні:
- (1) включати підготовку та практику на репрезентативному тренажері або безпосередньо на повітряному судні;
 - (2) включати підготовку щодо стандартних експлуатаційних процедур експлуатанта для членів кабінного екіпажу, які вперше будуть призначені експлуатантом виконувати свої обов'язки;
 - (3) охоплювати принаймні такі елементи підготовки, яка стосується конкретного типу ПС:
 - (i) опис конфігурації кабіни;
 - (ii) розташування, зняття та використання усього портативного обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання на борту;
 - (iii) усі процедури дій у нормальних та аварійних ситуаціях;
 - (iv) обслуговування пасажирів та управління потоком пасажирів;
 - (v) протипожежну підготовку та підготовку щодо протидії задимленню, у тому числі використання усього протипожежного та захисного обладнання, репрезентативного для обладнання, яке міститься на борту;
 - (vi) процедури евакуації;
 - (vii) процедури у разі втрати працездатності пілотом;
 - (viii) застосовні вимоги та процедури безпеки;
 - (ix) управління ресурсами екіпажу.

ORO.CC.130 Підготовка щодо відмінностей повітряних суден

- (a) Окрім підготовки, яка передбачена вимагається пунктом ORO.CC.125, член кабінного екіпажу повинен завершити відповідну підготовку і перевірку, які охоплюють будь-які відмінності ПС, перед призначенням на:
- (1) модифікація типу ПС, яка зараз експлуатується, або
 - (2) тип ПС, який зараз експлуатується, або модифікація з відмінним:
 - (i) обладнанням забезпечення безпеки;
 - (ii) розташуванням обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання, або
 - (iii) процедурами дій у нормальних та аварійних ситуаціях.
- (b) Програма підготовки щодо відмінностей повітряних суден повинна:
- (1) визначатися, за необхідності, на основі порівняння з програмою підготовки, яку пройшов член кабінного екіпажу, згідно з ORO.CC.125(c) і (d), для відповідного типу ПС; та
 - (2) включати підготовку та практику на репрезентативному тренажері або безпосередньо на повітряному судні, залежно від елемента, охопленого підготовкою щодо відмінностей;

▼ M2

- (c) При розробці програми підготовки щодо відмінностей повітряних суден для модифікації типу ПС, який наразі експлуатується, експлуатант повинен включати, за наявності, відповідні елементи,

визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених згідно з Регламентом (ЄС) № 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 Ознайомлення

Після завершення підготовки, яка стосується конкретного типу ПС, і перепідготовки на конкретному типі ПС кожен член кабінного екіпажу повинен завершити відповідне ознайомлення під наглядом з таким типом ПС перед його призначенням членом мінімального складу кабінного екіпажу відповідно до пункту ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Періодична підготовка

- (a) Кожен член кабінного екіпажу повинен щорічно проходити періодичну підготовку та перевірку.
- (b) Періодична підготовка повинна охоплювати дії, призначені кожному члену кабінного екіпажу процедурами дій у нормальних та аварійних ситуаціях, а також тренування, пов'язані з кожним типом та/або модифікацією ПС, який буде експлуатуватися.
- (c) Елементи підготовки, яка стосується конкретного типу ПС:
 - (1) Періодична підготовка повинна включати щорічні тренування з управління для кожного члена кабінного екіпажу з метою імітації експлуатації кожного типу чи модифікації нормальних та аварійних дверей і виходів для евакуації пасажирів.
 - (2) З інтервалами не більше трьох років, періодична підготовка також повинна включати:
 - (i) експлуатацію та відкриття кожним членом кабінного екіпажу звичайних і аварійних виходів у нормальному та аварійному режимах на репрезентативному тренажері або на ПС кожного типу чи модифікації;
 - (ii) експлуатацію кожним членом кабінного екіпажу захисних дверей до кабіни льотного екіпажу у нормальному і аварійному режимах на репрезентативному тренажері або на ПС, а також експлуатацію крісла та системи прив'язних ременів, а також практичну демонстрацію обладнання кисневої системи, необхідного у разі втрати працездатності пілотом;
 - (iii) демонстрацію експлуатації всіх інших виходів, у тому числі вікон кабіни льотного екіпажу; та
 - (iv) демонстрацію використання рятувального плоту або аварійного плоту, якщо встановлені.
- (d) Специфічні елементи підготовки експлуатанта:
 - (1) Щорічна періодична підготовка повинна включати:
 - (i) для кожного члена кабінного екіпажу:
 - (A) розташування всього обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувального обладнання, яке встановлене або перевозиться на борту, та його застосування; та
 - (B) надягання рятувальних жилетів, портативних кисневих апаратів та обладнання для захисту органів дихання (РВЕ);
 - (ii) розміщення речей у пасажирському відділенні;
 - (iii) процедури, пов'язані з забрудненням поверхні ПС;
 - (iv) процедури дій у аварійних ситуаціях;
 - (v) процедури евакуації;
 - (vi) розгляд інцидентів та аварій;
 - (vii) управління ресурсами екіпажу;
 - (viii) аспекти повітряної медицини та надання першої допомоги, у використанні відповідного обладнання;
 - (ix) процедури безпеки.
 - (2) З інтервалами не більше трьох років, періодична підготовка також повинна включати:
 - (i) використання піротехніки (фактичної або репрезентативних виробів);

- (ii) практичну демонстрацію використання контрольних переліків льотного екіпажу;
- (iii) практичну підготовку з використання всього протипожежного обладнання, у тому числі захисного одягу, репрезентативного для того, що міститься на борту повітряного судна;
- (iv) для кожного члена кабінного екіпажу:
 - (A) гасіння пожежі, яка є характерною для внутрішньої пожежі на борту;
 - (B) надягання і використання PBE в імітованому закритому задимленому середовищі.
- (e) Терміни дії:
 - (1) Термін дії щорічної періодичної підготовки становить 12 календарних місяців та розраховується з кінця місяця, у який проводилася перевірка.
 - (2) Якщо періодична підготовка та перевірка, як того вимагає пункт (a), проводилися протягом останніх трьох місяців терміну дії, новий термін дії розраховується з першої дати завершення дії.
 - (3) Для додаткових елементів підготовки, які проводяться кожні три роки та зазначені у пунктах (c)(2) і (d)(2), термін дії становить 36 календарних місяців та розраховується з кінця місяця, у який проводилися перевірки.

ORO.CC.145 Повторна підготовка

- (a) Якщо член кабінного екіпажу впродовж попередніх шести місяців в межах строку чинності останньої відповідної періодичної підготовки та перевірки:
 - (1) не виконував ніяких польотних обов'язків, перед повторним призначенням таких обов'язків він повинен завершити курс повторної підготовки та пройти перевірку щодо кожного типу ПС, яке буде експлуатуватися, або
 - (2) не виконував польотних обов'язків на конкретному типі ПС, перед повторним призначенням обов'язків він повинен завершити на такому типі повітряних суден:
 - (i) повторну підготовку та перевірку, або
 - (ii) два ознайомчі польоти відповідно до пункту ORO.CC.135.
- (b) Для кожного типу ПС програма повторної підготовки повинна охоплювати принаймні:
 - (1) процедури дій у аварійних ситуаціях;
 - (2) процедури евакуації;
 - (3) експлуатацію та відкриття кожним членом кабінного екіпажу кожного типу або модифікації звичайних і аварійних виходів та захисних дверей до кабіни льотного екіпажу у нормальному та аварійному режимах;
 - (4) демонстрацію експлуатації всіх інших виходів, у тому числі вікон кабіни льотного екіпажу;
 - (5) розташування всього відповідного обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувального обладнання, яке встановлене або перевозиться на борту, та його застосування;
- (c) Експлуатант може вирішити замінити повторну підготовку періодичною підготовкою, якщо відновлення польотних обов'язків члена кабінного екіпажу починається протягом строку чинності останньої льотної періодичної підготовки та перевірки. Якщо такий строк закінчився, повторну підготовку можна замінити тільки перепідготовкою, яка стосується конкретного типу ПС, та перепідготовкою експлуатанта, як зазначено в ORO.CC.125.

СЕКЦІЯ 2

Додаткові вимоги до комерційної експлуатації повітряного транспорту

ORO.CC.200 Старший член кабінного екіпажу

- (a) Якщо є потреба у більш ніж одному члені кабінного екіпажу, до складу такого кабінного екіпажу повинен входити призначений експлуатантом старший член кабінного екіпажу.
- (b) Експлуатант призначає членів кабінного екіпажу на посаду старшого члена кабінного екіпажу, тільки якщо вони:

- (1) мають принаймні один рік досвіду роботи на посаді члена кабінного екіпажу; та
- (2) успішно завершили курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу та пройшли перевірку.
- (c) Курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу повинен охоплювати всі обов'язки та зобов'язання старших членів кабінного екіпажу та включати принаймні такі елементи:
 - (1) інструктаж перед польотом;
 - (2) взаємодію з екіпажем;
 - (3) огляд вимог експлуатанта та вимог законодавства;
 - (4) звітування про авіаційні аварії та інциденти;
 - (5) вплив людського фактору та управління ресурсами екіпажу (CRM); та
 - (6) обмеження польотного та службового часу, а також вимоги щодо відпочинку.
- (d) Старший член кабінного екіпажу відповідає перед командиром ПС за виконання та координацію процедур дій у нормальних та аварійних ситуаціях, зазначених у керівництві з експлуатації, у тому числі для припинення виконання не пов'язаних з безпекою обов'язків для цілей забезпечення безпеки або охорони.
- (e) Експлуатант повинен впровадити процедури вибору найбільш належно кваліфікованого члена кабінного екіпажу на роль старшого члена кабінного екіпажу, якщо призначений раніше старший член кабінного екіпажу з якоїсь причини не може працювати. Зміни у таких процедурах повинні бути повідомлені компетентному органу.

▼M14

ORO.CC.205 Скорочення кількості членів кабінного екіпажу впродовж наземної експлуатації та у непередбачених обставинах

- (a) Коли на борту ПС перебувають пасажирів, мінімальна кількість членів кабінного екіпажу згідно з вимогами пункту ORO.CC.100 повинна бути на борту повітряного судна та бути готовою діяти.
- (b) Як відступ від пункту (a), мінімальна кількість членів кабінного екіпажу може бути зменшена у будь-якому з таких випадків:
 - (1) при проведенні нормальної наземної експлуатації, не пов'язаної з заправкою або зливанням пального, коли ПС перебуває на стоянці;
 - (2) за непередбачених обставин, якщо кількість пасажирів на борту зменшена. У такому разі після виконання такого рейсу потрібно надіслати відповідний звіт до компетентного органу;
 - (3) для цілей забезпечення відпочинку в польоті під час етапу крейсерського польоту відповідно до пункту ORO.FTL.205(e) або як захід для зменшення втоми, впроваджений експлуатантом.
- (c) Для цілей пунктів (b)(1) і (b)(2), процедури експлуатанта, що містяться в керівництві з експлуатації, повинні забезпечувати, щоб:
 - (1) було досягнуто еквівалентного рівня безпеки зі зменшеною кількістю членів кабінного екіпажу, зокрема для евакуації пасажирів;
 - (2) незважаючи на зменшену кількість членів кабінного екіпажу, старший член кабінного екіпажу був присутній на борту відповідно до пункту ORO.CC.200;
 - (3) на борту перебував принаймні один член кабінного екіпажу на кожні 50 або частку від 50 пасажирів, що перебувають у одному салоні ПС;
 - (4) що стосується нормальної наземної експлуатації ПС, яка вимагає більше ніж одного члена кабінного екіпажу, кількість, визначена відповідно до пункту (3), повинна бути збільшена на одного члена кабінного екіпажу на кожні два аварійних виходи на рівні підлоги.
- (d) Для цілей пункту (b)(3) експлуатант повинен:
 - (1) провести оцінювання ризику для визначення кількості членів кабінного екіпажу, які повинні перебувати на борту та бути готовими діяти у будь-який час під час крейсерського польоту;

- (2) визначити заходи для пом'якшення наслідків перебування на борту та готовності діяти під час крейсерського польоту меншої кількості членів кабінного екіпажу;
- (3) встановлення у керівництві з експлуатації спеціальних процедур, у тому числі для відпочинку у польоті старшого члена кабінного екіпажу, для забезпечення постійного належного обслуговування пасажирів та ефективного управління у будь-яких нестандартних і аварійних ситуаціях;
- (4) зазначити у схемі специфікацій польотного часу відповідно до пункту ORO.FTL.125 умови, за яких членам кабінного екіпажу може бути забезпечений відпочинок у польоті.

▼B

ORO.CC.210 Додаткові умови призначення для виконання обов'язків

Члени кабінного екіпажу можуть призначатися до виконання обов'язків та експлуатації певного типу чи модифікації ПС, тільки якщо вони:

- (a) мають дійсну атестацію, видану відповідно до додатка V (Part-CC) до ►M4 Регламенту (ЄС) № 1178/2011 ◀ ;
- (b) мають кваліфікацію для роботи на такому типі чи модифікації ПС відповідно до вимог цієї підчастини;
- (c) відповідають іншим застосовним вимогам цієї підчастини та додатка IV (Part-CAT);
- (d) носять відповідну форму кабінного екіпажу експлуатанта.

ORO.CC.215 Програми підготовки і перевірки та відповідна документація

- (a) Програми підготовки і перевірки, у тому числі відповідні плани підготовки, які вимагаються цією підчастиною, повинні затверджуватися компетентним органом та міститися у ОМ.
- (b) Після успішного завершення членом кабінного екіпажу курсу підготовки та відповідної перевірки експлуатант повинен:
 - (1) оновити записи щодо підготовки члена кабінного екіпажу відповідно до ORO.MLR.115; та
 - (2) надати йому перелік, що містить оновлені строки чинності, які стосуються тих типів та модифікацій ПС, для експлуатації яких член кабінного екіпажу має кваліфікацію.

ORO.CC.250 Експлуатація більш ніж одного типу або модифікації ПС

- (a) Член кабінного екіпажу не може бути призначеним для експлуатації більше ніж трьох типів ПС, окрім випадків, коли, за згодою компетентного органу, члена кабінного екіпажу можуть призначити для експлуатації чотирьох типів ПС, якщо принаймні у двох із типів:
 - (1) обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувальне обладнання та типові процедури дій у нормальних і аварійних ситуаціях є подібними; та
 - (2) загальні процедури дій у нормальних і аварійних ситуаціях є ідентичними.
- (b) Для цілей пункту (a), а також для цілей підготовки та кваліфікації кабінного екіпажу, експлуатант повинен визначити:

▼M2

- (1) кожне ПС як певний тип чи модифікацію з урахуванням, за наявності, відповідних елементів, визначених у обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012 для відповідного типу чи модифікації ПС; та

▼B

- (2) модифікації типу ПС як різні типи, якщо вони не подібні у таких аспектах:
 - (i) експлуатація аварійного виходу;
 - (ii) розташування і тип портативного обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання;
 - (iii) типові процедури дій у аварійних ситуаціях.

ORO.CC.255 Експлуатація з одним членом кабінного екіпажу

- (a) Експлуатант повинен відібрати, найняти, провести підготовку і перевірку професійної придатності членів кабінного екіпажу, які будуть призначені для експлуатації з одним членом кабінного екіпажу згідно з критеріями, які відповідають такому типу експлуатації.
- (b) Члени кабінного екіпажу, які не мають попереднього досвіду експлуатації у ролі одного члена кабінного екіпажу, можуть призначатися для такого типу експлуатації тільки після:
 - (1) підготовки відповідно до вимог пункту (c), окрім іншої відповідної підготовки та перевірки, яка вимагається відповідно до цієї підчастини;
 - (2) успішної перевірки професійної кваліфікації у виконанні своїх обов'язків та зобов'язань відповідно до процедур, зазначених у керівництві з експлуатації; та
 - (3) ознайомчих польотів впродовж не менше ніж 20 годин та 15 секторів на відповідному типі ПС під наглядом члена кабінного екіпажу з належним досвідом.
- (c) Додаткові елементи підготовки, яким необхідно приділяти особливу увагу для відображення особливостей експлуатації з одним членом кабінного екіпажу:
 - (1) відповідальність перед командиром ПС за проведення процедур дій у нормальних та аварійних ситуаціях;
 - (2) важливість координації та зв'язку з льотним екіпажем, зокрема при поводженні із некерованими пасажирами та пасажирками, які порушують порядок;
 - (3) огляд вимог експлуатанта та вимог законодавства;
 - (4) документація;
 - (5) звітування про аварійні аварії та інциденти; та
 - (6) обмеження польотного та службового часу, а також вимоги щодо відпочинку.

ПІДЧАСТИНА TC

ТЕХНІЧНИЙ ПЕРСОНАЛ ДЛЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ HEMS, ННО АБО NVIS

ORO.TC.100 Сфера застосування

Цей підрозділ встановлює вимоги до експлуатанта при експлуатації ПС з технічними членами екіпажу у комерційній експлуатації вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS), експлуатації з допоміжною системою візуалізації нічного бачення (NVIS) або експлуатації вертольотів з використанням підйомного обладнання (ННО).

ORO.TC.105 Умови призначення для виконання обов'язків

- (a) Технічні члени екіпажу у комерційній експлуатації HEMS, ННО або NVIS можуть бути призначені для виконання обов'язків, якщо:
 - (1) їм виповнилося 18 років;
 - (2) вони є фізично і психічно придатними для безпечного виконання призначених обов'язків та зобов'язань;
 - (3) вони успішно пройшли всю необхідну підготовку, яка вимагається цією підчастиною для виконання призначених обов'язків;
 - (4) вони пройшли перевірку професійної придатності для виконання призначених обов'язків згідно з процедурами, зазначеними в керівництві з експлуатації.
- (b) Перед призначенням обов'язків технічним членам екіпажу, які є самозайнятими та/або працюють позаштатно або на основі часткової зайнятості, експлуатант повинен переконатися, що були дотримані всі застосовні вимоги цієї підчастини, з урахуванням усіх послуг, наданих технічним членом екіпажу іншим експлуатантам, для визначення, зокрема:
 - (1) загальної кількості типів та модифікацій ПС, які він експлуатував;
 - (2) відповідних обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку.

ORO.TC.110 Підготовка та перевірка

- (a) Експлуатант повинен розробити програму підготовки відповідно до застосовних положень цієї підчастини для того, щоб охопити обов'язки та зобов'язання, які мають виконувати технічні члени екіпажу.
- (b) Після завершення початкової підготовки, перепідготовки експлуатанта, підготовки щодо відмінностей ПС та періодичної підготовки кожний технічний член екіпажу повинен пройти перевірку для підтвердження своєї професійної кваліфікації при виконанні процедур дій у нормальних та аварійних ситуаціях.
- (c) Підготовку та перевірку знань для кожного курсу підготовки повинні проводити інструктори з відповідною кваліфікацією і досвідом у предметі підготовки. Експлуатант повинен поінформувати компетентний орган про персонал, який проводить перевірки.

ORO.TC.115 Початкова підготовка

Перед проходженням перепідготовки експлуатанта кожен технічний член екіпажу повинен завершити початкову підготовку, яка включає:

- (a) загальні теоретичні знання з авіації та авіаційних правил, що охоплюють всі елементи, пов'язані з обов'язками та зобов'язаннями технічного персоналу;
- (b) протипожежну підготовку та підготовку щодо протидії задимленню;
- (c) підготовку щодо виживання на землі і у воді, яка відповідає типу і району експлуатації;
- (d) аспекти повітряної медицини та надання першої допомоги;
- (e) зв'язок та відповідні елементи CRM відповідно до ORO.FC.115 та ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Перепідготовка експлуатанта

Кожен технічний член екіпажу повинен завершити:

- (a) перепідготовку експлуатанта, у тому числі відповідні елементи CRM,
 - (1) перед першим призначенням експлуатантом на посаду технічного члена екіпажу; або
 - (2) у разі переходу на інший тип чи клас ПС, якщо будь-яке обладнання або процедури, зазначені в пункті (b), відрізняються.
- (b) Перепідготовка експлуатанта повинна включати такі елементи:
 - (1) розташування та використання усього обладнання забезпечення безпеки та аварійно-рятувального обладнання на борту ПС;
 - (2iii) усі процедури дій у нормальних та аварійних ситуаціях;
 - (3) бортове обладнання, що використовується для виконання обов'язків на повітряному судні чи на землі для цілей надання допомоги пілоту під час експлуатації HEMS, ННО або NVIS.

ORO.TC.125 Підготовка щодо відмінностей

- (a) Кожен технічний член екіпажу повинен завершити підготовку щодо відмінностей у разі зміни обладнання або процедур типу чи модифікації ПС, яку він наразі експлуатує.
- (b) Експлуатант повинен зазначити у керівництві з експлуатації, коли потрібно проводити таку підготовку.

ORO.TC.130 Ознайомчі польоти

Після завершення перепідготовки експлуатанта кожен технічний член екіпажу повинен виконати ознайомчі польоти перед початком роботи у ролі технічного члена екіпажу, залученого до експлуатації HEMS, ННО або NVIS.

ORO.TC.135 Періодична підготовка

- (a) Протягом кожного 12-місячного періоду кожен технічний член екіпажу повинен пройти періодичну підготовку щодо типу або класу повітряного судна та обладнання, які експлуатує технічний член екіпажу. Елементи CRM повинні бути включені в усі відповідні етапи періодичної підготовки.
- (b) Періодична підготовка повинна включати теоретичний і практичний інструктаж та практичну частину.

ORO.TC.140 Повторна підготовка

- (a) Кожен технічний член екіпажу, який не виконував своїх службових обов'язків протягом попередніх шести місяців, повинен пройти повторну підготовку, передбачену у керівництві з експлуатації.
- (b) Технічний член екіпажу, який не виконував своїх польотних обов'язків протягом попередніх шести місяців на конкретному типі чи класі ПС, повинен пройти перед призначенням на такий тип чи клас ПС, на вибір:
- (1) повторну підготовку на відповідному типі чи класі ПС, або
 - (2) два ознайомчі сектори на відповідному типі чи класі ПС.

▼МЗ

ПІДЧАСТИНА FTL

ОБМЕЖЕННЯ ПОЛЬОТНОГО І РОБОЧОГО ЧАСУ ТА ВИМОГИ ЩОДО ВІДПОЧИНКУ

СЕКЦІЯ 1

Загальна інформація

ORO.FTL.100 Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги, яких повинен дотримуватися експлуатант та його члени екіпажу, щодо обмежень польотного і робочого часу та вимог щодо відпочинку членів екіпажу.

ORO.FTL.105 Терміни та означення

Для цілей цієї підчастини застосовують такі терміни та означення:

- (1) «акліматизований» означає стан, у якому добовий біологічний годинник члена екіпажу синхронізований з часовим поясом, у якому перебуває член екіпажу. Член екіпажу вважається акліматизованим у межах 2-х годинного часового поясу, що оточує місцевий час у пункті відправлення. Якщо місцевий час у місці, де починається чергування, відрізняється від місцевого часу у місці, де починається наступне чергування, більше ніж на 2 години, член екіпажу, для розрахунку максимального добового періоду польотного чергування, вважається акліматизованим відповідно до значень у Таблиці 1.

Таблиця 1

Різниця часу (h) між відправним часом та місцевим часом у місці, де член екіпажу починає своє наступне чергування	Час, який минув з моменту звітування, у порівнянні з відправним часом				
	<48	48– 71:59	72– 95:59	96– 119:59	≥120
<4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

«B» означає акліматизований до місцевого часу часового поясу відправлення,

«D» означає акліматизований до місцевого часу місця, де член екіпажу розпочинає його/її наступне чергування, та

«X» означає, що член екіпажу перебуває у невідомому стані акліматизації;

- (2) «відправний час» означає місцевий час у пункті виходу на чергування, розташованому в межах 2-годинного часового поясу навколо місцевого часу, де член екіпажу акліматизований;

- (3) «розміщення» означає тихе та комфортне, не відкрите для громадськості місце з можливістю управління світлом та температурою, належним чином мебльоване для забезпечення можливості сну члену екіпажу, з достатніми можливостями для розміщення всіх членів екіпажу одночасно та з доступом до харчових продуктів і напоїв під час режимів очікування і розділеного чергування;
- (4) «придатне розміщення» означає окрему кімнату для кожного члена екіпажу, розташовану у тихому середовищі та мебльовану ліжком, достатньо вентилявану, з пристроєм для регулювання температури та інтенсивності світла та з доступом до харчових продуктів і напоїв під час режимів очікування, розділеного чергування та відпочинку;
- (5) «посилений льотний екіпаж» означає льотний екіпаж, який включає більшу ніж мінімальну кількість членів, необхідну для експлуатації ПС, що дозволяє кожному члену льотного екіпажу залишити свою призначену позицію з метою відпочинку в польоті та бути заміненим іншим належно кваліфікованим членом льотного екіпажу;
- (6) «перерва» означає період часу впродовж періоду польотного чергування, коротший ніж період відпочинку, який зараховується до чергування та протягом якого член екіпажу є вільним від всіх завдань;
- (7) «відкладений вихід на чергування» означає відстрочку експлуатантом запланованого FDP до того, як член екіпажу залишив місце відпочинку;
- (8) «несприятливий розклад» означає реєстр членів екіпажу, який порушує можливість сну протягом оптимального періоду сну шляхом включення FDP або комбінацій FDP, які припадають, починаються або закінчуються впродовж будь якої частини дня або ночі, коли член екіпажу є акліматизованим. Розклад може бути несприятливим з причин раннього старту, пізнього завершення або чергування вночі.
 - (a) «ранній тип» несприятливого розкладу означає:
 - (i) «ранній початок» — період чергування, який починається між 05:00 та 05:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим; та
 - (ii) «пізнє завершення» — період чергування, який закінчується між 23:00 та 01:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим;
 - (b) «пізній тип» несприятливого розкладу означає:
 - (i) «ранній початок» — період чергування, який починається між 05:00 та 06:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим; та
 - (ii) «пізнє завершення» — період чергування, який закінчується між 00:00 та 01:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим;
- (9) «нічне чергування» означає період чергування, який припадає на будь-яку частину періоду між 02:00 та 04:59 у часовому поясі, у якому член екіпажу є акліматизованим;
- (10) «обов'язок» означає будь-яке завдання, яке член екіпажу виконує для експлуатанта, у тому числі польотні обов'язки, адміністративну роботу, отримання або проведення підготовки та перевірок, позиціонування, а також деякі елементи перебування в режимі очікування;
- (11) «період чергування» означає період, який починається, коли експлуатант зобов'язує члена екіпажу з'явитися для виконання обов'язків або почати виконання обов'язків та закінчується, коли така особа стає вільною від всіх обов'язків, у тому числі від післяпольотних обов'язків;
- (12) «період польотного чергування (FDP)» означає період, який починається, коли член екіпажу зобов'язаний з'явитися для виконання обов'язків, який включає один або низку секторів та закінчується, коли ПС досягає фінальної зупинки та двигуни вимкнені, наприкінці останнього сектору польоту, протягом якого член екіпажу є залученим;

▼ M13

- (13) «польотний час» для літаків означає час від моменту, коли ПС відправляється з місця паркування для зльоту, до моменту його повної зупинки в призначеному місці паркування та вимкнення всіх двигунів або гвинтів;

▼ МЗ

- (14) «основне місце базування» означає місце, визначене експлуатантом для члена екіпажу, з якого цей член екіпажу, як правило, починає та закінчує період чергування або низку періодів чергування, та в якому, за звичайних обставин, експлуатант не відповідає за розміщення відповідного члена екіпажу;
- (15) «місцева доба» означає 24-годинний період, який починається в 00:00 за місцевим часом;
- (16) «місцева ніч» означає 8-годинний період, який припадає на період від 22:00 до 08:00 за місцевим часом;
- (17) «залучений член екіпажу» означає члена екіпажу, який виконує свої обов'язки на борту ПС протягом сектору польоту;
- (18) «позиціонування» означає трансфер незалученого члена екіпажу з одного місця до іншого за розпорядженням експлуатанта, за виключенням:
 - часу пересування від приватного місця відпочинку до визначеного місця явки в основному місці базування і у зворотному напрямку, та
 - часу місцевого трансферу від місця відпочинку до місця початку чергування і у зворотному напрямку;
- (19) «обладнання для відпочинку» означає койку або крісло з опорою для ніг, придатне для сну члена екіпажу на борту повітряного судна;
- (20) «перебування в резерві» означає період часу, протягом якого член екіпажу зобов'язаний експлуатантом перебувати у готовності для отримання призначення на FDP, позиціонування або виконання інших обов'язків, про які повідомлено щонайменше за 10 годин до початку їх виконання;
- (21) «період відпочинку» означає постійний, безперервний та визначений період часу після або до чергування, протягом якого член екіпажу є вільним від всіх обов'язків, перебування в режимі очікування або в резерві;
- (22) «ротація» означає чергування або низку чергувань, у тому числі принаймні одне польотне чергування, та періоди відпочинку, які проходять за межами основного місця базування, починаються на основному місці базування та закінчуються поверненням на основне місце базування для періоду відпочинку, протягом якого експлуатант більше не є відповідальним за розміщення члена екіпажу;
- (23) «повна доба, вільна від обов'язків» означає, для цілей дотримання положень Директиви Ради 2000/79/ЄС (¹⁹), час, вільний від усіх обов'язків та перебування в режимі очікування, що триває один день та дві місцеві ночі, про який надається попереднє повідомлення. В повну добу, вільну від обов'язків, може входити період відпочинку.
- (24) «сектор» означає сегмент FDP з моменту початкового руху ПС від місця стоянки з метою зльоту до його повної зупинки після посадки на призначеному місці паркування;
- (25) «режим очікування» означає заздалегідь доведений до відома і визначений період часу, протягом якого експлуатант надає розпорядження члену екіпажу перебувати в готовності для отримання призначення на політ, позиціонування або виконання інших обов'язків без переривання періоду відпочинку;
- (26) «режим очікування в аеропорту» означає очікування, яке здійснюється в аеропорту;
- (27) «інший режим очікування» означає очікування за місцем проживання або у придатному розміщенні;
- (28) «вікно уповільнення добового ритму (WOCL)» означає період від 02:00 до 05:59 у часовому поясі, до якого член екіпажу є акліматизованим.

ORO.FTL.110 Обов'язки експлуатанта

Експлуатант повинен:

- (a) завчасно публікувати реєстр чергувань для забезпечення можливості планування належного відпочинку членами екіпажу;
- (b) забезпечувати планування періодів польотного чергування таким чином, щоб надати змогу членам екіпажу не відчувати втому, щоб вони могли виконувати обов'язки з належним рівнем безпеки за будь-

яких обставин;

- (c) визначати час виходу на чергування таким чином, щоб надати достатній час для виконання наземних обов'язків;
- (d) враховувати зв'язок між частотою та схемою періодів польотного чергування і періодів відпочинку та враховувати сукупний вплив тривалого чергування в поєднанні з мінімальними періодами відпочинку;
- (e) передбачати такі схеми чергувань, які дозволяють уникати практик, які призводять до значних порушень встановленої схеми сну/роботи, таких як зміна денних/нічних чергувань;
- (f) дотримуватися положень, які стосуються несприятливих розкладів, відповідно до ARO.OPS.230;
- (g) забезпечувати періоди відпочинку достатньої тривалості для того, щоб члени екіпажу мали змогу подолати ефекти попередніх чергувань та достатньо відпочити до початку наступного періоду польотного чергування;
- (h) планувати періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку та достатньо завчасно повідомляти членів екіпажу;
- (i) планувати польотні чергування таким чином, щоб вони могли бути завершені протягом допустимого періоду польотного чергування з урахуванням часу, необхідного для виконання передпольотних обов'язків, сектору та оборотного часу;
- (j) змінювати розклад та/або склад екіпажу у разі, якщо фактична експлуатація перевищує максимальний період польотного чергування більше ніж у 33% польотних чергувань у такому розкладі протягом запланованого сезонного періоду.

ORO.FTL.115 Обов'язки члена екіпажу

Члени екіпажу повинні:

- (a) відповідати вимогам пункту CAT.GEN.MPA.100(b) додатка IV (Part-CAT);
- (b) оптимально використовувати надані можливості та об'єкти для відпочинку та належним чином планувати і використовувати свої періоди відпочинку.

ORO.FTL.120 Управління ризиками втоми (FRM)

- (a) Якщо FRM вимагають ця підчастина або відповідні сертифікаційні специфікації, експлуатант повинен створити, запровадити та підтримувати FRM як невід'ємну частину своєї системи управління. FRM повинне забезпечувати дотримання суттєвих вимог пунктів 7.f, 7.g та 8.f додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. FRM повинне бути описане в ОМ.
- (b) Створення, запровадження та підтримка FRM повинні передбачати постійне вдосконалення загальної ефективності FRM та включати:
 - (1) опис філософії та принципів експлуатанта стосовно FRM, яка називається політикою FRM;
 - (2) документацію процесів FRM, у тому числі процесу ознайомлення персоналу з його обов'язками, та процедуру внесення змін до такої документації;
 - (3) наукові принципи та знання;
 - (4) процеси виявлення загроз та оцінювання ризику, які дають змогу здійснювати управління експлуатаційними ризиками експлуатанта, які є наслідком втоми членів екіпажу на постійній основі;
 - (5) процес пом'якшення ризиків, який передбачає швидке впровадження коригувальних дій, які є необхідними для ефективного пом'якшення ризиків експлуатанта, які є наслідком втоми членів екіпажу, а також для постійного моніторингу та регулярного оцінювання пом'якшення пов'язаних із втомою ризиків, досягнутого такими заходами;
 - (6) процеси забезпечення безпеки FRM;
 - (7) процеси просування FRM.
- (c) FRM повинне відповідати схемі специфікації польотного часу, розміру організації експлуатанта та характеру і складності його діяльності, з урахуванням загроз та пов'язаних із ними ризиків, властивих такій діяльності та застосовній схемі специфікації польотного часу.

1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- (2) Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий, повинен відповідати такій таблиці:

Таблиця 3

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- (3) Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий та експлуатант запровадив FRM, повинен відповідати такій таблиці:

Таблиця 4

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий, за умов запровадження FRM

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- (с) FDP з різним часом виходу на чергування для льотного екіпажу та кабінного екіпажу.

В усіх випадках, коли кабінный екіпаж потребує більше часу, ніж льотний екіпаж, для проведення передпольотного інструктажу щодо того самого сектору або щодо низки секторів, FDP кабінного екіпажу може бути подовжений за рахунок різниці між часом виходу на чергування кабінного екіпажу та льотного екіпажу. Така різниця не повинна перевищувати 1 години. Максимальний добовий FDP для кабінного екіпажу повинен базуватися на часі, у який льотний екіпаж виходить на свій FDP, але FDP повинен починатися з часу виходу на чергування кабінного екіпажу.

- (d) Максимальний добовий FDP для акліматизованих членів екіпажу з використанням подовжень без відпочинку в польоті.
- (1) Максимальний добовий FDP може бути подовжений до 1 години не більше ніж двічі в будь-які 7 послідовних днів. У такому разі:
- (i) мінімальні передпольотні та післяпольотні періоди відпочинку повинні бути збільшені на 2 години; або

- (ii) післяпольотний період відпочинку повинен бути збільшений на 4 години.
- (2) Якщо використовуються подовження послідовних FDP, додаткові перед- та післяпольотні відпочинки між двома подовженими FDP, як того вимагає підпараграф (1), повинні надаватися послідовно.
- (3) Використання подовжень повинне плануватися заздалегідь та обмежуватися такими максимальними значеннями:
 - (i) 5 секторів, якщо вони не припадають на WOCL; або
 - (ii) 4 сектори, якщо вони припадають на WOCL на 2 години або менше; або
 - (iii) 2 сектори, якщо вони припадають на WOCL на більше ніж 2 години.
- (4) Подовження максимального базового добового FDP без відпочинку в польоті не повинне поєднуватися з подовженнями внаслідок можливості відпочинку в польоті або розділеного чергування у той самий період чергування.
- (5) Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати граничні значення подовжень максимального базового добового FDP згідно із сертифікаційними специфікаціями, застосовними до типу експлуатації, з урахуванням:
 - (i) кількості секторів польоту; та
 - (ii) потрапляння до WOCL.
- (e) Максимальний добовий FDP з використанням подовжень внаслідок відпочинку в польоті

Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати умови подовження максимального базового добового FDP з відпочинком у польоті відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації, з урахуванням:

- (i) кількості секторів польоту;
- (ii) мінімального часу відпочинку в польоті, визначеного для кожного члена екіпажу;
- (iii) типу умов для відпочинку в польоті; та
- (iv) посилення базового льотного екіпажу.
- (f) Непередбачені обставини під час льотної експлуатації — за рішенням командира
- (1) Умови для зміни командиром обмежень польотного чергування, чергування та періодів відпочинку в разі непередбачених обставин під час льотної експлуатації, які починаються під час виходу на чергування або після нього, повинні відповідати таким вимогам:
 - (i) максимальний добовий FDP, як результат застосування пунктів (b) і (e) пункту ORO.FTL.205 або пункту ORO.FTL.220, не може подовжуватися більше ніж на 2 години, за винятком випадків, у яких льотний екіпаж був посилений — у такому разі максимальний період польотного чергування може бути подовжений не більше ніж на 3 години;
 - (ii) якщо на заключному секторі в межах FDP допустиме подовження перевищене з причини непередбачених обставин після зльоту, політ може продовжуватися до запланованого аеродрому призначення або запасного аеродрому;
 - (iii) період відпочинку після FDP може бути скорочений, але в жодному разі не може становити менше ніж 10 годин.
- (2) У разі настання непередбачених обставин, які можуть призвести до значної втоми, командир повинен скоротити фактичний період польотного чергування та/або подовжити період відпочинку, щоб уникнути будь-якого негативного впливу на безпеку польоту.
- (3) Командир повинен проконсультуватися з усіма членами екіпажу стосовно рівня їх готовності перед ухваленням рішенням про зміни відповідно до підпараграфів 1 і 2.
- (4) Командир повинен подати доповідь експлуатанту, якщо FDP був подовжений або якщо період відпочинку був скорочений за його рішенням.

- (5) Якщо FDP подовжується або період відпочинку зменшується більше ніж на 1 годину, експлуатант повинен не пізніше ніж через 28 діб після випадку направити компетентному органу копію доповіді разом зі своїми коментарями.
- (6) Експлуатант повинен запровадити некаральний процес для використання рішення, яке описане в цьому положенні, та описати його в керівництві з експлуатації.
- (g) Непередбачені обставини під час польотної експлуатації — відкладений вихід на чергування

Експлуатант повинен встановити у керівництві з експлуатації процедури щодо відкладеного виходу на чергування у разі непередбачених обставин відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації.

ORO.FTL.210 Польотний час та періоди чергування

- (a) Загальний час періодів чергування, для якого може бути призначений член екіпажу, не повинен перевищувати:
 - (1) 60 годин чергування протягом будь-яких 7 послідовних днів;
 - (2) 110 годин чергування протягом будь-яких 14 послідовних днів; та
 - (3) 190 годин чергування протягом будь-яких 28 послідовних днів, розподілених у зазначеному періоді якомога більш рівномірно.
- (b) Загальний польотний час у секторах польоту, у яких окремий член екіпажу призначений залученим членом екіпажу, не повинен перевищувати:
 - (1) 100 годин польотного часу протягом будь-яких 28 послідовних днів;
 - (2) 900 годин польотного часу протягом будь-якого календарного року; та
 - (3) 1 000 годин польотного часу протягом будь-яких 12 календарних послідовних місяців.
- (c) Післяпольотне чергування повинне зараховуватися як період чергування. Експлуатант повинен визначити у своєму керівництві з експлуатації мінімальний період часу післяпольотного чергування.

ORO.FTL.215 Позичіонування

Якщо експлуатант позиціонує члена екіпажу, повинні застосовуватися такі умови:

- (a) позиціонування після виходу на чергування, але до початку експлуатації, повинне зараховуватися як FDP, але не зараховуватися як сектор;
- (b) весь час, витрачений на позиціонування, повинен зараховуватися як період чергування.

ORO.FTL.220 Розділене чергування

Умови для подовження базового максимального добового FDP через перерву на землі повинні відповідати таким вимогам:

- (a) Схеми специфікацій польотного часу повинні визначати такі елементи для розділеного чергування згідно з сертифікаційними специфікаціями, застосовними до типу експлуатації:
 - (1) мінімальна тривалість перерви на землі; та
 - (2) можливість подовження FDP, описаного в ORO.FTL.205(b), з урахуванням тривалості перерви на землі, об'єктів, наданих члену екіпажу для відпочинку, та інших супутніх факторів;
- (b) перерва на землі повинна зараховуватися повністю як FDP;
- (c) розділене чергування не допускає скорочення відпочинку.

ORO.FTL.225 Режим очікування та чергування в аеропорту

Якщо експлуатант призначає члена екіпажу для перебування в режимі очікування або для чергування в аеропорту, відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних для типу експлуатації, повинні виконуватися такі умови:

- (a) перебування в режимі очікування та будь-яке чергування в аеропорту повинні відображатися в реєстрі, час початку та закінчення періоду перебування в режимі очікування повинні бути визначені та

завчасно доведені до відома відповідних членів екіпажу для надання їм можливості планування належного відпочинку;

- (b) вважається, що член екіпажу перебуває в режимі очікування в аеропорту з моменту виходу на чергування у пункті виходу на чергування і до закінчення зазначеного періоду очікування в аеропорту;
- (c) період очікування в аеропорту повинен повністю зараховуватися як період чергування для цілей пунктів ORO.FTL.210 та ORO.FTL.235;
- (d) будь-яке чергування в аеропорту повинне повністю зараховуватися як період чергування та FDP повинен зараховуватися повністю з моменту виходу на чергування в аеропорту;
- (e) експлуатант повинен забезпечити розміщення члена екіпажу, який перебуває у режимі очікування в аеропорту;
- (f) у схемах специфікацій польотного часу повинні зазначатися такі елементи:
 - (1) максимальна тривалість будь-якого режиму очікування;
 - (2) наслідки проведеного в режимі очікування часу для максимальної тривалості FDP, яка може бути призначена, з урахуванням об'єктів, наданих члену екіпажу для відпочинку, а також інших супутніх факторів, таких як:
 - необхідність негайної готовності члена екіпажу;
 - перешкоди режиму очікування для сну; та
 - належне сповіщення для захисту можливості сну в інтервалі між викликом на чергування і призначеним FDP;
- (3) мінімальний період відпочинку після перебування в режимі очікування, що не призводить до призначення FDP;
- (4) як повинен зараховуватися час, витрачений на режим очікування, інший ніж режим очікування в аеропорту, з метою підрахунку сукупних періодів чергування.

ORO.FTL.230 Резерв

Якщо експлуатант призначає членів екіпажу для перебування в резерві, відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосованих до типу експлуатації, повинні застосовуватися такі вимоги:

- (a) резерв повинен бути зафіксований в реєстрі;
- (b) у схемах специфікацій польотного часу повинні бути визначені такі елементи:
 - (1) максимальна тривалість кожного окремого періоду резерву;
 - (2) кількість послідовних днів резерву, для якої може бути призначений член екіпажу.

ORO.FTL.235 Періоди відпочинку

- (a) Мінімальний період відпочинку на основному місці базування.
 - (1) Мінімальний період відпочинку, який надається перед FDP, що починається за місцем основного базування, повинен мати щонайменше таку саму тривалість, як попередній період чергування, або становити 12 годин, залежно від того, яке з цих значень більше.
 - (2) Як відступ від пункту (1), якщо експлуатант забезпечує члена екіпажу належним розміщенням за місцем основного базування, застосовуються вимоги щодо мінімального відпочинку, наведені в пункті (b).
- (b) Мінімальний період відпочинку поза місцем основного базування.

Мінімальний період відпочинку, що надається перед FDP поза місцем основного базування, повинен мати щонайменше таку саму тривалість, як попередній період чергування, або становити 10 годин, залежно від того, яке з цих значень більше. Такий період повинен включати можливість 8-годинного сну, на додаток до часу для переїзду та фізіологічних потреб.

- (c) Скорочений відпочинок

Як відступ від пунктів (а) і (b), схеми специфікацій польотного часу можуть передбачати скорочення мінімального періоду відпочинку відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації, а також з урахуванням таких елементів:

- (1) мінімального періоду скороченого відпочинку;
- (2) збільшення наступного періоду відпочинку; та
- (3) скорочення FDP після скороченого відпочинку.
- (d) Періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку

У схемах специфікацій польотного часу повинні зазначатися періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку для компенсації накопиченої втоми. Мінімальний періодичний подовжений відновлювальний період відпочинку повинен тривати 36 годин, у тому числі 2 місцеві ночі, та у будь-якому разі час між закінченням одного і початком наступного періодичного подовженого відновлювального періоду відпочинку не повинен перевищувати 168 годин. Періодичний подовжений відновлювальний період відпочинку повинен бути збільшений до 2 місцевих днів двічі кожного місяця.

(e) У схемах специфікацій польотного часу повинні зазначатися додаткові періоди відпочинку відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій для компенсації:

- (1) наслідків зміни часових поясів та подовжень FDP;
- (2) додаткової накопиченої втоми через несприятливий розклад; та
- (3) зміни місця основного базування.

ORO.FTL.240 Харчування

- (a) Протягом FDP повинна бути забезпечена можливість вживання їжі та напоїв для уникнення будь-якої шкоди, що негативно позначається на якості роботи члена екіпажу, особливо якщо FDP перевищує 6 годин.
- (b) Експлуатант повинен визначити у керівництві з експлуатації, як організовується харчування членів екіпажу під час FDP.

ORO.FTL.245 Записи про місце основного базування, польотний час, періоди виконання чергувань та відпочинку

- (a) Експлуатант повинен підтримувати такі записи за період у 24 місяці:
 - (1) індивідуальні записи щодо кожного члена екіпажу, у тому числі:
 - (i) польотний час;
 - (ii) початок, тривалість та кінець кожного періоду чергування та FDP;
 - (iii) періоди відпочинку та дні, вільні від усіх обов'язків; та
 - (iv) призначене місце основного базування;
 - (2) звіти про подовжені періоди польотного чергування та скорочені періоди відпочинку.
- (b) Експлуатант повинен надавати копії індивідуальних записів щодо польотного часу, періодів чергування та періодів відпочинку за запитом:
 - (1) відповідному члену екіпажу; та
 - (2) іншому експлуатанту стосовно члена екіпажу, який є або буде членом екіпажу такого експлуатанта.
- (c) Записи, зазначені у пункті CAT.GEN.MPA.100(b)(5), стосовно членів екіпажу, які виконують службові обов'язки у більш ніж одного експлуатанта, повинні зберігатися протягом 24 місяців.

ORO.FTL.250 Підготовка з контролю втоми

- (a) Експлуатант повинен організовувати початкову та періодичну підготовку з контролю втоми для членів екіпажу, персоналу, відповідального за підготовку та підтримання реєстрів екіпажу, та відповідного керівного персоналу.

- (b) Така підготовка повинна відповідати програмі підготовки, встановленій експлуатантом та описаній у керівництві з експлуатації. План підготовки повинен охоплювати всі можливі причини та наслідки втоми і заходи протидії.

▼M14

Доповнення I

ДЕКЛАРАЦІЯ					
згідно з Регламентом Комісії (ЄС) № 965/2012 щодо повітряних перевезень					
Експлуатант					
Найменування:					
Адреса основного місця діяльності експлуатанта або, якщо оператор не має основного місця діяльності, місця, де експлуатант має осідок чи проживає, та місця, з якого здійснюється управління експлуатацією:					
Прізвище та контактні дані підзвітного керівника:					
Експлуатація повітряного судна					
Початкова дата експлуатації/дата початку застосування змін:					
Інформація про повітряне судно, експлуатацію та організацію, відповідальну за підтримання льотної придатності ⁽¹⁾ :					
MSN повітряного судна	Тип повітряного судна	Реєстрація повітряного судна ⁽²⁾ :	Основна база	Типи експлуатації ⁽³⁾	Організація, відповідальна за підтримання льотної придатності ⁽⁴⁾
Якщо застосовно, деталі щодо схвалень, які має заявник (якщо застосовно, до декларації додати перелік спеціальних схвалень, у тому числі спеціальних схвалень, наданих третьою країною).					
Якщо застосовно, деталі щодо дозволу на спеціалізовану експлуатацію, який має заявник (якщо застосовно, додати дозволи).					
Якщо застосовно, перелік альтернативних методів відповідності з покликаннями на відповідні АМС, які вони заміняють (дати AltMoC).					
Заяви					
<input type="checkbox"/> Експлуатант відповідає та продовжуватиме відповідати суттєвим вимогам, визначеним у додатку V до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/1139, та вимогам Регламенту (ЄС) № 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Система управління документацією, у тому числі керівництво з експлуатації, відповідає вимогам додатка III (Part-ORO), додатка V (Part-SPA), додатка VI (Part-NCC) або додатка VIII (Part-SPO) до Регламенту (ЄС) № 965/2012, та всі польоти здійснюватимуться відповідно до					

<p>положень керівництва з експлуатації, як того вимагає пункт ORO.GEN.110(b) додатка III до цього Регламенту.</p>
<p><input type="checkbox"/> Усі повітряні судна, які експлуатуються, мають чинний сертифікат льотної придатності відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 748/2012 або відповідають спеціальним вимогам до льотної придатності, які застосовуються до повітряних суден, які зареєстровані у третій країні та є предметом договору оренди.</p>
<p><input type="checkbox"/> Усі члени льотного екіпажу мають свідоцтво відповідно до додатка I до Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011, як того вимагає пункт ORO.FC.100(c) додатка III до Регламенту (ЄС) № 965/2012, та члени кабінного екіпажу, якщо застосовно, пройшли підготовку відповідно до підчастини CC додатка III до Регламенту (ЄС) № 965/2012.</p>
<p><input type="checkbox"/> (Якщо застосовується) Експлуатант запровадив і підтвердив відповідність визнаним галузевим стандартам. Покликання на стандарт: Сертифікаційний орган: Дата останнього аудиту відповідності:</p>
<p><input type="checkbox"/> Експлуатант повідомить компетентний орган про будь-які зміни в обставинах, які впливають на його відповідність суттєвим вимогам, визначеним у додатку V до Регламенту (ЄС) № 2018/1139, і вимогам Регламенту (ЄС) № 965/2012, що декларується компетентному органу за допомогою цієї декларації, та про будь-які зміни в інформації і переліках AltMoC, включених і доданих до цієї декларації, як того вимагає пункт ORO.GEN.120(a) додатка III до Регламенту (ЄС) № 965/2012.</p>
<p><input type="checkbox"/> Експлуатант підтверджує, що інформація, зазначена в цій декларації, є правильною.</p> <p>Дата, прізвище та підпис підзвітного керівника</p>
<p>(¹) Якщо у полі декларації недостатньо місця, щоб перелічити інформацію, інформація повинна бути перелічена в окремому додатку. Додаток повинен містити дату і підпис.</p> <p>(²) Якщо повітряне судно також зареєстроване володільцем АОС, зазначається номер АОС володільця АОС.</p> <p>(³) «Типи експлуатації» стосується типу експлуатації, здійснюваної на такому повітряному судні, наприклад, некомерційна експлуатація або спеціалізована експлуатація, така як польоти з метою аерозйомки, повітряної реклами, польоти ЗМІ, телевізійні і кінопольоти, стрибки з парашутом, зтяжні стрибки з парашутом, контрольні польоти після технічного обслуговування.</p> <p>(⁴) Інформація про організацію, відповідальну за підтримання льотної придатності, включає найменування організації, адресу та покликання на схвалення.</p>

▼B

ДОДАТОК IV

КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Частина-CAT (PART-CAT)

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

CAT.GEN.100 Компетентний орган

Компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта.

СЕКЦІЯ 1

Моторні повітряні судна

CAT.GEN.MPA.100 Обов'язки членів екіпажу

- (a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, які:
 - (1) стосуються безпеки ПС і осіб на борту; та
 - (2) визначені в інструкціях та процедурах у керівництві з експлуатації.
- (b) Будь-який член екіпажу повинен:
 - (1) повідомляти командира ПС про будь-яку несправність, відмову, порушення роботи або дефект, які, на думку члена екіпажу, можуть вплинути на льотну придатність або безпеку експлуатації повітряного судна, у тому числі аварійних систем, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;
 - (2) повідомляти командира ПС про будь-які інциденти, які ставлять або могли поставити під загрозу безпеку польоту, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;
 - (3) відповідати застосовним вимогам розроблених експлуатантом схем повідомлення про авіаційні події;
 - (4) дотримуватися всіх вимог щодо обмежень польотного і службового часу (FTL) та вимог щодо відпочинку, застосовних до їх діяльності;
 - (5) у разі виконання обов'язків для більш ніж одного експлуатанта:
 - (i) вести свої індивідуальні записи щодо польотного і службового часу, а також періодів відпочинку, згаданих у застосовних вимогах FTL; та
 - (ii) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.
- (c) Будь-який член екіпажу не повинен виконувати свої обов'язки на борту повітряного судна:
 - (1) якщо перебуває під впливом психоактивних речовин чи алкоголю, або якщо неспроможний виконувати роботу через травму, втому, вживання ліків, хворобу чи з інших подібних причин;
 - (2) якщо не минув відповідний період часу після глибоководного занурення або забору у члена екіпажу донорської крові;
 - (3) якщо не виконано застосовні медичні вимоги;
 - (4) якщо у нього є будь-які сумніви щодо власної здатності успішно виконати покладені на нього обов'язки, або
 - (5) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він страждає від втоми, як зазначено у 7.f додатка I до Регламенту (ЄС) № 216/2008, або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати свої обов'язки, що може призвести до загрози безпеці польоту.

CAT.GEN.MPA.105 Обов'язки командира ПС

- (a) Окрім дотримання вимог CAT.GEN.MPA.100, командир ПС повинен:
 - (1) відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту з моменту прибуття на ПС до моменту залишення ПС після завершення польоту;
 - (2) відповідати за експлуатацію і безпеку ПС:
 - (i) для літаків — від моменту, коли літак готовий рухатися для руління перед зльотом, до моменту, коли літак остаточно зупиняється після завершення польоту та його основні рушійні двигуни вимкнені;
 - (ii) для вертольотів — поки обертаються гвинти;
 - (3) мати повноваження віддавати будь-які накази та вживати будь-яких належних заходів для цілей безпеки експлуатації і безпеки повітряного судна, осіб та/або майна, що перевозяться на борту, згідно з пунктом 7.c додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

- (4) мати повноваження висадити будь-яку особу або будь-яку частину вантажу, які можуть становити потенційну загрозу для безпеки повітряного судна або осіб на борту;
- (5) заборонити перевозити особу, яка перебуває під впливом алкоголю або наркотиків такою мірою, що може поставити під загрозу безпеку повітряного судна або осіб на борту;
- (6) мати право відмовити в перевезенні пасажирів без права на в'їзд, депортованих осіб або осіб під вартою, якщо їх перевезення збільшує ризик для безпеки повітряного судна та решти осіб на борту;
- (7) переконатися, що усі пасажирів отримують короткий інструктаж про розташування аварійних виходів та розташування і використання відповідного обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувального обладнання;
- (8) забезпечити дотримання всіх експлуатаційних процедур та контрольних переліків згідно з керівництвом з експлуатації;
- (9) заборонити будь-якому члену екіпажу виконання будь-яких дій, окрім дій, які необхідні для безпечної експлуатації ПС, у критичних фазах польоту;

▼M8

- (10) переконатися, щоб:
 - (i) бортові реєстратори не були заблокованими або вимкненими під час польоту;
 - (ii) у разі виникнення події, іншої ніж авіаційної, або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до ORO.GEN.160(a), записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно; та
 - (iii) у разі виникнення авіаційної події або серйозного інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів контролюється експертним органом з розслідування:
 - (A) записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно;
 - (B) бортові реєстратори були негайно вимкнені після завершення польоту; та
 - (C) було вжито попереджувальних заходів для збереження записів бортових реєстраторів перед залишенням кабіни льотним екіпажем;

▼B

- (11) ухвалювати рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов'язаними з роботоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);

▼M14

- (12) переконатися, що передпольотне інспектування було проведене відповідно до вимог додатка I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 1321/2014;
- (13) переконатися в тому, що відповідне аварійне обладнання залишається легко доступним для негайного використання;

▼M14

- (14) записувати після завершення польоту дані про використання та всі відомі чи підозрювані дефекти повітряного судна у технічному журналі ПС або журналі польоту ПС для забезпечення постійної безпеки польотів.

▼B

- (b) Командир ПС або пілот, якому делеговано здійснення польоту, повинен, у разі виникнення аварійної ситуації, яка вимагає негайного ухвалення рішення і дій, робити будь-які дії, які він вважатиме необхідними за таких обставин, відповідно до пункту 7.d додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких випадках він може відхилятися від правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.
- (c) У разі, якщо ПС в польоті зманеврувало у відповідь на рекомендацію щодо уникнення зіткнення (RA) бортової системи попередження зіткнень (ACAS), командир ПС повинен надати компетентному органу

відповідний звіт ACAS.

- (d) Небезпечні орнітологічні ситуації та зіткнення з птахами:
- (1) У разі виникнення потенційної небезпечної орнітологічної ситуації командир ПС повинен поінформувати орган обслуговування повітряного руху (ОПР), шойно робоче навантаження льотного екіпажу дасть змогу це зробити.
- (2) У разі зіткнення ПС, за яке відповідає командир, із птахами, яке призвело до значного пошкодження ПС або припинення чи порушення роботи будь-якої з життєво важливих функцій на борту, командир ПС повинен надати компетентному органу письмовий звіт щодо зіткнення з птахами після посадки.

▼M14

- (e) Командир повинен якомога швидше повідомити відповідний орган обслуговування повітряного руху (ОПР) про будь-які небезпечні погодні умови чи умови польоту, які виникли та можуть вплинути на безпеку інших повітряних суден.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Повноваження командира ПС

Експлуатант повинен вжити усіх доцільних заходів для забезпечення того, щоб усі особи на борту ПС виконували всі законні команди, що надходять від командира ПС з метою забезпечення безпеки ПС та осіб або майна на борту.

CAT.GEN.MPA.115 Персонал або члени екіпажу, окрім членів кабінного екіпажу, в пасажирському салоні ПС

Експлуатант повинен забезпечити, щоб персонал або члени екіпажу, окрім залучених членів кабінного екіпажу, які виконують свої обов'язки в пасажирському салоні ПС:

- (a) не були переплутані пасажирами із залученими членами кабінного екіпажу;
- (b) не займали робочі місця, призначені для членів кабінного екіпажу;
- (c) не перешкоджали роботі залучених членів кабінного екіпажу.

CAT.GEN.MPA.120 Спільна мова

Експлуатант повинен забезпечити, щоб усі члени екіпажу могли спілкуватися однією спільною мовою.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Руління повітряних суден

Експлуатант повинен встановити процедури руління повітряних суден для забезпечення безпечної експлуатації та підвищення безпеки на злітно-посадковій смузі.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Руління літаків

Експлуатант повинен забезпечити, щоб руління у зоні руху аеродрому здійснювалося, тільки якщо особа, яка керує літаком:

- (a) є кваліфікованим пілотом, або
- (b) була призначена експлуатантом, а також:
- (1) має підготовку щодо руління ПС;
- (2) має підготовку щодо використання радіотелефону;
- (3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для диспетчерського обслуговування повітряного руху (ОПР);
- (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

CAT.GEN.MPA.130 Запуск ротора — вертольоти

Ротор вертольота повинен запускатися для польоту виключно під управлінням кваліфікованого пілота.

CAT.GEN.MPA.135 Допуск до кабіни льотного екіпажу

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб жодна особа, окрім призначених у політ членів льотного екіпажу, не була допущена або не перевозилася в кабіні льотного екіпажу, окрім випадків, коли така особа:
 - (1) є залученим членом екіпажу;
 - (2) є представником компетентного або інспекційного органу, якщо такий представник повинен бути присутнім для виконання своїх офіційних обов'язків; або
 - (3) допускається до кабіни льотного екіпажу та перевозиться відповідно до інструкцій, які містяться в керівництві з експлуатації.
- (b) командир ПС повинен забезпечити, щоб:
 - (1) присутність у кабіні льотного екіпажу не спричиняла відволікання або втручання в керування польотом, та
 - (2) всі особи, яких перевозять у кабіні льотного екіпажу, були ознайомлені з відповідними процедурами безпеки.
- (c) Остаточне рішення щодо допуску в кабіну льотного екіпажу ухвалює командир ПС.

CAT.GEN.MPA.140 Портативні електронні пристрої

Експлуатант повинен заборонити будь-якій особі використання на борту ПС портативного електронного пристрою (PED), що може негативно позначитися на функціонуванні систем та обладнання повітряного судна, а також повинен вжити всіх доцільних заходів для запобігання такому використанню.

▼M13

CAT.GEN.MPA.141 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

- (a) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем чи обладнання ПС або на здатність члена льотного екіпажу керувати ПС.
- (b) Експлуатант не повинен використовувати додатки EFB типу В, якщо вони не схвалені відповідно до підчастини М додатка V (Part-SPA).

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Експлуатант повинен у будь-який час бути готовим надати рятувально-координаційним центрам (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту будь-якого з повітряних суден експлуатанта.

▼M14

CAT.GEN.MPA.150 Вимушена посадка на воду — літаки

Експлуатант повинен експлуатувати тільки літаки з кількістю пасажирських крісел більше 30 на рейсах над водною поверхню на такій відстані від землі, яка придатна для виконання аварійної посадки на воду (більше 120 хвилин льотного часу на крейсерській швидкості, або 400 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше), якщо літак відповідає вимогам стосовно вимушеної посадки на воду, які визначені у застосовній сертифікаційній специфікації або специфікаціях.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Перевезення військової зброї та спорядження

- (a) Експлуатант повинен перевозити військову зброю та спорядження повітрям, тільки якщо отримає відповідний дозвіл на це, який мають надати усі держави, повітряний простір яких планується перетнути під час такого рейсу.

- (b) Після отримання офіційного дозволу експлуатант повинен переконатися, що бойова зброя та спорядження:
- (1) перебувають на борту ПС у місці, недоступному для пасажирів під час польоту; та
 - (2) вогнепальна зброя є розрядженою.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб перед початком польоту командир був повідомлений про подробиці та розташування на борту ПС будь-якої військової зброї та спорядження з метою перевезення.

CAT.GEN.MPA.160 Перевезення спортивної зброї та спорядження

- (a) Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для гарантування того, щоб йому повідомляли про будь-яку спортивну зброю на борту.
- (b) Якщо експлуатант погодився перевезти спортивну зброю, він повинен гарантувати, що така зброя:
- (1) перебуває на борту ПС у місці, недоступному для пасажирів під час польоту; та
 - (2) вогнепальна зброя (чи інша зброя, яка може містити патрони) є розрядженою.
- (c) З дотриманням певних обмежень, спорядження для спортивної зброї може перевозитися в зареєстрованому багажі пасажирів відповідно до технічних інструкцій.

CAT.GEN.MPA.161 Перевезення спортивної зброї і спорядження — пом'якшення правил

Незважаючи на положення CAT.GEN.MPA.160(b), на вертольотах із максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) 3 175 кг або менше, які експлуатуються у денний час та навігація яких здійснюється за візуальними орієнтирами, спортивну зброю можна провозити у місці, яке доступне під час польоту, за умови, що експлуатант встановив відповідні процедури, та за умови, що її неможливо скласти у місце, яке недоступне під час польоту.

CAT.GEN.MPA.165 Спосіб перевезення осіб

Експлуатант повинен вжити всіх заходів для забезпечення того, щоб жодна особа в польоті не перебувала в будь-якій частині ПС, що не призначена для розміщення людей, за виключенням надання тимчасового дозволу командиром ПС:

- (a) з метою вжиття заходів, необхідних для забезпечення безпеки ПС або будь-якої особи, тварини або вантажу на борту, або
- (b) перебувати у тій частині ПС, яка, хоча і використовується для перевезення вантажу або запасів, є спроектованою і для доступу людей до неї під час польоту.

CAT.GEN.MPA.170 Алкоголь і наркотики

Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа не піднялася на борт або не перебувала на борту під впливом алкоголю або наркотиків такою мірою, що це може загрожувати безпеці ПС або людей на борту.

CAT.GEN.MPA.175 Загроза безпеці ПС

Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа, з причини необережності або недбалості, не діяла (або нехтувала діями) таким чином, щоб:

- (a) виникла загроза для ПС чи осіб на борту, або
- (b) спричинила загрозу (або дозволила виникнення загрози) для будь-якої особи чи майна з боку ПС.

CAT.GEN.MPA.180 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

- (a) Такі документи, керівництва та інформація повинні перебувати на борту під час кожного рейсу, в оригіналі чи копії, якщо не зазначено інше:
- (1) керівництво з льотної експлуатації ПС (AFM) або еквівалентні документи;
 - (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
 - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

- (4) сертифікат щодо шуму на місцевості, включно з його перекладом на англійську мову, якщо він був виданий органом, відповідальним за видачу сертифіката щодо шуму на місцевості;

▼ M4

- (5) засвідчена копія сертифіката експлуатанта (АОС) разом з перекладом на англійську мову, якщо АОС виданий іншою мовою;
- (6) експлуатаційні специфікації для відповідного типу ПС, видані разом з АОС, включно з перекладом на англійську мову, якщо експлуатаційні специфікації видані іншою мовою;

▼ B

- (7) оригінал дозволу на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
- (8) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;
- (9) журнал польоту або його еквівалент для ПС;

▼ M14

- (10) технічний журнал ПС відповідно до додатка I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 1321/2014;

▼ B

- (11) деталі поданого ОПР плану польоту, якщо застосовно;
 - (12) поточні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;
 - (13) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;
 - (14) інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту, яка повинна бути легкодоступною у кабіні льотного екіпажу;
 - (15) чинні частини керівництва з експлуатації, які стосуються обов'язків членів екіпажу та повинні бути легкодоступними для них;
 - (16) MEL;
 - (17) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктивна документація служби аеронавігаційної інформації (CAI);
 - (18) відповідна метеорологічна інформація;
 - (19) пасажирські та/або вантажні маніфести, якщо застосовується;
 - (20) документація щодо маси та балансу;
 - (21) експлуатаційний плану польоту, якщо застосовується;
 - (22) повідомлення про спеціальні категорії пасажирів (SCP) та спеціальні вантажі, якщо застосовується; та
 - (23) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ.
- (b) Незважаючи на пункт (а), для денної експлуатації за візуальними правилами польотів (VFR) на моторних ПС іншої ніж складної конструкції, які експлуатуються для польотів зі зльотом та посадкою на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику протягом 24 годин, або залишаються в межах локальної зони, визначеної у керівництві з експлуатації, такі документи і дані можуть зберігатися на аеродромі або експлуатаційному майданчику, а не на борту:

▼ M5

▼ B

- (1) сертифікат щодо шуму на місцевості;
- (2) дозвіл на бортове радіобладнання;
- (3) журнал польоту або його еквівалент;

- (4) технічний журнал ПС;
 - (5) NOTAM та інструктажі CAI;
 - (6) метеорологічна інформація;
 - (7) повідомлення щодо SCP та спеціальних вантажів, якщо застосовується; та
 - (8) документація щодо маси та балансу.
- (c) Незважаючи на пункт (a), у разі втрати або крадіжки документів, зазначених у (a)(2)–(a)(8), експлуатація ПС може продовжуватися до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати копії втрачених документів.

CAT.GEN.MPA.185 Інформація, яка має залишатися на землі

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб принаймні впродовж виконання кожного польоту або серії польотів:
- (1) інформація, яка стосується польоту та відповідає типу експлуатації, залишалася на землі;
 - (2) інформація зберігалася, поки у місці зберігання не буде зроблено копій; або, якщо таке копіювання неможливе
 - (3) така сама інформація повинна перевозитися у вогнетривкому контейнері на борту ПС.
- (b) Інформація, зазначена у (a), включає:
- (1) копію експлуатаційного плану польоту, у відповідних випадках;
 - (2) копії відповідних частин технічного журналу ПС;
 - (3) документацію NOTAM стосовно конкретного маршруту у разі, якщо експлуатант спеціально відредагував такі дані;
 - (4) документацію щодо маси та балансу, за необхідності; та
 - (5) повідомлення стосовно спеціальних вантажів.

CAT.GEN.MPA.190 Надання документації та записів

Командир ПС повинен протягом розумного періоду часу після отримання запиту від уповноваженої органом особи надати такій особі документацію, яка повинна перевозитися на борту.

▼ M15

CAT.GEN.MPA.195 Опрацювання записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

- (a) Після авіаційної події, серйозного інциденту або події, виявлених експертним органом з розслідування, експлуатант ПС повинен зберігати оригінальні записані дані бортових реєстраторів протягом 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертний орган з розслідування.
- (b) Експлуатант повинен проводити експлуатаційні перевірки та оцінювання записів для забезпечення постійної роботоздатності бортових реєстраторів, які повинні бути на борту відповідно до цього Регламенту.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити збереження записів польотних параметрів та повідомлень зв'язку по лінії передачі даних, які повинні записувати бортові реєстратори. Проте для цілей тестування та обслуговування таких бортових реєстраторів можна послідовно стирати до 1 години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних на момент тестування.
- (d) Експлуатант повинен зберігати та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення необроблених польотних даних у відповідні польотні параметри, виражені в інженерних величинах.
- (e) Експлуатант повинен забезпечити доступність будь-яких збережених записів бортових реєстраторів, якщо так визначив компетентний орган.
- (f) Без обмеження Регламенту (ЄС) № 996/2010 та Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 (²⁰):

- (1) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, аудіозаписи бортового реєстратора не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:
 - (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких аудіозаписів і їхніх стенограм;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі аудіозаписи використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
- (1a) Коли аудіозаписи бортового реєстратора перевіряються для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, експлуатант повинен забезпечити приватність аудіозаписів та переконатися, щоб вони не були розкриті або використані для інших цілей, окрім забезпечення роботоздатності бортового реєстратора.
- (2) Польотні параметри або повідомлення лінії передачі даних, записані бортовим реєстратором, повинні використовуватися тільки для цілей, відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи не відповідають будь-якій з таких умов:
 - (i) використовуються експлуатантом тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування;
 - (ii) знеособлені;
 - (iii) розкриті в рамках захищених процедур.
- (3) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:
 - (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких записів зображень;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі записи зображень використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
- (3a) Якщо зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, інспектуються для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, то:
 - (i) такі зображення не повинні розкриватися або використовуватися для цілей, інших ніж забезпечення роботоздатності бортового реєстратора;
 - (ii) якщо частини тіла членів екіпажу можуть бути видимі на зображеннях, експлуатант повинен забезпечити приватність таких зображень.

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Перевезення небезпечних вантажів

- (a) Якщо інше не дозволено цим додатком, перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до додатка 18 до Чиказької конвенції з останніми змінами та розширеним тлумаченням, яке міститься у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ІКАО Doc 9284-AN/905), включно з доповненнями та будь-якими додатками чи виправленнями.
- (b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до додатка V (Part-SPA), підчастини G, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків, у яких:
 - (1) такі вантажі не підпадають під дію технічних інструкцій відповідно до частини 1 зазначених інструкцій; або
 - (2) такі вантажі перевозяться пасажиром чи членами екіпажу або перебувають у багажі відповідно до частини 8 технічних інструкцій.
- (c) Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення вжиття усіх доцільних заходів для запобігання перевезенню небезпечних вантажів на борту неналежним чином.
- (d) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідною інформацією, щоб дати йому змогу виконувати свої обов'язки відповідно до технічних інструкцій.

- (e) Відповідно до технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити компетентний орган та належний орган держави, у якій трапилася така подія, у разі:
 - (1) будь-яких авіаційних подій та інцидентів із небезпечними вантажами;
 - (2) виявлення незадекларованих або недостовірно задекларованих небезпечних вантажів серед вантажів або пошти; або
 - (3) виявлення небезпечних вантажів, які перевозилися пасажирами чи членами екіпажу або перебували у їхньому багажі всупереч положенням розділу 8 технічних інструкцій.
- (f) Експлуатант повинен забезпечити, щоб пасажирам було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів відповідно до технічних інструкцій.
- (g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення небезпечних вантажів надавалися у місцях прийому вантажів на борт, як того вимагають технічні інструкції.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Система відстеження повітряного судна — літаки

- (a) Щонайпізніше до 16 грудня 2018 року експлуатант повинен встановити та підтримувати, як частину системи для здійснення експлуатаційного контролю за польотами, систему відстеження повітряного судна, яка включає польоти, які відповідають пункту (b) у разі виконання такими літаками:
 - (1) літаками з МСЗМ більше ніж 27 000 кг та MOPSC більше ніж 19, які вперше отримали індивідуальний CofA до 16 грудня 2018 року, обладнані можливістю забезпечити положення додатково до вторинного оглядового радіолокатора;
 - (2) усіма літаками з МСЗМ більше ніж 27 000 кг та MOPSC більше ніж 19, які вперше отримали індивідуальний CofA 16 грудня 2018 року або пізніше; та
 - (3) усіма літаками з МСЗМ більше ніж 45 500 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 16 грудня 2018 року або пізніше.
- (b) Польоти повинні відстежуватися експлуатантом від зльоту до посадки, окрім випадків, коли запланований маршрут і заплановані маршрути відхилення повністю включені до блоків повітряного простору, у яких:
 - (1) зазвичай надається наглядове обслуговування ОПР, що підтримується системами нагляду ОПР, які визначають розташування ПС через проміжки часу належної тривалості; та
 - (2) експлуатант надав компетентному провайдеру аеронавігаційного обслуговування необхідну контактну інформацію.

▼M14

CAT.GEN.MPA.210 Розташування ПС, яке зазнало лиха — літаки

Такі літаки повинні бути обладнані надійними і автоматичними засобами для точного визначення після авіаційної події, у ході якої літак був сильно пошкоджений, розташування точки завершення польоту:

- (1) усі літаки з МСЗМ більше ніж 27 000 кг та MOPSC більше ніж 19, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2023 року або пізніше; та
- (2) усі літаки з МСЗМ більше ніж 45 500 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2023 року або пізніше.

▼M13 _____

▼B

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

СЕКЦІЯ 1

Моторні повітряні судна

CAT.OP.MPA.100 Використання послуг обслуговування повітряного руху

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:
- (1) обслуговування повітряного руху (ОПР), що відповідає повітряному простору та застосовним правилам повітряних перевезень, використовується для всіх рейсів, коли це можливо;
 - (2) експлуатаційні інструкції під час польоту, що стосуються змін до плану польоту ОПР, якщо це можливо, узгоджувались з відповідним органом ОПР перед передачею відповідного повідомлення на ПС.
- (b) Незважаючи на пункт (a), використання ОПР не є обов'язковим, якщо це не передбачено вимогами щодо використання повітряного простору для:

▼M5

- (1) експлуатації за VFR у денний час на моторних літаках іншої ніж складної конструкції;

▼B

- (2) вертольотів з МСЗМ 3 175 кг або менше, які експлуатуються у денний час за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами; або
 - (3) місцевої експлуатації вертольотів,
- за умови забезпечення підтримання домовленостей із пошуково-рятувальною службою.

CAT.OP.MPA.105 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

- (a) Експлуатант повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають типам ПС та експлуатації.
- (b) Експлуатаційні майданчики використовуються тільки для:

▼M5

- (1) моторних літаків іншої ніж складної конструкції; та

▼B

- (2) вертольотів.

CAT.OP.MPA.106 Використання ізольованих аеродромів — літаки

- (a) Використання ізольованого аеродрому як аеродрому призначення для літаків потребує попереднього схвалення компетентного органу.
- (b) Ізольований аеродром — це аеродром, для якого кількість резервного та остаточного резервного палива, необхідного для досягнення найближчого придатного запасного аеродрому для аеродрому призначення є більшою, ніж:
 - (1) для літаків з поршневіми двигунами — паливо на політ впродовж 45 хвилин плюс 15% польотного часу, запланованого на політ на крейсерській висоті або дві години, залежно від того, яке з цих значень менше; або
 - (2) для літаків з газотурбінними двигунами — паливо на політ над аеродромом призначення протягом двох годин за нормального споживання палива у крейсерському режимі, включно з остаточним резервним паливом.

CAT.OP.MPA.107 Придатний аеродром

Експлуатант повинен вважати аеродром придатним, якщо в запланований час використання аеродром є доступним та обладнаним необхідними супутніми послугами, такими як обслуговування повітряного руху (ОПР), достатнє освітлення, зв'язок, метеорологічне обслуговування, навігаційні засоби та служби екстреної допомоги.

CAT.OP.MPA.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому

- (a) Експлуатант повинен встановити експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення або запасного аеродрому. Такі експлуатаційні мінімуми повинні бути не нижчими, ніж відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально схвалених державою винятків. Величини підвищення таких

характеристик, які визначаються компетентним органом, мають бути додані до зазначених мінімальних величин.

- (b) Використання дисплея проєкції польотної інформації (HUD), системи посадки з проєкційною індикацією (HUDLS) або покращеної системи бачення (EVS) може надати змогу здійснювати експлуатацію ПС за нижчої видимості, ніж встановлені експлуатаційні мінімуми аеродрому, якщо таке використання схвалене відповідно до підчастини SPA.LVO.
- (c) При встановленні експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен враховувати:
 - (1) тип, льотно-технічні характеристики та характеристики керованості ПС;
 - (2) склад, компетенцію та досвід льотного екіпажу;
 - (3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг/зон фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), які можуть бути обрані для використання;
 - (4) придатність та ефективність наявних візуальних і невізуальних наземних засобів;
 - (5) бортове обладнання ПС для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневрування, посадки, виходу із крену та відходження на друге коло для посадки;
 - (6) для визначення висоти над перешкодами, перешкоди при заходженні на посадку, відходженні на друге коло та зони набору висоти, необхідні для виконання процедур дій у непередбачених ситуаціях;
 - (7) абсолютну/відносну висоту польоту над перешкодами для заходження на посадку за приладами;
 - (8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов; та
 - (9) техніку польоту при фінальному заходженні на посадку.
- (d) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен зазначити спосіб визначення експлуатаційних мінімумів аеродрому.
- (e) Мінімуми для конкретних процедур заходження на посадку та посадки повинні використовуватися, тільки якщо виконуються всі такі умови:
 - (1) нормальне функціонування наземного обладнання, показаного на навігаційній карті та необхідного для запланованої процедури;
 - (2) нормальне функціонування систем повітряного судна, необхідних для виконання конкретного типу заходження на посадку;
 - (3) дотримання критеріїв льотно-технічних характеристик ПС, та
 - (4) відповідна кваліфікація екіпажу.

SAT.OP.MPA.115 Техніка заходження на посадку — літаки

- (a) Усі маневри заходження на посадку повинні виконуватися як стабілізовані заходження на посадку, за винятком ухвалених компетентним органом конкретних заходжень на посадку на конкретній злітно-посадковій смузі.
- (b) Неточні заходження на посадку
 - (1) Методика фінального заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA) повинна застосовуватися для всіх неточних заходжень на посадку.
 - (2) Незважаючи на пункт (1), за наявності схвалення компетентного органу можна використовувати іншу методику заходження на посадку для конкретної комбінації маневру заходження на посадку та злітно-посадкової смуги. У таких випадках, застосовна мінімальна дальність видимості на злітно-посадковій смузі (RVR):
 - (i) повинна бути збільшеною на 200 метрів для літаків категорій А та В та на 400 метрів — для літаків категорій С та D; або
 - (ii) для аеродромів, на яких існує суспільний інтерес до постійної підтримки експлуатації, а методику CDFА не можна застосовувати, RVR повинна бути встановлена та постійно

переглядатися компетентним органом з урахуванням досвіду експлуатанта, його програми підготовки та кваліфікації льотного екіпажу.

▼ M9

▼ B

SAT.OP.MPA.125 Відправлення та заходження на посадку за приладами

- (a) Експлуатант повинен забезпечити використання процедур відправлення та заходження на посадку за приладами, встановлених державою, у якій розташований аеродром.
- (b) Незважаючи на пункт (a), командир ПС може прийняти диспетчерський дозвіл на відхилення від офіційного маршруту відправлення або прибуття, за умови виконання критеріїв висоти над перешкодами та повного врахування експлуатаційних умов. У будь-якому випадку, фінальне заходження ПС на посадку повинне виконуватися візуально або відповідно до встановлених процедур заходження на посадку за приладами.
- (c) Незважаючи на пункт (a), експлуатант може використовувати процедури, які відрізняються від зазначених у (a), якщо вони були схвалені державою, у якій розташований аеродром, та зазначені у керівництві з експлуатації.

▼ M9

SAT.OP.MPA.126 Навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках

Якщо маршрут або процедура польоту вимагає навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках (PBN), експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) відповідна навігаційна специфікація PBN була вказана у AFM або в іншому документі, який був схвалений органом із сертифікації в рамках оцінювання льотної придатності або ґрунтується на такому схваленні; та
- (b) ПС експлуатувалося згідно з відповідною навігаційною специфікацією та обмеженнями AFM або іншого документа, згаданого вище.

▼ B

SAT.OP.MPA.130 Процедури зниження шуму — літаки

▼ M5

- (a) За винятком польотів за VFR на моторних літаках іншої ніж складної конструкції, експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури відправлення та прибуття/заходження на посадку для кожного типу літака з урахуванням потреби в мінімізації впливу шуму повітряного судна.

▼ B

- (b) Такі процедури повинні:
 - (1) гарантувати пріоритет безпеки польотів над проблемою зниження шуму; та
 - (2) бути простими та безпечними на практиці та не передбачати значного збільшення робочого навантаження екіпажу під час критичних фаз польоту.

SAT.OP.MPA.131 Процедури зниження шуму — вертольоти

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процедури зльоту та посадки враховували потребу в мінімізації впливу шуму вертольота.
- (b) Такі процедури повинні:
 - (1) гарантувати пріоритет безпеки польотів над проблемою зниження шуму; та
 - (2) бути простими та безпечними на практиці та не передбачати значного збільшення робочого навантаження екіпажу під час критичних фаз польоту.

SAT.OP.MPA.135 Маршрути та райони експлуатації — загальні положення

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація повітряних суден проводилася тільки за маршрутами або в межах районів, для яких:

▼ M9

- (1) космічні об'єкти, наземні об'єкти та служби, у тому числі метеорологічні служби, є придатними для проведення запланованої експлуатації;

▼ B

- (2) льотно-технічні характеристики ПС є достатніми для дотримання мінімальних вимог стосовно висоти польоту;
 - (3) обладнання ПС відповідає мінімальним вимогам для проведення запланованої експлуатації; та
 - (4) доступні відповідні карти і діаграми.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація проводилася згідно з будь-якими обмеженнями на маршрутах або в районах експлуатації, які визначені компетентним органом.

▼ M5

- (c) Пункт (a)(1) не застосовується до експлуатації за VFR у денний час на моторному ПС іншої ніж складної конструкції на рейсах, для яких один аеродром або експлуатаційний майданчик є водночас місцем відправлення та прибуття.

▼ M10

CAT.OP.MPA.136 Маршрути та райони експлуатації — одномоторні літаки

Якщо не схвалено компетентним органом згідно з додатком V (Part-SPA), підчастиною L — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-ІМС), експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація одномоторних літаків проводилася тільки на маршрутах чи у районах, де доступні поверхні, які дозволять виконати безпечну вимушену посадку.

▼ B

CAT.OP.MPA.137 Маршрути та райони експлуатації — вертольоти

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) для вертольотів, що виконують польоти згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3, були доступні поверхні, які дозволять виконати безпечну вимушену посадку, за винятком випадків, коли вертоліт має схвалення на експлуатацію згідно з CAT.POL.H.420;
- (b) для вертольотів, що виконують польоти згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3 та здійснюють «берегову транзитну» експлуатацію, керівництво з експлуатації містило процедури, які забезпечують узгодженість ширини прибережного коридору та ширини обладнання, що перевозиться (за панівних умов на такий момент часу).

CAT.OP.MPA.140 Максимальна відстань від придатного аеродрому для двомоторних літаків без схвалення ETOPS

▼ M15

- (a) За винятком випадків схвалення компетентним органом відповідно до підчастини F додатка V (Part-SPA), експлуатанту не дозволяється експлуатувати двомоторний літак на маршруті (в стандартних умовах нерухомого повітря), який містить будь-яку точку, яка знаходиться на такій відстані від придатного аеродрому, яка є більшою ніж належна відстань для зазначеного типу літака:
 - (1) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу А з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) 20 чи більше та відстанню, яку літак долає за 60 хвилин з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості, яка визначається згідно з пунктом (b);
 - (2) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу А з MOPSC 19 чи менше та відстанню, яку літак долає за 120 хвилин або, за умови схвалення компетентним органом — до 180 хвилин для турбореактивних літаків на крейсерській швидкості з OEI, яка визначається відповідно до пункту (b);
 - (3) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу В або С, залежно від того, яке з цих значень менше:

- (i) відстань, яку літак долає за 120 хвилин на крейсерській швидкості з ОЕІ, яка визначається відповідно до пункту (b);
- (ii) 300 морських миль.

▼B

- (b) Експлуатант повинен встановити швидкість для розрахунку максимальної відстані до придатного аеродрому для кожного типу або модифікації двомоторного літака, яка не може перевищувати V_{MO} (максимальної експлуатаційної швидкості), обчисленої на основі істинної повітряної швидкості, яку літак може підтримувати з одним несправним двигуном.
- (c) Експлуатант повинен включити до керівництва з експлуатації такі дані, які є специфічними для кожного типу або модифікації ПС:
 - (1) розраховану крейсерську швидкість з ОЕІ, та
 - (2) розраховану максимальну відстань від придатного аеродрому.

▼M15

- (d) Для отримання схвалення, зазначеного в пункті (a)(2), експлуатант повинен надати підтвердження того, що:
 - (1) були встановлені процедури планування польоту та диспетчерського обслуговування;
 - (2) спеціальні інструкції і процедури технічного обслуговування для забезпечення належного рівня підтримання льотної придатності та надійності літака, у тому числі його двигунів, були встановлені та включені до програми технічного обслуговування повітряного судна експлуатанта відповідно до додатка I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, у тому числі:
 - (i) програма споживання моторної оливи;
 - (ii) програма моніторингу стану двигуна.

▼B

CAT.OP.MPA.145 Встановлення мінімальних висот польоту

- (a) Для всіх сегментів маршруту, над якими буде виконуватися політ, експлуатант повинен встановити:
 - (1) мінімальні висоти польоту, які забезпечують необхідну висоту над місцевістю, з урахуванням вимог підчастини C; та
 - (2) спосіб, за допомогою якого льотний екіпаж визначає такі висоти.
- (b) Спосіб встановлення мінімальних висот польоту над середнім рівнем моря повинен бути затверджений компетентним органом.
- (c) Якщо мінімальні висоти польоту, встановлені експлуатантом та державою, над територію якої пролітає літак, відрізняються, застосовується більше з двох значень.

CAT.OP.MPA.150 Правила щодо палива

- (a) Експлуатант повинен встановити правила щодо палива з метою планування польоту (а також перепланування під час польоту) для забезпечення того, щоб кожен політ мав достатній запас палива для запланованої експлуатації та резерв для покриття дистанцій відхилення від запланованих маршрутів. Компетентний орган повинен надати попереднє схвалення на впровадження правил щодо палива та внесення будь-яких змін до них.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процес планування польотів базувався щонайменше на:
 - (1) процедурах, що містяться в керівництві з експлуатації та:
 - (i) даних, отриманих від виробника повітряного судна; або
 - (ii) поточних даних для конкретного типу ПС, отриманих від системи моніторингу споживання палива;
 - та
 - (2) умовах експлуатації, за яких здійснюватиметься політ, у тому числі:

- (i) даних щодо споживання повітряним судном палива;
 - (ii) передбачених масах;
 - (iii) очікуваних метеорологічних умовах; та
 - (iv) процедурах та обмеженнях провайдерів аеронавігаційного обслуговування.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб передпольотний розрахунок придатного палива включав:
- (1) паливо для руління;
 - (2) паливо для польоту;
 - (3) запас палива, який складається з:
 - (i) палива для непередбачених обставин;
 - (ii) додаткового резервного палива, якщо потрібен запасний аеродром для аеродрому призначення;
 - (iii) остаточного резервного палива; та
 - (iv) додаткового палива, якщо цього вимагає тип експлуатації;
- та
- (4) резервного запасу палива на вимогу командира ПС.
- (d) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процедури перепланування під час польоту для розрахунку придатного палива у разі, якщо рейс повинен пройти за маршрутом або до аеродрому призначення, який відрізняється від початково запланованого, включали:
- (1) паливо для польоту на залишок дистанції польоту; та
 - (2) запас палива, який складається з:
 - (i) палива для непередбачених обставин;
 - (ii) додаткового резервного палива, якщо потрібен запасний аеродром для аеродрому призначення;
 - (iii) остаточного резервного палива; та
 - (iv) додаткового палива, якщо цього вимагає тип експлуатації;
- та
- (3) резервного запасу палива на вимогу командира ПС.

CAT.OP.MPA.151 Правила щодо палива — послаблення обмежень

- (a) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150(b)–(d), для експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В експлуатант повинен забезпечити, щоб передпольотний розрахунок придатного палива, необхідного для польоту, включав:
- (i) паливо для руління, якщо його об'єм є значним;
 - (ii) паливо для польоту;
 - (iii) резервне паливо, що складається з:
 - (A) палива для непередбачених обставин об'ємом не менше ніж 5% запланованого палива для польоту або, у разі перепланування під час польоту, 5% палива для польоту на залишок польоту; та
 - (B) остаточного резервного палива, якого вистачить на додаткові 45 хвилин для поршневих двигунів або 30 хвилин для газотурбінних двигунів;
 - (iv) додаткового резервного (альтернативного) палива, щоб дістатися до запасного аеродрому для аеродрому призначення через попередній пункт призначення, якщо буде потрібен запасний аеродром для аеродрому призначення; та
 - (v) додаткового палива, якщо це визначено командиром ПС.

- (a1) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150(b)–(d), для експлуатації, яка передбачає зліт і посадку на тому самому аеродромі або експлуатаційному майданчику на літаках ELA2 за правилами VFR у денний час, експлуатант повинен зазначити мінімальний запас остаточного резервного палива в керівництві з експлуатації. Такий остаточний мінімальний запас палива не повинен бути меншим за кількість, необхідну для польоту протягом 45 хвилин.

▼B

- (b) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150(b)–(d), для вертольотів із МСЗМ 3 175 кг або менше, які експлуатуються у денний час за маршрутами з візуальними орієнтирами, або для місцевої експлуатації вертольота правила щодо палива повинні забезпечити, щоб після завершення польоту або серії польотів остаточний запас резервного палива не був меншим, ніж обсяг палива, достатній для:
- (1) 30 хвилин польотного часу на нормальній крейсерській швидкості; або
 - (2) 20 хвилин польотного часу на нормальній крейсерській швидкості при експлуатації в зоні, у якій є постійні та придатні «превентивні» посадкові майданчики вздовж району польоту.

CAT.OP.MPA.155 Перевезення особливих категорій пасажирів (SCP)

- (a) Особи, які потребують особливих умов, допомоги та/або пристроїв під час повітряного перевезення, повинні вважатися такими, що належать до SCP, у тому числі щонайменше:
- (1) особи з обмеженою рухливістю (PRM) — без обмеження Регламенту (ЄС) № 1107/2006, будь-які особи, чия рухливість зменшується через будь-які фізичні вади сенсорного або рухового характеру, постійні або тимчасові, розумові вади або погіршення, будь-яку іншу причину інвалідності або вік;
 - (2) немовлята та діти без супроводу дорослих; та
 - (3) депортовані особи, пасажирів без права на в'їзд або ув'язнені особи під вартою.
- (b) SCP мають перевозитися в умовах, що забезпечують безпеку ПС і його пасажирів відповідно до процедур, встановлених експлуатантом.
- (c) SCP не повинні розміщуватися або займати крісла, які надають прямий доступ до аварійних виходів, або там, де їхня присутність може:
- (1) перешкоджати виконанню членами екіпажу їхніх обов'язків;
 - (2) закривати доступ до аварійно-рятувального обладнання, або
 - (3) перешкоджати аварійній евакуації ПС.
- (d) Командир ПС повинен бути заздалегідь поінформований про заплановане перевезення SCP.

CAT.OP.MPA.160 Розміщення багажу та вантажу

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

- (a) у пасажирському відділенні перебувала тільки ручна поклажа, яка має бути належно та надійно розміщена; та
- (b) увесь багаж та вантажі на борту, які можуть спричинити травмування чи пошкодження або перешкоджають вільному проходу та блокують виходи у разі зміщення, розміщуються таким чином, щоб запобігти їх переміщенню.

CAT.OP.MPA.165 Розміщення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб пасажирів сиділи на місцях, на яких, у разі екстреної евакуації за необхідності, вони зможуть сприяти та не будуть перешкоджати проведенню евакуації ПС.

CAT.OP.MPA.170 Інструктаж пасажирів

Експлуатант повинен забезпечити, щоб пасажирів:

- (a) отримали інструктаж та візуальну демонстрацію, які стосуються безпеки, у такій формі, яка полегшує застосування застосованих процедур у разі виникнення аварійної ситуації на борту; та

▼M14

- (b) отримали картку з інструктажем з техніки безпеки, на якій інструкції у вигляді піктограм демонструють експлуатацію аварійного обладнання і аварійних виходів, якими пасажери можуть скористатися.

▼В

CAT.OP.MPA.175 Підготовка до польоту

- (a) Для кожного запланованого польоту повинен заповнюватися експлуатаційний план польоту на основі льотно-технічних характеристик ПС, інших експлуатаційних обмежень та відповідних очікуваних умов на маршруті та на відповідних аеродромах/експлуатаційних майданчиках.
- (b) Політ не може розпочатися, доки командир не переконається у тому, що:
- (1) можуть бути виконані всі умови, визначені у 2.а.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 щодо льотної придатності та реєстрації ПС, приладів та обладнання, маси ПС та розташування центра ваги (CG), багажу та вантажу, а також експлуатаційних обмежень повітряних суден;
 - (2) ПС не експлуатується всупереч положенням переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL);
 - (3) частини керівництва з експлуатації, які необхідні для виконання польоту, доступні;
 - (4) на борту перебувають документи, додаткова інформація та форми, як того вимагає CAT.GEN.MPA.180;
 - (5) на борту також перебувають поточні карти, схеми та відповідна документація або еквівалентні дані, необхідні для забезпечення запланованої експлуатації ПС, у тому числі будь-яких обґрунтовано очікуваних відхилень;

▼M9

- (b) космічні об'єкти, наземні засоби та служби, необхідні для запланованого польоту, є доступними та придатними;

▼В

- (7) для запланованого польоту можуть бути дотримані положення, зазначені в керівництві з експлуатації стосовно палива, мастила, кисню, мінімальної безпечної висоти, експлуатаційних мінімумів та доступності запасних аеродромів у разі потреби; ►M9 ————— ◀

▼M9

- (7a) будь-яка навігаційна база даних, що вимагається для навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках, є придатною та актуальною; та

▼В

- (8) може бути дотримане будь-яке додаткове експлуатаційне обмеження.
- (c) Незважаючи на (a), експлуатаційний план польоту не вимагається для експлуатації за VFR:

▼M5

- (1) моторного літака іншої ніж складної конструкції, яке виконує зліт та посадку на тому ж самому аеродромі або експлуатаційному майданчику; або

▼В

- (2) вертольотів з МСЗМ 3 175 кг або менше у денний час на маршрутах із навігацією за візуальними наземними орієнтирами у локальній зоні, як зазначено в керівництві з експлуатації.

CAT.OP.MPA.180 Вибір аеродромів — літаки

▼M10

- (a) Якщо неможливо використати аеродром відправлення як запасний аеродром для зльоту через метеорологічні умови або з льотно-технічних причин, експлуатант повинен вибрати інший придатний запасний аеродром для зльоту, розташований від аеродрому відправлення на відстані не більше ніж:
- (1) для двомоторних літаків:

- (i) однієї години польотного часу на крейсерській швидкості з ОЕІ згідно з АФМ у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси, або
- (ii) часу відхилення ЕТОПС згідно з додатком V (Part-SPA), підчастиною F, з урахуванням будь-яких обмежень MEL, не більше ніж дві години на крейсерській швидкості з ОЕІ відповідно до АФМ у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси;
- (2) для три - та чотиримоторних літаків: двох годин польоту на крейсерській швидкості з ОЕІ згідно з АФМ у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси;
- (3) для експлуатації, схваленої відповідно до підчастини L — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-ІМС) додатка V (Part-SPA), 30 хвилин польотного часу на нормальній крейсерській швидкості в умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси.

У випадку багатомоторних літаків, якщо АФМ не містить значення крейсерської швидкості з ОЕІ, швидкість для розрахунків повинна бути такою, що досягається з усіма двигунам, окрім несправного, які налаштовані на максимальну тривалу потужність.

▼В

- (b) Експлуатант повинен обрати принаймні один запасний аеродром для аеродрому призначення для кожного польоту за приладами (ППП), за виключенням ситуації, коли аеродром призначення є ізольованим аеродромом або:
 - (1) тривалість запланованого польоту від зльоту до посадки або, у разі перепланування у польоті відповідно до САТ.ОР.МРА.150(d), час польоту, який залишається до пункту призначення, не перевищує шести годин; та
 - (2) на аеродромі призначення доступні і придатні для використання дві окремі злітно-посадкові смуги та належні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення висота нижньої межі хмар буде становити щонайменше 2 000 футів (600 метрів) або висоту заходження з кола +500 футів (150 метрів), залежно від того, яке з цих значень більше, та наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.
- (c) Експлуатант повинен обрати два запасні аеродроми для аеродрому призначення, якщо:
 - (1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття погодні умови будуть гіршими ніж застосовні заплановані мінімуми, або
 - (2) метеорологічна інформація взагалі відсутня.
- (d) Експлуатант повинен зазначити в експлуатаційному плані польоту усі необхідні запасні аеродроми.

▼М9

САТ.ОР.МРА.181 Вибір аеродромів та експлуатаційних майданчиків — вертольоти

- (a) Для польотів в інструментальних метеорологічних умовах (ІМС) командир ПС повинен вибрати запасний аеродром для зльоту на відстані однієї години польотного часу при нормальній крейсерській швидкості на випадок неможливості повернення до місця відправлення з метеорологічних причин.
- (b) Для польотів за ППП або за VFR з навігацією, відмінною від використання візуальних орієнтирів, командир ПС повинен визначити щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення в експлуатаційному плані польоту, окрім випадків, коли:
 - (1) для польоту на будь-який інший наземний пункт призначення тривалість польоту та панівні метеорологічні умови є такими, що в очікуваний час прибуття на майданчик запланованої посадки маневри заходження на посадку можливо виконати за візуальних метеорологічних умов (VMC); або
 - (2) майданчик запланованої посадки є ізольованим та немає запасного аеродрому/майданчика; у такому разі має бути визначений рубіж повернення (PNR).
- (c) Експлуатант повинен обрати два запасні аеродроми для аеродрому призначення, якщо:

- (1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття погодні умови будуть гіршими ніж застосовні заплановані мінімуми, або
- (2) метеорологічна інформація відсутня для аеродрому призначення.
- (d) Експлуатант повинен зазначити в експлуатаційному плані польоту усі необхідні запасні аеродроми.

▼M9

CAT.OP.MPA.182 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

Експлуатант повинен забезпечити доступність достатніх засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі для аеродрому призначення у разі втрати можливості виконання запланованого заходження на посадку та посадки.

▼B

CAT.OP.MPA.185 Заплановані експлуатаційні мінімуми для польотів за ППП — літаки

(a) Заплановані мінімуми для запасного аеродрому для зльоту

Експлуатант повинен обрати аеродром як запасний аеродром для зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром погодні умови будуть на рівні або кращі ніж застосовні мінімуми для здійснення посадки, визначені відповідно до CAT.OP.MPA.110. Висота нижньої межі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним доступним маневром заходження на посадку є неточні заходження на посадку (NPA) та/або заходження з кола. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з ОЕІ.

(b) Заплановані експлуатаційні мінімуми аеродрому призначення, який не є ізольованим аеродромом призначення

Експлуатант повинен обрати аеродром призначення тільки у разі, якщо:

- (1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром погодні умови будуть на рівні або кращі ніж такі застосовні заплановані мінімуми:
 - (i) RVR/видимість (VIS), визначена відповідно до CAT.OP.MPA.110; та
 - (ii) для експлуатації NPA або заходження з кола, висота нижньої межі хмар дорівнює або вища ніж MDH;

або

- (2) обрано два запасних аеродроми для аеродрому призначення.

(c) Заплановані експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому для аеродрому призначення, ізольованого аеродрому, маршрутного запасного аеродрому дозавправки та маршрутного запасного проміжного аеродрому

Експлуатант повинен обрати аеродром для однієї з вищезазначених цілей тільки якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром погодні умови будуть на рівні або кращі ніж заплановані мінімуми:, зазначені у таблиці 1.

Таблиця 1

Заплановані експлуатаційні мінімуми

Запасний аеродром для аеродрому призначення, ізольований аеродром призначення, маршрутний запасний аеродром дозавправки та маршрутний запасний проміжний аеродром

Тип	Заплановані експлуатаційні мінімуми
-----	-------------------------------------

заходження на посадку	
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Висота нижньої межі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 м Висота нижньої межі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH + 200 футів (60 метрів)
Заходження з кола	Заходження з кола

CAT.OP.MPA.186 Заплановані експлуатаційні мінімуми для польотів за ППП — вертольоти

(а) Заплановані мінімуми для запасних аеродромів для зльоту

Експлуатант повинен обрати аеродром або посадковий майданчик як запасний аеродром для зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на запасний аеродром для зльоту погодні умови будуть на рівні або кращі ніж застосовні мінімуми для здійснення посадки, визначені відповідно до CAT.OP.MPA.110. Висота нижньої межі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним доступним маневром заходження на посадку є NPA. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з ОЕІ.

(б) Заплановані експлуатаційні мінімуми для аеродрому призначення та запасних аеродромів для аеродрому призначення

Експлуатант повинен обрати аеродром призначення та/або запасні аеродроми для аеродрому призначення тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром чи експлуатаційний майданчик погодні умови будуть на рівні або кращі ніж такі застосовні заплановані мінімуми:

- (1) окрім випадків, передбачених у CAT.OP.MPA.181(d), запланованих мінімумів аеродрому призначення мають бути:
 - (i) RVR/VIS, визначені відповідно до CAT.OP.MPA.110; та
 - (ii) для експлуатації NPA — висота нижньої межі хмар дорівнює або вища ніж MDH;
- (2) заплановані мінімуми для запасних аеродромів для аеродрому призначення наведені у таблиці 1.

Таблиця 1

Заплановані експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому для аеродрому призначення

Тип заходження на посадку	Заплановані експлуатаційні мінімуми
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + видимість 200 футів/400 метрів
NPA	NPA RVR/VIS + 400 м Висота нижньої межі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH + 200 футів (60 метрів)

CAT.OP.MPA.190 Надання плану польоту ОПР

- (a) Якщо план польоту ОНР не надано через те, що це не вимагається правилами повітряних перевезень, належні дані все ж таки мають бути надані для того, щоб забезпечити активацію служб сповіщення у разі потреби.
- (b) При здійсненні експлуатації з майданчика, з якого неможливо надати план польоту ОНР, командир ПС або експлуатант повинні передати такий план якнайшвидше після зльоту.

САТ.ОР.МРА.195 Дозаправка/зливання палива у процесі посадки, висадки та з пасажирами на борту

- (a) Забороняється дозаправка/зливання палива Avgas (авіаційний бензин), широкофракційного палива або суміш цих видів палива, коли пасажирів знаходяться у процесі посадки, висадки та на борту ПС.
- (b) Для всіх інших видів палива повинно бути вжито необхідних запобіжних заходів, і літак повинен бути укомплектований кваліфікованим персоналом, який буде готовий ініціювати та керувати евакуацією ПС у найбільш застосовуваний та оперативний спосіб.

САТ.ОР.МРА.200 Дозаправка/зливання широкофракційного палива

Дозаправка/зливання широкофракційного палива повинні проводитися тільки тоді, коли експлуатант встановив відповідні процедури та врахував високий ризик використання таких видів авіаційного палива.

САТ.ОР.МРА.205 Буксирування хвостом уперед і стандартне буксирування — літаки

Процедури буксирування хвостом уперед і стандартного буксирування, визначені експлуатантом, повинні проводитися відповідно до встановлених авіаційних стандартів і процедур.

САТ.ОР.МРА.210 Члени екіпажу на робочих місцях

(a) Члени льотного екіпажу

- (1) Під час зльоту і посадки усі члени льотного екіпажу, які мають бути на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинні перебувати на призначених робочих місцях.
- (2) Під час усіх інших фаз польоту усі члени льотного екіпажу, які мають бути на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинні залишатися на призначених робочих місцях, окрім ситуацій, коли відсутність на робочому місці необхідна для виконання обов'язків, що стосуються експлуатації, або пов'язана з фізіологічними потребами, за умови, що принаймні один відповідно кваліфікований пілот весь час перебуває біля органів керування повітряним судном.
- (3) Під час усіх фаз польоту всі члени льотного екіпажу, які мають бути на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинні весь час бути наготові. У разі недостатньої пильності повинно бути вжито відповідних заходів протидії. У разі виникнення у члена льотного екіпажу неочікуваної втоми командир ПС може організувати плановий відпочинок для такої особи, за умови, що її робоче навантаження дозволяє це. Такий плановий відпочинок не повинен вважатися частиною періоду відпочинку для цілей розрахунку обмежень польотного часу та не повинен бути обґрунтуванням для подовження будь-якого періоду чергування.

(b) Члени кабінного екіпажу

Впродовж критичних фаз польоту, кожен член кабінного екіпажу повинен перебувати на призначеному робочому місці та не повинен виконувати будь-які дії, окрім тих, які необхідні для безпечної експлуатації ПС.

САТ.ОР.МРА.215 Використання гарнітури — літаки

- (a) Кожен член льотного екіпажу, який перебуває на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент. Така гарнітура повинна використовуватися як основний пристрій для голосового зв'язку з ОНР:
 - (1) на землі:
 - (i) у разі отримання диспетчерського дозволу на виліт через голосовий зв'язок; та
 - (ii) якщо двигуни запущені;
 - (2) під час виконання польоту:
 - (i) на висоті, меншій ніж перехідна висота; або
 - (ii) на висоті 10 000 футів (3050 метрів), залежно від того, яке з цих значень вище.

та

- (3) у будь-якому випадку, коли командир ПС вважає це необхідним.
- (b) За умов пункту (а), підвісний (штанговий) мікрофон або еквівалент повинні бути розміщені таким чином, щоб давати змогу користуватися двостороннім радіозв'язком.

SAT.OP.MPA.216 Використання гарнітури — вертольоти

Кожен член льотного екіпажу, який має перебувати на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент та використовувати її як основний пристрій для голосового зв'язку з ОПР.

SAT.OP.MPA.220 Допоміжні засоби для екстреної евакуації

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб перед рулінням, зльотом та посадкою, а також коли це безпечно і практично можливо виконати, усі засоби для екстреної евакуації, які спрацьовують автоматично, були приведені у стан повної готовності.

SAT.OP.MPA.225 Крісла, ремені безпеки та системи фіксації

(a) Члени екіпажу

- (1) Під час зльоту і посадки та у будь-який час, коли командир ПС вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожен член екіпажу повинен бути належним чином закріплений за допомогою усіх наявних ременів безпеки та систем фіксації.
- (2) Під час інших фаз польоту кожен член льотного екіпажу на призначеному робочому місці у кабіні льотного екіпажу повинен утримувати свій ремінь безпеки у стані фіксації.

(b) Пасажири

- (1) Перед зльотом і посадкою та під час руління, а також кожного разу, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, командир ПС повинен переконатися, що кожен пасажир на борту перебуває у своєму кріслі або спальному місці з ременем безпеки чи системою фіксації у надійно зафіксованому стані.
- (2) Експлуатант повинен передбачити можливість спільного використання крісел у повітряному судні, що дозволяється тільки для спеціально визначених крісел. Командир ПС повинен переконатися у відсутності спільного користування сидіннями, окрім одного дорослого і одного немовляти, який надійно закріплений додатковим поясным ременем або іншим пристроєм фіксації.

SAT.OP.MPA.230 Забезпечення безпеки у пасажирському салоні та бортових кухнях

- (a) Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб перед рулінням, зльотом та посадкою доступ до всіх виходів та шляхів евакуації ПС був вільним.
- (b) Командир ПС повинен забезпечити, щоб перед зльотом і посадкою, а також у будь-який час, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, все обладнання та багаж були надійно та безпечно зафіксованими.

SAT.OP.MPA.235 Рятувальні жилети — вертольоти

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб під час експлуатації вертольота із льотно-технічними характеристиками класу 3 над водою при прийнятті рішення щодо одягання усіма присутніми на борту рятувальних жилетів враховувалися тривалість польоту і умови, які можуть виникнути.

SAT.OP.MPA.240 Паління на борту

Командир ПС повинен заборонити паління на борту:

- (a) якщо це необхідно в інтересах безпеки;
- (b) під час дозаправки та зливання палива з ПС;
- (c) під час перебування ПС на землі, якщо експлуатант не визначив процедури зниження ризиків при проведенні наземної експлуатації;
- (d) поза межами спеціальних місць для паління, у проходах та туалетах;

- (e) у вантажних відсіках та/або інших місцях зберігання вантажів, які не зберігаються у вогнестійких контейнерах або не укріті вогнестійкою тканиною (брзентом); та
- (f) у зонах пасажирського салону, у яких прилаштована подача кисню.

CAT.OP.MPA.245 Метеорологічні умови — всі повітряні судна

(a) При виконанні польотів за ППП командир ПС повинен:

- (1) почати маневр зльоту; або
- (2) продовжувати політ після моменту, з якого має застосовуватися переглянутий план польоту ОПР у разі перепланування під час польоту,

тільки якщо є інформація про те, що на аеродромі призначення та/або на необхідних запасних аеродромах очікувані погодні умови на час прибуття дорівнюють або перевищують заплановані мінімуми.

- (b) При виконанні польотів за ППП командир ПС повинен продовжувати політ в напрямку запланованого аеродрому призначення, тільки якщо останні отримані дані вказують на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови на аеродромі призначення або щонайменше на одному із запасних аеродромів для аеродрому призначення будуть дорівнювати або перевищувати застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.
- (c) При виконанні польотів за ППП командир повинен починати маневр зльоту, тільки якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що метеорологічні умови на частині маршруту польоту, який виконується за VFR, у відповідний час будуть дорівнювати або перевищувати встановлені обмеження VFR.

CAT.OP.MPA.246 Метеорологічні умови — літаки

Додатково до положень CAT.OP.MPA.245, при виконанні польотів на літаках за ППП командир ПС повинен продовжувати політ і після:

- (a) моменту ухвалення рішення при використанні процедури зменшеної витрати палива для непередбачених обставин (RCF); або
- (b) попередньо визначеної точки при використанні процедури попереднього визначення точки (PDP),

тільки якщо є інформація про те, що на аеродромі призначення та/або на необхідних запасних аеродромах очікувані погодні умови на час прибуття дорівнюють або перевищують застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

CAT.OP.MPA.247 Метеорологічні умови — вертольоти

Додатково до положень CAT.OP.MPA.245:

- (a) При виконанні польотів над водою за VFR поза межами видимості землі командир ПС повинен розпочинати зліт, тільки якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що висота нижньої межі хмар буде вищою ніж 600 футів (180 метрів) вдень або 1 200 футів (360 метрів) вночі.

▼ M9 _____

▼ B

- (c) Політ на вертольоті до вертопалуби або завищеної FATO повинні виконуватися, тільки якщо середня швидкість вітру на вертопалубі або у координатах підвищеної FATO є меншою ніж 60 вузлів згідно з відповідним повідомленням.

CAT.OP.MPA.250 Лід та інші забруднення — наземні процедури

- (a) Експлуатант повинен встановити процедури, яких необхідно дотримуватися у разі необхідності наземного видалення льоду і запобігання обледенінню та відповідних інспектувань повітряного судна для забезпечення безпечної експлуатації ПС.
- (b) Командир повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у пункті (a) та відповідно до AFM.

CAT.OP.MPA.255 Лід та інші забруднення — польотні процедури

- (a) Експлуатант повинен встановити відповідні процедури для польотів у очікуваних або фактичних умовах обледеніння.
- (b) Командир повинен розпочинати політ або навмисно виконувати політ у очікуваних чи фактичних умовах обледеніння, тільки якщо літак є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів у таких умовах.
- (c) Якщо ступінь обледеніння перевищує ступінь, для якого ПС є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах заздалегідь відомого обледеніння судно стикається з обледенінням, командир повинен негайно залишити умови обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту та, у разі необхідності, повідомити УПР про аварійну ситуацію.

CAT.OP.MPA.260 Запас палива і мастила

Командир повинен розпочинати політ або продовжувати його у разі перепланування під час польоту тільки тоді, коли переконається, що ПС має щонайменше заплановану кількість придатного палива та мастила для завершення польоту, з урахуванням очікуваних умов експлуатації.

CAT.OP.MPA.265 Умови зльоту

Перед тим, як розпочати зліт, командир повинен переконатися у тому, що:

- (a) згідно з доступною йому інформацією, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги чи ФАТО, які використовуватимуться, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці; та
- (b) будуть дотримані встановлені експлуатаційні мінімуми аеродрому.

CAT.OP.MPA.270 Мінімальні висоти польоту

Командир ПС або пілот, якому доручено виконання польоту, не повинен виконувати політ на висотах, нижчих ніж встановлені мінімальні висоти, окрім випадків, коли:

- (a) це необхідно для зльоту чи посадки; або
- (b) зниження виконується відповідно до процедур, затверджених компетентним органом.

CAT.OP.MPA.275 Імітація нестандартних ситуацій у польоті

Експлуатант повинен забезпечити, щоб при перевезенні пасажирів або вантажів не імітувалися такі ситуації:

- (a) нестандартні або аварійні ситуації, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
- (b) штучне моделювання польоту у складних метеорологічних умовах (ІМС).

CAT.OP.MPA.280 Управління паливом у польоті — літаки

Експлуатант повинен встановити процедуру для забезпечення того, щоб контроль та управління паливом у польоті здійснювалися згідно із зазначеними нижче критеріями.

(a) Контроль палива у польоті

- (1) Командир ПС повинен забезпечити періодичний контроль палива у польоті. Кількість придатного палива, яке залишається на борту, потрібно фіксувати та оцінювати для того, щоб:
 - (i) порівняти фактичне споживання з запланованим;
 - (ii) перевірити, чи кількість придатного палива, яке залишається на борту, є достатньою для завершення польоту згідно (b); та
 - (iii) визначити очікувану кількість придатного палива, яке залишиться на борту після прибуття на аеродром призначення.
- (2) Відповідні дані щодо палива потрібно фіксувати.

(b) Управління паливом у польоті

- (1) Політ повинен здійснюватися таким чином, щоб очікувана кількість придатного палива, яке залишиться на борту після прибуття на аеродром призначення, становила не менше, ніж:
 - (i) сума необхідного резервного палива та остаточного запасу палива, або
 - (ii) остаточний запас палива, якщо використання запасного аеродрому не необхідне.
- (2) Якщо контроль палива у польоті вказує на те, що очікувана кількість придатного палива, яке залишиться на борту після прибуття на аеродром призначення, становитиме менше, ніж:
 - (i) сума необхідного резервного палива та остаточного запасу палива, командир ПС повинен врахувати повітряний рух та панівні експлуатаційні умови на аеродромі призначення, на запасному аеродромі для аеродрому призначення та на будь-якому іншому придатному аеродромі при прийнятті рішення про те, чи слід продовжувати політ до аеродрому призначення або відхилитися від маршруту для виконання безпечної посадки з кількістю палива на борту не меншою, ніж остаточний резервний запас; або
 - (ii) остаточний запас палива, якщо використання запасного аеродрому не необхідне, командир ПС повинен вжити відповідних заходів та продовжувати політ до придатного аеродрому для виконання безпечної посадки з кількістю палива на борту не меншою, ніж остаточний резервний запас.
- (3) Якщо розрахована кількість придатного палива під час посадки на найближчому придатному аеродромі, на якому можна виконати безпечну посадку, є меншою, ніж остаточний резервний запас, командир ПС повинен оголосити про аварійну ситуацію.
- (4) Додаткові умови для спеціальних процедур
 - (i) Під час польоту згідно з процедурою RCF для того, щоб продовжити політ до аеродрому призначення 1, командир ПС повинен переконатися, що кількість придатного палива, яке залишилося на момент ухвалення відповідного рішення, є щонайменше сумою:
 - (A) палива для польоту від точки прийняття рішення до аеродрому призначення 1;
 - (B) палива для непередбачених обставин, яке становить 5% палива для польоту від точки прийняття рішення до аеродрому призначення 1;
 - (C) резервного палива для аеродрому призначення 1, якщо потрібно використати запасний аеродром призначення 1; та
 - (D) остаточного резервного палива.
 - (ii) Під час польоту згідно з процедурою PDP для продовження польоту до аеродрому призначення командир ПС повинен переконатися, що кількість придатного палива, яке залишилося на момент PDP, становить щонайменше суму:
 - (A) палива для польоту від PDP до аеродрому призначення;
 - (B) палива для непередбачених обставин від PDP до аеродрому призначення; та
 - (C) додаткового палива.

SAT.OP.MPA.281 Управління паливом у польоті — вертольоти

- (a) Експлуатант повинен встановити процедуру для забезпечення здійснення контролю та управління паливом у польоті.
- (b) Командир ПС повинен забезпечити, щоб кількість залишку придатного палива у польоті становила не менше, ніж кількість палива, необхідного для виконання польоту до аеродрому або експлуатаційного майданчика, на яких можливо виконати безпечну посадку, причому на борту після цього повинен залишитися остаточний запас резервного палива.
- (c) Командир ПС повинен оголосити про аварійну ситуацію, якщо фактичний запас придатного палива на борту є меншим, ніж кількість остаточного резервного палива.

SAT.OP.MPA.285 Використання додаткового кисню

Командир ПС повинен забезпечити, щоб члени льотного екіпажу, які виконують на борту обов'язки, важливі для безпечної експлуатації ПС, у польоті постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли

висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів) впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів).

CAT.OP.MPA.290 Виявлення наближення до поверхні землі

У разі надмірного наближення до землі, яке виявив член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне наближення до землі, відповідальний за керування пілот повинен негайно виконати коригувальні дії для відновлення безпечних умов польоту.

▼ M9

CAT.OP.MPA.295 Використання бортової системи попередження зіткнень (ACAS)

Експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки, якщо ACAS встановлена та придатна до експлуатації, щоб льотний екіпаж пройшов належну підготовку з попередження зіткнень та був компетентним у використанні обладнання ACAS II.

▼ B

CAT.OP.MPA.300 Умови виконання заходження на посадку та посадки

Перед початком заходження на посадку командир ПС повинен переконатися, що, згідно з доступними йому даними, погода на аеродромі та стан злітно-посадкової смуги або FATO, які використовуватимуться, не повинні перешкоджати безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло, з урахуванням відповідних льотно-технічних даних, які містяться в керівництві з експлуатації.

CAT.OP.MPA.305 Початок і продовження заходження на посадку

- (a) Командир ПС або пілот, якому доручено виконання польоту, може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомлених RVR/VIS.
- (b) Якщо повідомлені RVR/VIS менші, ніж застосовні мінімуми, заходження на посадку не може бути продовжене:
 - (1) нижче 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом; або
 - (2) до фінальної частини заходження на посадку у разі, якщо значення DA/H або MDA/H становить більше ніж 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом.
- (c) Якщо параметри RVR недоступні, вони можуть бути отримані шляхом конвертування повідомлених значень видимості.
- (d) Якщо після прольоту на висоті 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом повідомлена величина RVR/VIS є нижчою, ніж застосовний мінімум, заходження на посадку може бути продовжене до DA/H або MDA/H.
- (e) Заходження на посадку може бути продовжене нижче DA/H або MDA/H, та посадка може бути завершена, якщо візуальні орієнтири, що відповідають типу заходження на посадку, визначаються для цільової злітно-посадкової смуги в DA/H або MDA/H та утримуються на належному рівні.
- (f) Зона приземлення RVR повинна завжди контролюватися. Якщо повідомляється про відповідні параметри середньої та критичної точок RVR, вони також повинні контролюватися. Мінімальне значення RVR в середній точці повинне становити 125 м або дорівнювати RVR, необхідній для зони приземлення, залежно від того, яке з цих значень менше; мінімальне значення RVR в критичній точці повинне становити 75 м. Для повітряних суден, обладнаних системою управління при виведенні на курс або системою контролю пробігу мінімальне значення RVR в середній точці повинне становити 75 метрів.

CAT.OP.MPA.310 Експлуатаційні процедури — висота прольоту порогу злітно-посадкової смуги — літаки

Експлуатант повинен встановити експлуатаційні процедури, розроблені для забезпечення того, щоб літак при виконанні точного заходження на посадку перетинав поріг злітно-посадкової смуги з деяким запасом на безпечній відстані, перебуваючи у посадковій конфігурації та положенні.

CAT.OP.MPA.315 Звітування щодо льотних годин — вертольоти

Експлуатант повинен надати компетентному органу дані про кількість годин нальоту для кожного вертольота, який експлуатувався протягом минулого календарного року.

▼M14

CAT.OP.MPA.320 Категорії літаків

- (a) Визначення категорій повітряних суден повинне ґрунтуватися на зазначеному пороговому рівні приладової швидкості на порозі (V_{AT}), яка дорівнює швидкості звалювання (V_{SO}), помноженій на 1,3, або швидкості звалювання (V_{S1g}) при одному g (прискоренні вільного падіння), помноженій на 1,23, у посадковій конфігурації при максимальній сертифікованій посадковій масі. Якщо доступні обидва значення — V_{SO} та V_{S1g} , — використовується значення, яке дає більший результат V_{AT} .
- (b) Потрібно використовувати категорії повітряних суден, зазначені у таблиці, наведеній нижче.

Таблиця 1: Категорії літаків та відповідні значення V_{AT}

Категорія літаків	V_{AT}
A	Менше ніж 91 вузол
B	Від 91 до 120 вузлів
C	Від 121 до 140 вузлів
D	Від 141 до 165 вузлів
E	Від 166 до 210 вузлів

- (c) Посадкова конфігурація, яка повинна враховуватися при визначенні категорії ПС, повинна міститися у керівництві з експлуатації.
- (d) Експлуатант може застосовувати менше значення посадкової маси для визначення V_{AT} , якщо це схвалено компетентним органом. У такому разі таке менше значення посадкової маси повинне бути константою, яка не залежить від змінних умов повсякденної експлуатації ПС.

▼M13 _____

▼B

ПІДЧАСТИНА С

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

СЕКЦІЯ 1

Літаки

ГЛАВА 1

Загальні вимоги

CAT.POL.A.100 Класи льотно-технічних характеристик

- (a) Літак повинен експлуатуватися відповідно до застосованих вимог щодо його класу льотно-технічних характеристик.
- (b) Якщо через особливості конструкції ПС не можна досягнути повної відповідності застосованим вимогам цієї секції, експлуатант повинен застосовувати затверджені стандарти функціональності для забезпечення рівня безпеки, еквівалентного тому, що визначений у відповідній главі.

CAT.POL.A.105 Загальні положення

- (a) Маса літака:
- (1) на початку зльоту; або

(2) у разі перепланування під час польоту, у точці, починаючи з якої застосовується переглянутий експлуатаційний план польоту,

не повинна бути більшою, ніж маса, яка відповідає вимогам відповідної глави до польоту, який повинен бути виконаний. Припустиме відхилення може бути зроблене з причини очікуваного зменшення маси у польоті, а також у розрахунку на аварійне зливання палива.

(b) Затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, повинні використовуватися для визначення відповідності вимогам відповідної глави разом із іншими доданими за необхідності даними, як це передбачено у відповідній главі. Експлуатант повинен зазначити такі інші дані в керівництві з експлуатації. При застосуванні факторів, зазначених у відповідній главі, необхідно враховувати будь-які експлуатаційні фактори, які вже включені у дані AFM, з метою запобігання подвійному застосуванню факторів.

(c) Належну увагу необхідно приділяти конфігурації літака, умовам довкілля, а також роботі систем, які негативно впливають на льотно-технічні характеристики.

(d) Для цілей визначення льотно-технічних характеристик волога злітно-посадкова смуга (окрім трав'яної) може вважатися сухою.

▼M15 _____

▼B

ГЛАВА 2

Льотно-технічні характеристики класу А

CAT.POL.A.200 Загальні положення

(a) Затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, за необхідності повинні доповнюватися іншими даними, якщо затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, є недостатніми у контексті:

(1) врахування обґрунтовано очікуваних несприятливих умов експлуатації, таких як зліт та посадка на забрудненій злітно-посадковій смузі; та

(2) врахування можливості відмови двигуна на будь-якій фазі польоту.

(b) У випадку мокрих та забруднених злітно-посадкових смуг мають використовуватися дані щодо льотно-технічних характеристик, визначені відповідно до чинних стандартів сертифікації великих літаків або еквівалентних повітряних суден.

(c) У керівництві з експлуатації повинне бути зазначене використання інших даних, зазначених у (a), а також еквівалентних вимог, зазначених у (b).

CAT.POL.A.205 Зліт літака

(a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для барометричної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі відправлення.

(b) При визначенні максимально допустимої злітної маси мають бути дотримані такі вимоги:

(1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA);

(2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявної злітної дистанції, а зона, вільна від перешкод, не повинна перевищувати половини наявної довжини розбігу літака (TORA);

(3) довжина розбігу літака не повинна перевищувати значення TORA;

(4) єдине значення V_1 повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту; та

(5) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смузі злітна маса не повинна перевищувати маси, яка дозволена для зльоту з сухої злітно-посадкової смуги в аналогічних умовах.

(c) При дотриманні вимог пункту (b) необхідно враховувати:

(1) барометричну висоту на аеродромі;

- (2) температуру навколишнього середовища на аеродромі;
- (3) стан та тип поверхні злітно-посадкової смуги;
- (4) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту;
- (5) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру; та
- (6) скорочення довжини злітно-посадкової смуги (якщо спостерігається) через виконання маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

CAT.POL.A.210 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту

- (a) Чиста траєкторія зльоту повинна визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із вертикальною дистанцією не менше ніж 35 футів (10 метрів) або із горизонтальною дистанцією не менше ніж 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є горизонтальною дистанцією, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA) або від кінця злітної дистанції, якщо поворот був запланований перед кінцем дистанції TODA. Для літаків з розмахом крила менше ніж 60 метрів можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$.
- (b) При дотриманні вимог пункту (a):
 - (1) Необхідно враховувати такі показники:
 - (i) масу літака на початку розбігу;
 - (ii) барометричну висоту на аеродромі;
 - (iii) температуру навколишнього середовища на аеродромі; та
 - (iv) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.
 - (2) Зміна лінії шляху не допускається до точки, на якій висота чистої траєкторії зльоту дорівнює половині розмаху крил, але не менше ніж 50 футів (15 метрів) над перевищенням у кінці TORA. Отже, до висоти 400 футів (120 метрів) передбачається, що літак накреньється не більше ніж на 15° . На висоті більше ніж 400 футів (120 метрів) можна планувати кути крену літака більше ніж 15° , але не більше ніж 25° .
 - (3) Будь-яка частина чистої траєкторії зльоту, на якій літак накренився більше ніж на 15° , повинна уникнути усіх перешкод в межах горизонтальних дистанцій, визначених у (a), (b)(6) і (b)(7), при вертикальній дистанції щонайменше 50 футів (15 метрів).
 - (4) Маневри, у яких застосовуються збільшені кути крену до 20° між 200 та 400 футами (між 60 та 120 метрами) або не більше ніж 30° на висоті більше ніж 400 футів (120 метрів), повинні виконуватися відповідно до CAT.POL.A.240.
 - (5) Необхідно зробити належний допуск для врахування впливу кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, у тому числі збільшення дистанції у результаті збільшення польотної швидкості.
 - (6) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (i) 300 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (ii) 600 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
 - (7) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більше ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (i) 600 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (ii) 900 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
 - (c) Експлуатант повинен встановити процедури дій у непередбачених обставинах для дотримання вимог пунктів (a) і (b) та забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг

продовжити політ з дотриманням польотних вимог CAT.POL.A.215 або приземлитися на аеродромі відправлення чи на запасному аеродромі для зльоту.

CAT.POL.A.215 Політ за маршрутом — з одним несправним двигуном (OEI)

- (a) Дані щодо чистої траєкторії польоту за маршрутом з OEI, які наведені у AFM та відповідають очікуваним метеорологічним умовам рейсу, повинні відповідати вимогам пункту (b) або (c) в усіх точках впродовж маршруту. У разі відмови двигуна, чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт в 1 500 футів (450 метрів) над аеродромом передбачуваної посадки. У метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, повинен також враховуватися вплив їх використання на чисту траєкторію польоту.

▼M15

- (b) Градієнт чистої траєкторії польоту за маршрутом повинен бути позитивним на висоті принаймні 1 000 футів (300 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху.
- (c) Чиста траєкторія польоту за маршрутом повинна розраховуватися таким чином, щоб літак зміг продовжувати політ з висоти крейсерського польоту до аеродрому, на якому може бути виконана посадка відповідно до пункту CAT.POL.A.230 або CAT.POL.A.235, залежно від випадку. Чиста траєкторія польоту за маршрутом повинна гарантувати вертикальну дистанцію принаймні 2 000 футів (600 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту у межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху з урахуванням таких елементів:
- (1) передбачається відмова двигуна на найбільш критичній точці на маршруті;
 - (2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;
 - (3) аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому, на якому, як вважається, літак зможе здійснити посадку після відмови двигуна з необхідною кількістю резервного палива відповідно до пункту CAT.OP.MPA.150, придатному для запасного аеродрому, за умови використання відповідної безпечної процедури зливання;
 - (4) аеродром, на якому літак повинен здійснити посадку у разі відмови двигуна, повинен відповідати таким критеріям:
 - (i) дотримуються вимоги до технічних характеристик для очікуваної посадкової маси літака; та
 - (ii) прогнози погоди або метеозведення і повідомлення про стан злітно-посадкової смуги свідчать про те, що у запланований час посадки її можна буде виконати безпечно;
 - (5) якщо AFM не містить даних щодо чистої траєкторії польоту за маршрутом, від загальної траєкторії польоту на маршруті з OEI віднімають градієнт набору, який становить 1,1 % для двомоторних літаків, 1,4 % для тримоторних літаків та 1,6 % для чотиримоторних літаків.
- (d) Експлуатант повинен збільшити запаси ширини, передбачені пунктами (b) і (c), до 18,5 км (10 морських миль), якщо навігаційна точність не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5.

CAT.POL.A.220 Політ за маршрутом — літаки з трьома або більше двигунами, два з яких є несправними

- (a) У жодній точці впродовж лінії заданого шляху літак з трьома або більше двигунами не повинен бути віддаленим від аеродрому, на якому виконуються вимоги пунктів CAT.POL.A.230 або CAT.POL.A.235(a) відповідно до очікуваної посадкової маси літака, більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі), за винятком випадків, коли дотримуються вимоги (b)–(f) цього пункту.
- (b) Дані щодо чистої траєкторії польоту за маршрутом з двома несправними двигунами мають бути розраховані таким чином, щоб літак зміг продовжувати політ у очікуваних метеорологічних умовах від точки, у якій відмовляють два двигуни одночасно, до аеродрому, на якому можна виконати посадку та повністю зупинитися за умови використання встановленої процедури посадки з двома несправними двигунами. Чиста траєкторія польоту за маршрутом повинна гарантувати вертикальну дистанцію

принаймні 2 000 футів (600 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту у межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху. На висотах та у метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, також повинен враховуватися вплив її використання на чисту траєкторію польоту. Якщо навігаційна точність не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5, експлуатант повинен збільшити визначений запас ширини, передбачений у другому реченні, до 18,5 км (10 морських миль).

- (c) Необхідно вважати, що два двигуни відмовляють у найбільш критичній точці тієї частини маршруту, у якій літак віддалений від аеродрому, згаданому в пункті (a), більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма справними двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі).
- (d) Чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт на висоті 1 500 футів (450 метрів) над аеродромом передбачуваної посадки після відмови двох двигунів.
- (e) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому з необхідною кількістю резервного палива, згаданого у пункті (f), за умови використання безпечної процедури.
- (f) Очікувана маса літака в точці, у якій передбачається відмова двох двигунів, не повинна бути меншою, ніж така, яка включає достатню кількість палива для досягнення очікуваного аеродрому посадки, прибуття туди на висоті принаймні 1 500 футів (450 метрів) безпосередньо над місцем посадки та подальшого польоту впродовж 15 хвилин на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку.

▼B

CAT.POL.A.225 Посадка — аеродром призначення та запасні аеродроми

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

▼M15

CAT.POL.A.230 Посадка — сухі злітно-посадкові смуги

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна надавати змогу здійснити повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги:
 - (1) для турбореактивних літаків — у межах 60 % наявної посадкової дистанції (LDA);
 - (2) для турбогвинтових поршневих літаків — у межах 70 % LDA;
 - (3) як відступ від пунктів (a)(1) і (a)(2), для літаків, затверджених для експлуатації зі скороченням посадкової дистанції відповідно до пункту CAT.POL.A.255, — у межах 80 % LDA.
- (b) Для заходження на посадку по крутій траєкторії експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a)(1) чи (a)(2), залежно від застосовного випадку, на основі висоти умовної перешкоди менше ніж 60 футів (20 метрів), але не менше ніж 35 футів (10 метрів), та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.245.
- (c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a)(1) чи (a)(2), залежно від застосовного випадку, та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.250.
- (d) При визначенні посадкової маси експлуатант повинен враховувати:
 - (1) не більше ніж 50 % значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150 % значення попутної складової вітру;
 - (2) коригування, передбачені у AFM.
- (e) Для цілей диспетчерського обслуговування літака літак повинен:
 - (1) здійснити посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі;

- (2) здійснити посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
- (f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (e)(2) для аеродрому призначення, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам:
 - (1) пунктів (a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є сухою; або
 - (2) пунктів CAT.POL.A.235(a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є мокрою або забрудненою.

CAT.POL.A.235 Посадка — мокрі та забруднені злітно-посадкові смуги

- (a) Якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
 - (1) посадкову дистанцію, передбачену в AFM для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, але не менше ніж відстань, яка вимагається пунктом CAT.POL.A.230(a)(1) або (a)(2), залежно від застосовного випадку;
 - (2) якщо в AFM не передбачена посадкова дистанція для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, щонайменше 115 % необхідної посадкової дистанції, визначеної відповідно до пункту CAT.POL.A.230(a)(1) або (a)(2), залежно від застосовного випадку;
 - (3) посадкову дистанцію, коротшу, ніж та, що її вимагає пункт (a)(2), але не коротшу, ніж та, що її вимагає пункт CAT.POL.A.230(a)(1) чи (a)(2), залежно від застосовного випадку, якщо злітно-посадкова смуга має специфічні характеристики, які покращують тертя, та AFM містить конкретну додаткову інформацію щодо посадкової дистанції на такому типі злітно-посадкової смуги;
 - (4) як відступ від пунктів (a)(1), (a)(2) і (a)(3), для літаків, затверджених для експлуатації зі скороченням посадкової дистанції відповідно до пункту CAT.POL.A.255, — посадкову дистанцію, визначену відповідно до пункту CAT.POL.A.255(b)(2)(v)(B).
- (b) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
 - (1) щонайменше посадкову дистанцію, визначену відповідно до пункту (a), або щонайменше 115 % посадкової дистанції, визначеної відповідно до схвалених даних щодо посадкової дистанції в умовах забруднення або до еквівалентної посадкової дистанції, залежно від того, яке з цих значень більше.
 - (2) на спеціально підготовлених зимових злітно-посадкових смугах може використовуватися посадкова дистанція, коротша, ніж та, що її вимагає пункт (b)(1), але не коротша, ніж та, що її вимагає пункт (a), якщо AFM містить конкретну додаткову інформацію щодо посадкових дистанцій на забруднених злітно-посадкових смугах. Така дистанція повинна становити щонайменше 115 % посадкової дистанції, зазначеної в AFM.
 - (c) Як відступ від пункту (b), додаткові 15 % не повинні застосовуватися, якщо вони уже включені до схвалених даних щодо посадкової дистанції або до еквівалентної посадкової дистанції.
 - (d) До пунктів (a) і (b) критерії пунктів CAT.POL.A.230(b), (c) і (d) застосовуються відповідним чином.
 - (e) Для цілей диспетчерського обслуговування літака літак повинен:
 - (1) здійснити посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі;
 - (2) здійснити посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
 - (f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (e)(1) для аеродрому призначення, щодо якого відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, та посадка на якому залежить від конкретної складової швидкості вітру, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності двох призначених запасних аеродромів.

- (f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (e)(2) для аеродрому призначення, щодо якого відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою або забрудненою, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому.
- (h) Зазначені у пунктах (f) і (g) призначені запасні аеродроми повинні уможливлювати дотримання вимог:
 - (1) пунктів CAT.POL.A.230(a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є сухою; або
 - (2) пунктів CAT.POL.A.235(a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є мокрою або забрудненою.

▼B

CAT.POL.A.240 Схвалення виконання маневрів з підвищеними кутами крену

- (a) Повітряна експлуатація літака на підвищених кутах крену потребує попереднього схвалення компетентним органом.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) текст AFM містить затверджені дані для заданого збільшення експлуатаційної швидкості та інші дані, які дозволяють моделювання траєкторії польоту з урахуванням підвищених кутів крену та швидкості;
 - (2) візуальне керування є доступним для досягнення навігаційної точності;
 - (3) мінімальні необхідні погодні умови та вітрові обмеження є визначеними для кожної злітно-посадкової смуги; та

▼M9

- (4) льотний екіпаж отримав належні знання щодо маршруту польоту та процедур, які використовуватимуться згідно з підчастиною FC Part-ORO.

▼B

CAT.POL.A.245 Схвалення виконання заходження на посадку по крутій траєкторії

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилення глісади 4,5° або більше та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35–60 футів (10–20 метрів).
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) у AFM визначений максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нестандартні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля з використанням критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії;
 - (2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії:
 - (i) повинна працювати належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;
 - (ii) повинні бути визначені мінімальні необхідні погодні умови; та
 - (iii) повинні враховуватися такі елементи:
 - (A) ситуація щодо перешкод;
 - (B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення злітно-посадкової смуги;
 - (C) мінімальна необхідна система візуалізації на висоті прийняття рішення (DH) та MDA;
 - (D) наявне бортове обладнання;
 - (E) кваліфікація пілота та його детальне знання аеродрому;
 - (F) обмеження та процедури згідно з AFM; та
 - (G) критерії вибору маневру відходження на друге коло.

CAT.POL.A.250 Схвалення виконання посадки з малою довжиною пробігу

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадкової маси, може складатися з суми корисної довжини заявленої безпечної зони і заявленої LDA;
 - (2) держава, у якій розташований аеродром, визначила суспільний інтерес та нагальну необхідність проведення таких маневрів посадки через віддаленість аеродрому або через наявність фізичних обмежень, пов'язаних із подовженням злітно-посадкової смуги;
 - (3) вертикальна дистанція між напрямком зору пілота та траєкторією найнижчої частини колеса на літаку, який виконує нормальну глісаду, не перевищує 3 метрів;
 - (4) мінімальна RVR/VIS не повинна становити менше ніж 1 500 метрів, а вітрові обмеження мають бути визначені у керівництві з експлуатації;
 - (5) визначені та дотримані вимоги щодо мінімального досвіду пілота, його підготовки та детального знання аеродрому;
 - (6) висота перетину з початком корисної довжини заявленої безпечної зони становить 50 футів (15 метрів);
 - (7) використання заявленої безпечної зони схвалене державою розташування аеродрому;
 - (8) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 метрів;
 - (9) ширина заявленої безпечної зони не менше ніж удвічі більша за ширину злітно-посадкової смуги або розмаху крил, залежно від того, яке з цих значень більше; центром такої безпечної зони вважається центральна лінія подовженої злітно-посадкової смуги;
 - (10) заявлена безпечна зона є вільною від перешкод або осідання, які б загрожували літаку, який не долітає до торця злітно-посадкової смуги; також, ніякі рухомі об'єкти не допускаються у заявлену безпечну зону під час використання злітно-посадкової смуги для посадки з малою довжиною пробігу;
 - (11) кут нахилу заявленої безпечної зони не перевищує 5% вгору та 2% вниз у напрямку посадки; та

▼M15

- (11a) скорочення необхідної посадкової дистанції відповідно до CAT.POL.A.255 заборонені;

▼B

- (12) виконання додаткових умов, якщо такі визначені компетентним органом з урахуванням характеристик типу літака, орографічних характеристик у зоні заходження на посадку, доступних аеродромних засобів заходження на посадку та факторів відходження на друге коло/перерваної посадки.

ГЛАВА 3

Льотно-технічні характеристики класу B

CAT.POL.A.300 Загальні положення

▼M10

- (a) Якщо це не схвалено компетентним органом згідно з додатком V (Part-SPA), підчастиною L — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-ІМС), експлуатант не повинен здійснювати експлуатацію одномоторного літака:
 - (1) у нічний час, або
 - (2) у складних метеорологічних умовах (ІМС), окрім згідно з особливими VFR.

▼B

- (b) Експлуатант повинен вважати двомоторні літаки, які не відповідають вимогам щодо підйому пункту CAT.POL.A.340, одномоторними літаками.

CAT.POL.A.305 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для барометричної абсолютної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі відправлення.
- (b) Зазначена у AFM неврахована злітна дистанція не повинна перевищувати:
 - (1) якщо її помножити на коефіцієнт 1,25, наявної довжини розбігу (TORA); або
 - (2) якщо шлях гальмування та/або зона, вільна від перешкод, є доступними:
 - (i) значення TORA;
 - (ii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,15, наявної злітної дистанції (TODA); або
 - (iii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,3, значення ASDA.
- (c) При дотриманні вимог пункту (b) необхідно також враховувати:
 - (1) масу літака на початку розбігу;
 - (2) барометричну висоту на аеродромі;
 - (3) температуру навколишнього середовища на аеродромі;
 - (4) стан та тип поверхні злітно-посадкової смуги;
 - (5) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту; та
 - (6) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

CAT.POL.A.310 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту — літаки з кількома двигунами

- (a) Траєкторія зльоту літаків з двома або більше двигунами повинна визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами з вертикальною дистанцією не менше ніж 50 футів (15 метрів) або з горизонтальною дистанцією не менше ніж 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є горизонтальною дистанцією, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA) або від кінця злітної дистанції, якщо поворот був запланований перед кінцем дистанції TODA, окрім випадків, передбачених у (b) і (c). Для літаків з розмахом крила менше ніж 60 метрів можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$. Припускається, що:
 - (1) траєкторія зльоту починається на висоті 50 футів (15 метрів) над поверхнею наприкінці необхідної злітної дистанції згідно з положеннями CAT.POL.A.305(b) та закінчується на висоті 1 500 футів над поверхнею;
 - (2) літак не крениться, поки не досягне висоти 50 футів (15 метрів) над поверхнею, після чого кут крену не перевищує 15° ;
 - (3) відмова критичного двигуна відбувається в точці траєкторії зльоту літака з усіма справними двигунами, у якій візуальні орієнтири для уникнення перешкод вважаються втраченими;
 - (4) градієнт траєкторії зльоту від 50 футів (15 метрів) до передбачуваної висоти, на якій відмовить двигун, дорівнює середньому градієнту з усіма справними двигунами під час набору висоти та переходу до конфігурації польоту за маршрутом, помноженої на коефіцієнт 0,77; та
 - (5) градієнт траєкторії зльоту з висоти, яка була досягнута згідно з (a)(4), до кінця траєкторії зльоту дорівнює маршрутному градієнту набору висоти з OEI, зазначеному в AFM.
- (b) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (1) 300 метрів, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування, або якщо доступні такі навігаційні засоби, які дозволяють пілоту підтримувати заплановану траєкторію польоту з тією ж точністю, або
 - (2) 600 метрів для польоту за будь-яких інших умов.

- (c) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більше ніж на 15°, експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (1) 600 метрів, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування; або
 - (2) 900 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
- (c) При дотриманні вимог пунктів (a)–(c) необхідно враховувати:
 - (1) масу літака на початку розбігу;
 - (2) барометричну висоту на аеродромі;
 - (3) температуру навколишнього середовища на аеродромі; та
 - (4) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

▼M4

- (e) Вимоги (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) та (c)(2) не застосовуються до експлуатації за VFR у денний час.

▼B

CAT.POL.A.315 Політ за маршрутом — літаки з декількома двигунами

- (a) В очікуваних метеорологічних умовах польоту та у разі відмови одного двигуна, якщо інші двигуни працюють в безперервному режимі максимальної заданої потужності, літак повинен бути в змозі продовжити політ на відповідній мінімальній (або вище мінімальної) висоті безпечного польоту, визначеній у керівництві з експлуатації, до точки на висоті 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом, на якому можуть бути дотримані відповідні льотно-технічні вимоги.
- (b) Припускається, що на момент відмови двигуна:
 - (1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів (90 метрів) за хвилину з усіма двигунами, які працюють у безперервному режимі на максимальній заданій потужності; та
 - (2) маршрутний градієнт траєкторії польоту з одним несправним двигуном дорівнює загальному градієнту спуску або підйому, збільшеному або зменшеному на градієнт 0,5% відповідно.

▼M10

CAT.POL.A.320 Політ за маршрутом — одномоторні літаки

- (a) В очікуваних метеорологічних умовах та у разі відмови двигуна літак повинен бути здатним досягти місця, у якому можна виконати безпечну вимушену посадку, якщо експлуатант не схвалений компетентним органом відповідно до підчастини L додатка V (Part-SPA) — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-IMC) — та не використовує період ризику.
- (b) Для цілей пункту (a) припускається, що на момент відмови двигуна:
 - (1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів (90 метрів) за хвилину зі справним двигуном у безперервному режимі максимальної заданої потужності; та
 - (2) маршрутний градієнт траєкторії польоту є загальним градієнтом спуску, збільшеним на градієнт 0,5%.

▼B

CAT.POL.A.325 Посадка — аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

▼M15

CAT.POL.A.330 Посадка — сухі злітно-посадкові смуги

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна давати змогу здійснити повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги у межах 70 % LDA.
- (a) Як відступ від пункту (a) та у разі дотримання пункту CAT.POL.A.355, посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення повинна бути такою, щоб давати змогу виконати повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги у межах 80 % LDA.
- (d) При визначенні посадкової маси експлуатант повинен враховувати:
 - (1) висоту на аеродромі;
 - (2) не більше ніж 50 % значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150 % значення попутної складової вітру;
 - (3) тип поверхні злітно-посадкової смуги;
 - (4) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку посадки;
- (b) Для заходження на посадку по крутій траєкторії експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a), на основі висоти умовної перешкоди менше ніж 60 футів (20 метрів), але не менше ніж 35 футів (10 метрів), та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.345.
- (c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a) та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.350.
- (f) Для цілей диспетчерського обслуговування літака літак повинен:
 - (1) здійснити посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі;
 - (2) здійснити посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
- (g) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (f)(2) для аеродрому призначення, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам пунктів (a)–(f).

CAT.POL.A.335 Посадка — мокрі та забруднені злітно-посадкові смуги

- (a) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
 - (1) посадкову дистанцію, передбачену в AFM для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, але не менше ніж відстань, яка вимагається пунктом CAT.POL.A.330;
 - (2) якщо в AFM не передбачена посадкова дистанція для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, щонайменше 115 % необхідної посадкової дистанції, визначеної відповідно до пункту CAT.POL.A.330(a);
 - (3) посадкову дистанцію, коротшу, ніж та, що її вимагає пункт (a)(2), але не коротшу, ніж та, що її вимагає пункт CAT.POL.A.330(a), якщо застосовується, якщо злітно-посадкова смуга має специфічні характеристики, які покращують тертя, та AFM містить конкретну додаткову інформацію щодо посадкової дистанції на такому типі злітно-посадкової смуги;
 - (4) як відступ від пунктів (a)(1), (a)(2) і (a)(3), для літаків, затверджених для експлуатації зі скороченням посадкової дистанції відповідно до пункту CAT.POL.A.355, — посадкову дистанцію, визначену відповідно до пункту CAT.POL.A.355(b)(7)(iii).
- (b) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, посадкова дистанція не повинна перевищувати LDA. Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації застосовувані дані щодо посадкової дистанції.

CAT.POL.A.340 Вимоги щодо набору висоти ПС у злітній та посадковій конфігурації

Експлуатант двомоторного літака повинен дотримуватися зазначених нижче вимог щодо набору висоти у злітній та посадковій конфігурації.

(a) *Набір висоти у злітній конфігурації***(1) Усі двигуни у справному стані**

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти після зльоту повинен становити щонайменше 4% із такими показниками:
 - (A) усі двигуни працюють у злітному режимі;
 - (B) шасі випущене, окрім випадків, коли шасі можна втягнути максимум за сім секунд, — тоді можна припустити, що шасі прибране;
 - (C) закрилки перебувають у положенні зльоту; та
 - (D) швидкість набору висоти є не меншою, ніж більше з двох таких значень: $1,1 \times V_{MC}$ (мінімальна еволютивна швидкість на землі або поблизу неї) $1,2 \times V_{S1}$ (швидкість звалювання або мінімальна швидкість стабільного польоту в посадковій конфігурації).

(2) Один несправний двигун (OEI)

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти на висоті 400 футів (120 метрів) над злітною поверхнею повинен бути помітно позитивним із такими показниками:
 - (A) несправний критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;
 - (B) решта двигунів працюють у злітному режимі;
 - (C) шасі прибране;
 - (D) закрилки перебувають у положенні зльоту; та
 - (E) швидкість набору висоти є такою, яка досягається на висоті 50 футів (15 метрів).
- (ii) Рівномірний градієнт набору висоти повинен становити не менше ніж 0,75% на висоті 1 500 м над поверхнею зльоту з такими показниками:
 - (A) несправний критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;
 - (B) решта двигунів працюють на потужності, яка не перевищує максимальну тривалу потужність;
 - (C) шасі прибране;
 - (D) закрилки прибрані; та
 - (E) швидкість набору висоти становить не менше ніж $1,2 \times V_{S1}$.

(b) *Набір висоти у посадковій конфігурації***(1) Усі двигуни у справному стані**

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти повинен становити щонайменше 2,5% із такими показниками:
 - (A) доступно не більше такої тягової потужності, яке є доступною через вісім секунд після початку бустерного керування із позиції мінімального режиму польотного малого газу;
 - (B) шасі випущене;
 - (C) закрилки у посадковому положенні; та
 - (D) швидкість набору висоти дорівнює V_{REF} (стандартній швидкості заходження на посадку).

(2) Один несправний двигун (OEI)

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти повинен становити не менше ніж 0,75% на висоті 1 500 м над поверхнею посадки з такими показниками:
 - (A) несправний критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;

- (B) решта двигунів працюють на потужності, яка не перевищує максимальну тривалу потужність;
- (C) шасі прибране;
- (D) закрилки прибрані; та
- (E) швидкість набору висоти становить не менше ніж $1,2 \times V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Схвалення виконання заходження на посадку по крутій траєкторії

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилу глісади $4,5^\circ$ або більше та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35–60 футів (10–20 метрів).
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) у AFM визначений максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нестандартні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля з використанням критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії; та
 - (2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії:
 - (i) працює належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;
 - (ii) визначені мінімальні необхідні погодні умови; та
 - (iii) враховуються такі елементи:
 - (A) ситуація щодо перешкод;
 - (B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення злітно-посадкової смуги;
 - (C) мінімальна необхідна система візуалізації на DH та MDA;
 - (D) наявне бортове обладнання;
 - (E) кваліфікація пілота та його детальне знання аеродрому;
 - (F) обмеження та процедури згідно з AFM; та
 - (G) критерії вибору маневру відходження на друге коло.

CAT.POL.A.350 Схвалення виконання посадки з малою довжиною пробігу

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадкової маси, може складатися з суми корисної довжини заявленої безпечної зони і заявленої LDA;
 - (2) використання заявленої безпечної зони схвалене державою розташування аеродрому;
 - (3) заявлена безпечна зона є вільною від перешкод або осідання, які б загрожували літаку, який не долітає до торця злітно-посадкової смуги; також, ніякі рухомі об'єкти не допускаються у заявлену безпечну зону під час використання злітно-посадкової смуги для посадки з малою довжиною пробігу;
 - (4) кут нахилу заявленої безпечної зони не перевищує 5% вгору та 2% вниз у напрямку посадки;
 - (5) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 метрів;
 - (6) ширина заявленої безпечної зони не менше ніж удвічі більша за ширину злітно-посадкової смуги; центром такої безпечної зони вважається центральна лінія подовженої злітно-посадкової смуги;
 - (7) висота перетину з початком корисної довжини заявленої безпечної зони становить не менше ніж 50 футів (15 метрів);
 - (8) визначені мінімальні погодні умови для використання кожної злітно-посадкової смуги, які не можуть бути гіршими, ніж відповідні мінімальні характеристики згідно з VFR або згідно з NPA, залежно від того, яке з цих значень більше;

- (9) визначені та дотримані вимоги щодо досвіду пілота, його підготовки та детального знання аеродрому;
- (10) виконання додаткових умов, якщо такі визначені компетентним органом з урахуванням характеристик типу літака, орографічних характеристик у зоні заходження на посадку, доступних аеродромних засобів заходження на посадку та факторів відходження на друге коло/перерваної посадки.

ГЛАВА 4

Льотно-технічні характеристики класу C

CAT.POL.A.400 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для барометричної абсолютної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі відправлення.
- (b) Для літаків, AFM яких містять дані стосовно довжини злітного поля, але не враховують можливості відмови двигуна, дистанція від початку розбігу до точки досягнення літаком висоти 50 футів (15 метрів) над поверхнею з усіма двигунами у справному стані при параметрах максимальної заданої злітної потужності, помноженої на один із таких коефіцієнтів:

- (1) 1,33 — для літаків з двома двигунами;
- (2) 1,25 — для літаків з трьома двигунами; або
- (3) 1,18 — для літаків з чотирма двигунами,

не повинна перевищувати наявної довжини розбігу (TORA) на аеродромі зльоту.

- (c) Для літаків, AFM яких містять дані стосовно довжини злітного поля та враховують можливість відмови двигуна, мають виконуватися такі вимоги згідно зі специфікаціями у AFM:

- (1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати ASDA;
- (2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявної злітної дистанції (TODA), а зона, вільна від перешкод, не повинна перевищувати половини TORA;
- (3) довжина розбігу літака не повинна перевищувати значення TORA;
- (4) єдине значення V_1 повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту; та
- (5) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смугі злітна маса не повинна перевищувати маси, яка дозволена для зльоту з сухої злітно-посадкової смуги в аналогічних умовах.

- (d) Необхідно враховувати такі умови:

- (1) барометричну абсолютну висоту на аеродромі;
- (2) температуру навколишнього середовища на аеродромі;
- (3) стан та тип поверхні злітно-посадкової смуги;
- (4) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту;
- (5) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру; та
- (6) скорочення довжини злітно-посадкової смуги (якщо спостерігається) через виконання маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

CAT.POL.A.405 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту

- (a) Траєкторія зльоту з ОЕІ повинна визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із вертикальною дистанцією не менше ніж 50 футів (15 метрів) плюс $0,01 \times D$ або із горизонтальною дистанцією не менше ніж 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є горизонтальною дистанцією, яку літак пройшов від кінця TODA. Для літаків з розмахом крила менше ніж 60 метрів можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$.

- (b) Траєкторія зльоту повинна розпочинатися на висоті 50 футів (15 метрів) над поверхнею наприкінці необхідної злітної дистанції згідно з положеннями ►M4 CAT.POL.A.400(b) або (c) ◀ , залежно від застосовного випадку, та закінчуватися на висоті 1 500 футів над поверхнею.
- (c) При дотриманні вимог пункту (a) необхідно враховувати:
- (1) масу літака на початку розбігу;
 - (2) барометричну висоту на аеродромі;
 - (3) температуру навколишнього середовища на аеродромі; та
 - (4) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.
- (d) Зміна лінії шляху не допускається до точки, у якій висота траєкторії зльоту становить 50 футів (15 метрів) над поверхнею. Отже, до висоти 400 футів (120 метрів) передбачається, що літак накренається не більше ніж на 15°. На висоті більше ніж 400 футів (120 метрів) можна планувати кути крену літака більше ніж 15°, але не більше ніж 25°. Необхідно зробити належний допуск для врахування впливу кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, у тому числі збільшення дистанції у результаті збільшення польотної швидкості.
- (e) У випадках, у яких не вимагається зміна лінії шляху більше ніж на 15°, експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
- (1) 300 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (2) 600 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
- (f) У випадках, у яких вимагається зміна лінії шляху більше ніж на 15°, експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
- (1) 600 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (2) 900 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
- (g) Експлуатант повинен встановити процедури дій у непередбачених обставинах для дотримання вимог пунктів (a)-(f) та забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг продовжити політ з дотриманням польотних вимог CAT.POL.A.410 або виконати посадку на аеродромі відправлення чи на запасному аеродромі для зльоту.

CAT.POL.A.410 Політ за маршрутом — усі двигуни у справному стані

- (a) За очікуваних метеорологічних умов польоту в усіх точках впродовж свого маршруту або у точках будь-якого запланованого відхилення від маршруту літак повинен мати змогу досягти вертикальної швидкості набору висоти не менше ніж 300 футів (90 метрів) за хвилину з усіма двигунами у справному стані за умов максимальної безперервної заданої потужності, які визначені для:
- (1) мінімальних висот безпечного польоту на усіх етапах маршруту або будь-якого запланованого відхилення від маршруту, визначених або обчислених на основі даних керівництва з експлуатації стосовно літака; та
 - (2) мінімальних висот, необхідних для забезпечення відповідності умовам, передбаченим у CAT.POL.A.415 та CAT.POL.A.420, залежно від випадку.

CAT.POL.A.415 Політ за маршрутом — ОЕІ

- (a) За очікуваних метеорологічних умов польоту, якщо будь-який один двигун стає несправним у будь-якій точці маршруту або у точці будь-якого запланованого відхилення від маршруту, а решта двигунів працює за умов максимальної безперервної заданої потужності, літак повинен мати змогу продовжувати політ з крейсерською висотою польоту до аеродрому, на якому він може виконати посадку відповідно до CAT.POL.A.430 чи CAT.POL.A.435, залежно від випадку. Літак повинен оминати перешкоди в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху з вертикальним запасом щонайменше:

- (1) 1 000 футів (300 метрів), якщо вертикальна швидкість набору висоти становить нуль або більше; або
- (2) 2 000 футів (600 метрів), якщо вертикальна швидкість набору висоти становить менше нуля.
- (b) Траєкторія польоту повинна мати позитивний кут нахилу на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом, на якому має виконуватися посадка у разі відмови одного двигуна.
- (c) Доступна швидкість набору висоти літака повинна обчислюватися як величина, на 150 футів (45 метрів) за хвилину менша, ніж зазначена загальна швидкість набору висоти.

▼M15

- (d) Запаси ширини, передбачені у пункті (a), повинні бути збільшені до 18,5 км (10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5.
- (e) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому, на якому, як вважається, літак зможе здійснити посадку після відмови двигуна з необхідною кількістю резервного палива відповідно до пункту CAT.OP.MPA.150, придатному для запасного аеродрому, за умови використання відповідної безпечної процедури зливання.

CAT.POL.A.420 Політ за маршрутом — літаки з трьома або більше двигунами, два з яких є несправними

- (a) У жодній точці впродовж лінії заданого шляху літак з трьома або більше двигунами не повинен бути віддаленим від аеродрому, на якому виконуються вимоги пункту CAT.POL.A.430 до очікуваної посадкової маси літака, більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі), за винятком випадків, коли дотримуються вимоги (b)–(e) цього пункту.
- (b) Траєкторія польоту з двома несправними двигунами повинна давати змогу літаку продовжувати політ в очікуваних метеорологічних умовах, оминаючи перешкоди впродовж маршруту в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованого курсу, з вертикальним запасом щонайменше 2 000 футів (600 метрів), до аеродрому, на якому дотримані вимоги до льотно-технічних характеристик, застосовні для очікуваної посадкової маси.
- (c) Необхідно вважати, що два двигуни відмовляють у найбільш критичній точці тієї частини маршруту, у якій літак віддалений від аеродрому, згаданому в пункті (a), більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма справними двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі).
- (d) Очікувана маса літака в точці, у якій передбачається відмова двох двигунів, не повинна бути меншою, ніж така, яка включає достатню кількість палива для досягнення очікуваного аеродрому посадки, прибуття туди на висоті принаймні 1 500 футів (450 метрів) безпосередньо над місцем посадки та подальшого польоту впродовж 15 хвилин на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку.
- (e) Наявна вертикальна швидкість набору висоти повинна становити на 150 футів (45 метрів) за хвилину менше, ніж зазначена у документації.
- (f) Запаси ширини, передбачені у пункті (b), повинні бути збільшені до 18,5 км (10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5.
- (e) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому з необхідною кількістю резервного палива відповідно до пункту (d), за умови використання відповідної безпечної процедури зливання.

▼B

CAT.POL.A.425 Посадка — аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної в AFM для висоти та, якщо це передбачено в AFM, очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

CAT.POL.A.430 Посадка — сухі злітно-посадкові смуги

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна давати змогу виконати повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги у межах 70% LDA, з урахуванням:
- (1) висоти на аеродромі;
 - (2) не більше ніж 50% значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% значення попутної складової вітру;
 - (3) типу поверхні злітно-посадкової смуги; та

▼M15

- (4) нахилу злітно-посадкової смуги у напрямку посадки;

▼B

- (b) Для цілей диспетчерського обслуговування літака припускається, що:
- (1) літак здійснить посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі; та
 - (2) літак здійснить посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
- (c) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (b)(2) для аеродрому призначення, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам пунктів (a) і (b).

CAT.POL.A.435 Посадка — мокрі та забруднені злітно-посадкові смуги

▼M15

- (a) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
- (1) посадкову дистанцію, передбачену в AFM для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, але не менше ніж відстань, яка вимагається пунктом CAT.POL.A.430;
 - (2) якщо в AFM не передбачена посадкова дистанція для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, щонайменше 115 % необхідної посадкової дистанції, визначеної відповідно до пункту CAT.POL.A.430.

▼B

- (b) Якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, посадкова дистанція не повинна перевищувати LDA. Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації застосовувані дані щодо посадкової дистанції.

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

ГЛАВА 1

Загальні вимоги

CAT.POL.H.100 Застосовність

- (a) Вертольоти повинні експлуатуватися відповідно до застосовних вимог щодо класу льотно-технічних характеристик.
- (a) Вертольоти повинні експлуатуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1:
- (1) під час експлуатації від/до аеродромів або експлуатаційних майданчиків, розташованих у густонаселеному несприятливому середовищі, за винятком експлуатації від/до майданчика громадського інтересу (PIS) відповідно до положень CAT.POL.H.225, або

- (2) при MOPSC більше 19, за винятком експлуатації від/до вертопалуби згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2 схваленням відповідно до CAT.POL.H.305.
- (c) Якщо інше не передбачено пунктом (b), вертольоти, які мають MOPSC 19 або менше, але більше дев'яти, повинні експлуатуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1 або 2.
- (d) Якщо інше не передбачено у (b), вертольоти, MOPSC яких становить дев'ять або менше, повинні експлуатуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1, 2 або 3.

CAT.POL.H.105 Загальні положення

- (a) Маса вертольота:
 - (1) на початку зльоту; або
 - (2) у разі перепланування під час польоту, у точці, починаючи з якої застосовується переглянутий експлуатаційний план польоту,

не повинна бути більшою, ніж маса, яка відповідає застосовним вимогам цієї секції для запланованого польоту, з урахуванням очікуваного зменшення маси у польоті та аварійного зливання палива, як передбачено у відповідній вимозі.

- (b) Затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, повинні використовуватися для визначення відповідності вимогам цієї секції разом із іншими доданими за необхідності даними, як передбачено у відповідній вимозі. Експлуатант повинен зазначити такі інші дані в керівництві з експлуатації. При застосуванні факторів, зазначених у цій секції, необхідно враховувати будь-які експлуатаційні фактори, які вже включені у дані AFM, з метою запобігання подвійному застосуванню факторів.

- (c) За умови дотримання вимог цієї секції, необхідно враховувати такі параметри:

- (1) масу вертольота;
- (2) конфігурацію вертольота;
- (3) умови навколишнього середовища, зокрема:
 - (i) барометричну висоту та температуру;
 - (ii) вітер:
- (A) за винятком випадків, передбачених у (C), для вимог щодо зльоту, траєкторії зльоту та посадки, врахування фактору вітру повинне становити не більше ніж 50% повідомленої постійної складової зустрічного вітру, що становить 5 вузлів або більше;
- (B) у випадках, коли в AFM дозволено виконувати зліт та посадку з попутним вітровим компонентом, а також у всіх випадках для траєкторії зльоту, повинно враховуватися не менше ніж 150% будь-якої повідомленої попутної складової вітру; та
- (C) якщо обладнання для вимірювання вітру дозволяє виконувати точні вимірювання швидкості вітру над точками зльоту та посадки, складова вітру понад 50% може бути встановлена експлуатантом за умови, що експлуатант доведе компетентному органу, що близькість до FATO та підвищення точності вимірального обладнання вітру забезпечують еквівалентний рівень безпеки;
- (4) методи експлуатації; та
- (5) функціонування систем, негативно впливають на льотно-технічні характеристики.

CAT.POL.H.110 Врахування перешкод

- (a) Для цілей дотримання вимог щодо прольоту перешкод повинні враховуватися перешкоди, розташовані за межами FATO, у траєкторії зльоту або у траєкторії відходження на друге коло для посадки, якщо їхня бічна дистанція від найближчої точки на поверхні нижче запланованої траєкторії не більша, ніж:
 - (1) Для експлуатації за VFR:
 - (i) половина мінімальної ширини, визначеної у AFM, або, якщо така ширини не визначена, значення $0,75 \times D$, де D — найбільший габаритний розмір вертольота, коли гвинти обертаються;

- (ii) плюс більше з таких значень: $0,25 \times D$ або 3 метри;
- (iii) плюс:
 - (A) $0,10 \times$ відстань DR для експлуатації у денний час за VFR; або
 - (B) $0,15 \times$ відстань DR для експлуатації у нічний час за VFR.
- (2) Для експлуатації за ППП:
 - (i) більше з таких значень: $1,5 D$ або 30 метрів, плюс:
 - (A) $0,10 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП із точним курсовим наведенням;
 - (B) $0,15 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП зі стандартним курсовим наведенням, або
 - (C) $0,30 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП без курсового наведення.
- (ii) При врахуванні траєкторії відходження на друге коло, відхилення зони врахування перешкод застосовується тільки після кінця наявної злітної дистанції.
- (3) Для експлуатації, за якої початковий зліт виконується за візуальними правилами польотів з переходом до ППП/ІМС в точці переходу, критерії, передбачені у пункті (1), застосовуються до точки переходу, а критерії, передбачені у пункті (2), застосовуються після точки переходу. Точка переходу не може бути розташована до кінця необхідної злітної дистанції для вертольотів (TODRH) з льотно-технічними характеристиками класу 1 або до визначеної точки після зльоту (DPATO) для вертольотів з льотно-технічними характеристиками класу 2.
 - (b) Для зльоту із застосуванням резервної або горизонтальної процедури переходу, з метою дотримання вимог щодо обльоту перешкод, повинна враховуватися перешкода, розташована у резервній або горизонтальній зоні, якщо її горизонтальна дистанція від найближчої точки на поверхні нижче запланованої траєкторії не більша, ніж:
 - (1) половина мінімальної ширини, визначеної у AFM, або, якщо така ширина не визначена, значення $0,75 \times D$;
 - (2) плюс більше з таких значень: $0,25 \times D$ або 3 метри;
 - (3) плюс:
 - (i) для денної експлуатації за VFR — $0,10 \times$ пройдена з кінця FATO дистанція; або
 - (ii) для нічної експлуатації за VFR — $0,15 \times$ пройдена з кінця FATO дистанція.
 - (c) Перешкоди можна не враховувати, якщо вони розташовані за межами:
 - (1) $7 \times$ радіус ротора (R) для денної експлуатації, якщо гарантується, що навігаційної точності можна досягнути завдяки використанню візуальних орієнтирів під час набору висоти;
 - (2) $10 \times R$ для нічної експлуатації, якщо гарантується, що навігаційної точності можна досягнути завдяки використанню візуальних орієнтирів під час набору висоти;
 - (3) 300 метрів, якщо навігаційної точності можна досягнути завдяки використанню відповідних навігаційних технічних засобів, або
 - (4) 900 метрів у всіх інших випадках.

ГЛАВА 2

Льотно-технічні характеристики класу 1

САТ.POL.H.200 Загальні положення

Вертольоти, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1, повинні бути сертифіковані у категорії А або її еквіваленті, як визначено Агентством.

САТ.POL.H.205 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для виконання відповідної процедури.
- (b) Злітна маса повинна бути такою, щоб:

- (1) можна було відмовитися від зльоту та приземлитися на FATO у разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у точці або до точки прийняття рішення на зліт (TDP);
- (2) необхідна дистанція перерваного зльоту (RTODRH) не перевищувала наявної дистанції перерваного зльоту (RTODAH); та
- (3) TODRH не перевищувала наявної злітної дистанції (TODAH).
- (4) Незважаючи на положення (b)(3), TODRH може перевищувати TODAH, якщо вертоліт з відмовою критичного двигуна, яка виявлена у TDP, може у разі продовження зльоту оминати всі перешкоди на шляху до кінця TODRH із запасом висоти щонайменше 10,7 метрів (35 футів).
- (c) За умови виконання вимог (a) і (b), необхідно враховувати відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для аеродрому або експлуатаційного майданчика відправлення.
- (d) Частина зльоту до TDP та включно з нею повинна проводитися за умов чіткого бачення поверхні, щоб можна було здійснити маневр перерваного зльоту.
- (e) Для зльоту із застосуванням резервної або горизонтальної процедури переходу у разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у або до TDP, усі перешкоди на резервній або горизонтальній перехідній зоні повинні оминатися з достатнім запасом.

CAT.POL.H.210 Траєкторія зльоту

- (a) З кінця TODRH у разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у TDP:
 - (1) Злітна маса повинна бути такою, щоб траєкторія зльоту забезпечувала вертикальний запас висоти над усіма перешкодами, розташованими на траєкторії набору висоти, не менше ніж 10,7 метрів (35 футів) для експлуатації за VFR та 10,7 метрів (35 футів) + $0,01 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП. Враховуватися повинні тільки перешкоди, зазначені у CAT.POL.H.110.
 - (2) У разі зміни напрямку більш ніж на 15° , потрібно зробити належний допуск для врахування впливу кута крену на здатність відповідати вимогам щодо польоту перешкод. Такий поворот не повинен бути розпочатий до досягнення висоти 61 м (200 футів) над злітною поверхнею, окрім ситуацій, коли зазначений поворот є частиною схваленої процедури, що міститься у AFM.
- (b) За умови виконання вимог (a), необхідно враховувати відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для аеродрому або експлуатаційного майданчика відправлення.

CAT.POL.H.215 Політ за маршрутом — несправний критичний двигун

- (a) З несправним критичним двигуном та в очікуваних метеорологічних умовах маса вертольота та траєкторія його польоту в усіх точках маршруту повинні забезпечувати дотримання вимог пунктів (1), (2) або (3):
 - (1) Якщо передбачається, що рейс здійснюватиметься увесь час за умов відсутності бачення поверхні, маса вертольота забезпечує швидкість набору висоти не менше ніж 50 футів (15 метрів) за хвилину з несправним критичним двигуном на висоті щонайменше 300 метрів (1 000 футів) або 600 метрів (2 000 футів) у гірській місцевості над усією територією та перешкодами на маршруті в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху.
 - (2) Якщо передбачається, що рейс здійснюватиметься за умов відсутності бачення поверхні, траєкторія польоту дозволяє вертольоту продовжити рейс з висоти крейсерського польоту до висоти 300 метрів (1 000 футів) над посадковим майданчиком, на якому можна виконати посадку відповідно до CAT.POL.H.220. Траєкторія польоту залишає вертикальний запас щонайменше 300 метрів (1 000 футів) або 600 метрів (2 000 футів) у гірській місцевості над усією територією та перешкодами на маршруті в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху. Можна використовувати різні техніки зниження.
 - (3) Якщо передбачається, що рейс буде виконуватися за VMC за умов чіткого бачення поверхні, траєкторія польоту дозволяє продовжити рейс з висоти крейсерського польоту до висоти 300 метрів (1 000 футів) над посадковим майданчиком, на якому можна виконати посадку відповідно до CAT.POL.H.220, не перебуваючи у будь-який час нижче відповідної мінімальної висоти польоту. Перешкоди повинні враховуватися в межах 900 метрів по обидві сторони від траєкторії польоту.

- (b) За умови дотримання вимог (a)(2) або (a)(3):
 - (1) передбачається відмова критичного двигуна на найбільш критичній точці на маршруті;
 - (2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;
 - (3) аварійне зливання палива планується тільки такою мірою та у такий час, який дозволить досягти аеродрому або експлуатаційного майданчика з необхідною кількістю резервного палива та з використанням безпечної процедури; та
 - (4) аварійне зливання палива не планується нижче висоти 1 000 футів (300 метрів) над місцевістю.
- (c) Запаси ширини, передбачені у (a)(1) та (a)(2), повинні бути збільшені до 18,5 км (10 морських миль), якщо протягом 95 % загального польотного часу не можна досягти навігаційної точності.

CAT.POL.H.220 Посадка

- (a) Посадкова маса вертольота у очікуваний час посадки не повинна перевищувати максимальну масу, зазначену у AFM для відповідної процедури.
- (b) У разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у точці або до точки прийняття рішення про посадку (LDP), можна виконати посадку та зупинитися в межах FATO або виконати перервану посадку та оминати усі перешкоди на траєкторії польоту з вертикальним запасом 10,7 метрів (35 футів). Враховуватися повинні тільки перешкоди, зазначені у CAT.POL.H.110.
- (c) У разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у будь-якій точці у або після LDP, можна:
 - (1) оминати усі перешкоди на траєкторії заходження на посадку; та
 - (2) виконати посадку та зупинитися в межах FATO.
- (d) За умови виконання вимог (a)–(c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для очікуваного часу посадки на аеродромі чи експлуатаційному майданчику призначення або на будь-якому запасному аеродромі чи майданчику, за потреби.
- (e) Частина посадки від LDP до точки приземлення повинна виконуватися за умов чіткого бачення поверхні.

CAT.POL.H.225 Експлуатація вертольотів до/від майданчика громадського інтересу

- (a) Експлуатація вертольотів до/від майданчика громадського інтересу (PIS) може виконуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2 без дотримання вимог CAT.POL.H.310(b) або CAT.POL.H.325(b), якщо виконуються всі такі умови:
 - (1) PIS використовувався до 1 липня 2002 року;
 - (2) розмір PIS або обсяг перешкод не забезпечує дотримання вимог до експлуатації згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1;
 - (3) експлуатація здійснюється на вертольоті, MOPSC якого становить шість або менше;
 - (4) експлуатант задовольняє вимоги CAT.POL.H.305(b)(2) і (b)(3);
 - (5) маса вертольота не перевищує максимальну масу, зазначену в AFM для градієнту набору висоти 8% у нерухомому повітрі при безпечній злітній швидкості (V_{TOSS}) з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності; та
 - (6) експлуатант отримав від компетентного органу попереднє схвалення на таку експлуатацію. Перед здійсненням такої експлуатації в державі-члені експлуатант повинен отримати схвалення від компетентного органу такої держави.
- (b) У керівництві з експлуатації повинні бути встановлені процедури для конкретного майданчика для мінімізації періоду, протягом якого існуватиме небезпека для пасажирів у вертольоті та людей на поверхні у разі відмови двигуна вертольота під час зльоту і посадки.
- (c) Для кожного PIS у керівництві з експлуатації повинні бути визначені та наведені: діаграми або анотовані фотографії, що показують основні види, розміри, невідповідності вимогам до льотно-технічних характеристик класу 1, основні небезпечні фактори та план реагування у разі виникнення інциденту.

Льотно-технічні характеристики класу 2

CAT.POL.H.300 Загальні положення

Вертольоти, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2, повинні бути сертифіковані у категорії А або її еквіваленті, як визначено Агентством.

CAT.POL.H.305 Експлуатація без гарантованої можливості безпечної вимушеної посадки

- (a) Експлуатація без гарантованої можливості виконати безпечну вимушену посадку під час маневрів зльоту та посадки повинна проводитися тільки у разі, якщо експлуатант отримав схвалення на це від компетентного органу.
 - (b) Для отримання і підтримання дії такого схвалення експлуатант повинен:
 - (1) провести оцінювання ризику, зазначивши:
 - (i) тип вертольота; та
 - (ii) тип експлуатації;
 - (2) імплементувати таку низку умов:
 - (i) мати та підтримувати таку стандартну модифікацію вертольота/двигуна, яка визначена виробником;
 - (ii) проводити превентивне технічне обслуговування, рекомендоване виробником вертольота або двигуна;
 - (iii) включити процедури зльоту та посадки до керівництва з експлуатації, якщо вони не описані у AFM;
 - (iv) визначити програму підготовки льотного екіпажу; та
 - (v) організувати систему повідомлення виробника щодо проблем втрати потужності, відключення або відмови двигуна;
- та
- (3) імплементувати систему моніторингу використання ресурсів (UMS).

CAT.POL.H.310 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана для швидкості набору висоти 150 футів (45 метрів) за хвилину на висоті 300 метрів (1 000 футів) над рівнем аеродрому або експлуатаційного майданчика з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.
- (b) Для експлуатації, яка відрізняється від зазначеної у CAT.POL.H.305, зліт повинен виконуватися таким чином, щоб безпечну вимушену посадку можна було виконати до точки, у якій можливе безпечне продовження польоту.
- (c) Окрім вимог пункту (a), для експлуатації відповідно до CAT.POL.H.305:
 - (1) злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана у AFM для зависання поза зоною впливу землі (AOE OGE) у нерухомому повітрі з усіма двигунами у справному стані у відповідному режимі потужності; або
 - (2) для експлуатації з вертопалуби:
 - (i) вертольота з MOPSC більше 19, або
 - (ii) будь-якого вертольота, що експлуатується з вертопалуби, яка розташована у несприятливому середовищі,

злітна маса повинна враховувати: процедуру; проліт повз краю майданчика та падіння з висоти, яка відповідає висоті вертопалуби, з несправними критичними двигунами та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.

- (d) За умови задоволення вимог (a)–(c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для точки відправлення.
- (e) Частина зльоту, впродовж якої ще не виконані вимоги CAT.POL.H.315, повинна виконуватися за умов чіткого бачення поверхні землі.

CAT.POL.H.315 Траєкторія зльоту

З визначеної точки після зльоту (DPATO) (або, як альтернатива, не пізніше ніж 200 футів (60 метрів) над поверхнею зльоту), з несправним критичним двигуном, повинні бути виконані вимоги CAT.POL.H.210(a)(1), (a)(2) та (b).

CAT.POL.H.320 Політ за маршрутом — несправний критичний двигун

Повинні бути дотримані вимоги положень CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Посадка

- (a) Посадкова маса у запланований час посадки не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана для швидкості набору висоти 150 футів (45 метрів) за хвилину на висоті 300 метрів (1 000 футів) над рівнем аеродрому або експлуатаційного майданчика з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.
- (b) Якщо критичний двигун відмовив у будь-якій точці траєкторії заходження на посадку:
 - (1) маневр перерваної посадки може виконуватися з дотриманням вимог CAT.POL.H.315; або
 - (2) для експлуатації, яка відрізняється від зазначеної у CAT.POL.H.305, вертоліт може виконати безпечну вимушену посадку.
- (c) Окрім вимог пункту (a), для експлуатації відповідно до CAT.POL.H.305:
 - (1) посадкова маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана у AFM для AOE OGE у нерухомому повітрі з усіма двигунами у справному стані у відповідному режимі потужності; або
 - (2) для експлуатації до вертопалуби:
 - (i) вертольота з MOPSC більше 19, або
 - (ii) будь-якого вертольота, що експлуатується до вертопалуби, яка розташована у несприятливому середовищі,

посадкова маса повинна враховувати процедуру та падіння з висоти, яка відповідає висоті вертопалуби, з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.

- (d) За умови виконання вимог (a)–(c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) на аеродромі призначення чи на будь-якому запасному аеродромі, за потреби.
- (e) Частина посадки, після якої вимоги (b)(1) не можуть бути виконані, повинна виконуватися за умов чіткого бачення поверхні землі.

ГЛАВА 4

Льотно-технічні характеристики класу 3

CAT.POL.H.400 Загальні положення

- (a) Вертольоти, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3, повинні бути сертифіковані у категорії А або її еквіваленті, як визначено Агентством, або у категорії В.
- (b) Експлуатація повинна виконуватися виключно у безпечному середовищі, за винятком:
 - (1) експлуатації відповідно до CAT.POL.H.420; або
 - (2) для фаз зльоту та посадки при експлуатації згідно з (c).
- (c) Якщо експлуатант отримав схвалення згідно з CAT.POL.H.305, експлуатація може виконуватися до/від аеродрому або експлуатаційного майданчика, розташованого за межами густонаселеного несприятливого середовища, без гарантованої можливості виконання безпечної вимушеної посадки:

- (1) під час зльоту, до досягнення V_y (швидкості для найкращого набору висоти) або 200 футів (60 метрів) над злітною поверхнею; або
- (2) під час посадки, нижче 200 футів (60 метрів) над поверхнею посадки.
- (d) Експлуатація не повинна виконуватися:
 - (1) без чіткого бачення поверхні землі;
 - (2) у нічний час;
 - (3) якщо висота нижньої межі хмар становить менше ніж 600 футів; або
 - (4) якщо видимість становить менше ніж 800 метрів.

CAT.POL.H.405 Зліт

- (a) Злітна маса повинна бути меншою, ніж:
 - (1) МСЗМ; або
 - (2) максимальна злітна маса, визначена для зависання у зоні впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності; або, якщо умови не дають змогу виконати зависання у зоні впливу землі, злітна маса, визначена для зависання поза зоною впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності.
- (b) Окрім випадків, передбачених у CAT.POL.H.400(b), у разі відмови двигуна вертоліт повинен бути здатним виконати безпечну вимушену посадку.

CAT.POL.H.410 Політ за маршрутом

- (a) Вертоліт з усіма справними двигунами, які працюють на максимальній безперервній потужності, повинен бути здатним продовжувати свій політ за запланованим маршрутом або до планового відхилення від маршруту, не перебуваючи нижче відповідної мінімальної висоти польоту у будь-якій точці.
- (b) Окрім випадків, передбачених у CAT.POL.H.420, у разі відмови двигуна вертоліт повинен бути здатним виконати безпечну вимушену посадку.

CAT.POL.H.415 Посадка

- (a) Посадкова маса вертольота в очікуваний час посадки повинна бути меншою, ніж:
 - (1) максимальна сертифікована посадкова маса; або
 - (2) максимальна посадкова маса, визначена для зависання у зоні впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності; або, якщо умови не дають змогу виконати зависання у зоні впливу землі, посадкова маса для зависання поза зоною впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності.
- (b) Окрім випадків, передбачених у CAT.POL.H.400(b), у разі відмови двигуна вертоліт повинен бути здатним виконати безпечну вимушену посадку.

CAT.POL.H.420 Експлуатація вертольотів над несприятливим середовищем, розташованим за межами густонаселеного району

- (a) Експлуатація над несприятливим середовищем, яке розташоване не у густонаселеній зоні, без можливості виконання безпечної вимушеної посадки газотурбінних вертольотів, MOPSC яких становить шість або менше, повинна виконуватися, тільки якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу після проведення експлуатантом оцінювання ризику. Перед здійсненням такої експлуатації в державі-члені експлуатант повинен отримати схвалення від компетентного органу такої держави.
- (b) Для отримання і підтримання дії такого схвалення експлуатант повинен:
 - (1) виконувати таку експлуатацію тільки в зонах та виключно за умов, зазначених у схваленні;
 - (2) не виконувати таку експлуатацію згідно зі схваленням HEMS;

- (3) обґрунтувати те, що обмеження вертольота або інші обґрунтовані фактори запобігають використанню певних критеріїв льотно-технічних характеристик; та
- (4) бути схваленим відповідно до CAT.POL.H.305(b).
- (c) Незважаючи на CAT.IDE.H.240, така експлуатація може виконуватися без додаткового кисневого обладнання за умови, що висота у кабіні не перевищує 10 000 футів (3050 метрів) протягом періоду часу, що перевищує 30 хвилин, та ніколи не перевищує барометричної висоти 13 000 футів (4000 метрів).

СЕКЦІЯ 3

Маса та баланс

ГЛАВА 1

Моторні повітряні судна

CAT.POL.MAB.100 Маса і баланс, завантаження ПС

- (a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та центр ваги (CG) ПС повинні відповідати обмеженням, зазначеним у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо вони є суворішими.
- (b) Експлуатант повинен визначити масу та CG будь-якого повітряного судна шляхом фактичного зважування до введення в експлуатацію та подальшого зважування з інтервалом чотири роки у випадку окремих повітряних суден та дев'яти — у випадку парку повітряних суден. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та баланс. Повітряне судно повинне бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та баланс.
- (c) Зважування повинне виконуватися виробником ПС або схваленою організацією з технічного обслуговування.
- (d) Експлуатант повинен визначити масу всіх експлуатаційних одиниць та членів екіпажу, які входять до сухої експлуатаційної маси повітряного судна, шляхом зважування або за допомогою стандартних значень мас. Також повинен бути визначений вплив розташування експлуатаційних одиниць та членів екіпажу на CG повітряного судна.
- (e) Експлуатант повинен встановити масу загального завантаження, включно з будь-яким баластом, шляхом зважування або визначення маси загального завантаження відповідно до стандартних значень маси пасажирів та багажу.
- (f) На додаток до стандартної маси пасажирів та багажу, експлуатант може використовувати стандартні значення маси для інших одиниць навантаження, якщо зможе продемонструвати компетентному органу, що такі одиниці мають однакову масу або їхня маса перебуває в межах визначених допусків.
- (g) Експлуатант повинен визначити масу палива шляхом врахування її фактичної густоти або, якщо вона є невідомою, шляхом використання густоти, розрахованої згідно з методом, зазначеним у керівництві з експлуатації.
- (h) Експлуатант повинен забезпечити, щоб завантаження:
 - (1) його повітряного судна виконувалося під наглядом кваліфікованого персоналу; та
 - (2) загальне завантаження відповідало даним, використаним для розрахунку маси та балансу повітряних суден.
- (i) Експлуатант повинен дотримуватися додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальна кількість пасажирів. Крім того, для вертольотів експлуатант повинен враховувати зміни завантаження під час польоту.
- (j) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен визначити принципи і методи завантаження та систему маси і балансу, які відповідають вимогам, що містяться у (a)–(i). Така система повинна охоплювати всі типи запланованої експлуатації.

CAT.POL.MAB.105 Дані та документація щодо маси та балансу

(a) Перед кожним рейсом експлуатант повинен встановити дані щодо маси та балансу та скласти документацію щодо маси та балансу із зазначенням завантаження та його розподілу. Документація щодо маси та балансу ПС повинна дозволяти командирі ПС визначити, що завантаження і його розподіл є такими, що не перевищують встановлених обмежень щодо маси та балансу ПС. Документація щодо маси та балансу повинна містити таку інформацію:

- (1) Ресстрацію та тип ПС;
- (2) Умовне позначення, номер та дату рейсу;
- (3) Прізвище командира ПС;
- (4) Прізвище особи, яка підготувала документ;
- (5) Суху експлуатаційну масу та відповідний CG повітряного судна;
- (i) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу В та вертольотів CG може не вказуватися у документації щодо маси та балансу, якщо, наприклад, розподіл навантаги відповідає таблиці задалегідь розрахованого балансу або якщо може бути підтверджено, що для запланованої експлуатації можна забезпечити правильний баланс при будь-якому фактичному завантаженні;
- (6) Масу палива при зльоті та масу палива для польоту;
- (7) Масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовно;
- (8) Складові завантаження, включно з пасажирями, багажем, вантажем та баластом;
- (9) Злітну масу, посадкову масу та масу без палива;
- (10) Застосовні позиції CG повітряного судна; та
- (11) Граничні значення маси та CG.

Зазначена вище інформація повинна бути доступною у документах щодо планування польотів або у системах визначення маси та балансу. Частина такої інформації може також міститися в іншій доступній для використання документації.

▼ M13

(b) Якщо дані щодо маси та балансу генеруються за допомогою комп'ютеризованої системи маси та балансу, експлуатант повинен:

- (1) перевірити цілісність вихідних даних для забезпечення їх відповідності обмеженням AFM; та
- (2) зазначити інструкції та процедури для їх використання у своєму керівництві з експлуатації.

▼ B

(c) Особа, яка контролює завантаження ПС, повинна підтвердити своїм власноручним підписом або у еквівалентний спосіб, що завантаження та його розподіл на борту відповідають документації щодо маси та балансу, яка була надана командирі ПС. Командир ПС повинен засвідчити своє схвалення, поставивши свій власноручний підпис або у еквівалентний спосіб.

(d) Експлуатант повинен зазначити процедури для передстартових змін завантаження для забезпечення того, щоб:

- (1) будь-які передстартові зміни завантаження після завершення складання документації щодо маси та балансу були доведені до відома командира ПС та внесені до планової польотної документації, яка містить документацію щодо маси та балансу;
- (2) були зазначені максимальні передстартові зміни кількості пасажирів та завантаження; та
- (3) у разі перевищення зазначених вище максимумів була підготовлена нова документація щодо маси та балансу.

▼ M13 _____

▼ M11 _____

▼ B

ПРИЛАДИ, ДАНІ, ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

CAT.IDE.A.100 Прилади та обладнання — загальні положення

▼M7

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, за винятком таких елементів:
- (1) Запасних запобіжників;
 - (2) Портативних освітлювальних приладів;
 - (3) Хронометра;
 - (4) Тримача навігаційних карт;
 - (5) Наборів для надання першої медичної допомоги;
 - (6) Аварійного медичного комплекту;
 - (7) Мегафонів;
 - (8) Сигнального та рятувального обладнання;
 - (9) Якорів та обладнання для швартування; та
 - (10) Пристроїв для фіксації дитини.

▼M14

- (b) Прилади та обладнання, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-CAT), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
- (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 і CAT.IDE.A.345 цього додатка;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼B

- (c) Якщо таке обладнання буде використовуватися одним членом льотного екіпажу на його робочому місці під час польоту, воно ►M4 повинне ◄ бути легкодоступним з такого робочого місця. Якщо якась одиниця такого обладнання повинна експлуатуватися більше ніж одним членом льотного екіпажу, вона ►M4 повинна ◄ бути встановлена таким чином, щоб бути легкодоступною з будь-якого робочого місця, на якому вона повинна експлуатуватися.
- (d) Ті прилади, якими користуються усі члени льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розмішуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

CAT.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) літак експлуатується відповідно до MEL експлуатанта; або

▼M14

- (b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію літака у межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III.

▼B

CAT.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

- (a) Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі, для заміни запобіжників, які можна замінювати під час польоту.
- (b) Кількість запасних запобіжників, які необхідно мати на борту, повинна бути більшою, ніж:
- (1) 10% від кількості запобіжників кожного номіналу; або
 - (2) по три запобіжники для кожного номіналу.

CAT.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

- (a) Літаки, які експлуатуються у денний час, повинні бути обладнані:
- (1) системою вогнів для запобігання зіткненням;
 - (2) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака;
 - (3) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів; та
 - (4) портативним освітлювальним приладом для кожного члена екіпажу, який є легкодоступним для використання в призначених робочих місцях.
- (b) Крім того, літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:
- (1) навігаційними/позиційними вогнями;
 - (2) двома посадковими вогнями або одним вогнем, який має дві нитки розжарення окремого живлення; та
 - (3) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

CAT.IDE.A.120 Обладнання для очищення вітрового скла

На кожному робочому місці пілота літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг повинні бути обладнані приладами для забезпечення прозорості частини вітрового скла у разі випадання опадів.

CAT.IDE.A.125 Експлуатація у денний час за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються у денний час за VFR, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:
- (1) Засоби для вимірювання та відображення:
 - (i) Магнітного курсу;
 - (ii) Часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

- (iii) Барометричної висоти;

▼B

- (iv) Швидкості за приладами;
- (v) Вертикальної швидкості;
- (vi) Повороту та ковзання;
- (vii) Просторового положення;
- (viii) Курсу;

- (ix) Температури зовнішнього повітря; та
- (x) Числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.
- (2) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.
- (b) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼M14

- (1) Барометричної висоти;

▼B

- (2) Швидкості за приладами;
- (3) Вертикальної швидкості;
- (4) Повороту та ковзання;
- (5) Просторового положення; та
- (6) Курсу.
- (c) Засоби для запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, які виникають через утворення конденсату або обледеніння, повинні бути доступними для:
 - (1) літаків з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або MOPSC більше дев'яти; та
 - (2) літаків, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 квітня 1999 року або пізніше.
- (d) Одномоторні літаки, які вперше отримали індивідуальний CofA до 22 травня 1995 року, звільняються від дотримання вимог (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) і (a)(1)(ix), якщо таке дотримання вимагатиме переобладнання.

CAT.IDE.A.130 Польоти у нічний час або за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються у нічний час або за ППП, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:

- (a) Засоби для вимірювання та відображення:
 - (1) Магнітного курсу;
 - (2) Часу у годинах, хвилинах та секундах;
 - (3) Швидкості за приладами;
 - (4) Вертикальної швидкості;
 - (5) Повороту та ковзання, або, у випадку літаків із резервними засобами для вимірювання та відображення просторового положення, ковзання;
 - (6) Просторового положення;
 - (7) Стабілізованого курсу;
 - (8) Температури зовнішнього повітря; та
 - (9) Числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

▼M14

- (b) Два засоби вимірювання та відображення барометричної висоти.

▼B

- (c) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.
- (d) Засоби для запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(3) і (h)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.
- (e) Засоби сповіщення льотного екіпажу про відмову засобу, що його вимагає пункт (d), для літаків:

- (1) які отримали індивідуальний CofA 1 квітня 1998 року або пізніше; або
- (2) які отримали індивідуальний CofA до 1 квітня 1998 року, із МСЗМ більше ніж 5 700 кг та MOPSC більше дев'яти.
- (f) Окрім гвинтових літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше, дві незалежні системи статичного тиску.
- (g) Одна система статичного тиску та одне альтернативне джерело статичного тиску — для гвинтових літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше.
- (h) Якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні окремі засоби відображення:

▼M14

- (1) Барометричної висоти;

▼B

- (2) Швидкості за приладами;
- (3) Вертикальної швидкості;
- (4) Повороту та ковзання;
- (5) Просторового положення; та
- (6) Стабілізованого курсу.
- (i) Резервні засоби вимірювання та відображення просторового положення, які можна використовувати з робочих місць обох пілотів, для літаків з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти, які:
 - (1) безперервно живляться електроенергією під час нормальної експлуатації, а після повної відмови нормальної системи електропостачання живляться від джерела, незалежного від нормальної системи електропостачання;
 - (2) забезпечують надійну експлуатацію протягом щонайменше 30 хвилин після повної відмови нормальної системи електропостачання, із урахуванням інших навантажень на аварійне джерело живлення та експлуатаційних процедур;
 - (3) працюють незалежно від будь-яких інших засобів вимірювання та відображення просторового положення;
 - (4) працюють в автоматичному режимі після повної відмови нормальної системи електропостачання;
 - (5) належним чином освітлені протягом усіх фаз експлуатації, окрім літаків з МСЗМ 5 700 або менше, зареєстрованих у державі-члені станом на 1 квітня 1995 року та обладнаних резервним індикатором просторового положення на лівій панелі приладів;
 - (6) чітко вказують льотному екіпажу, коли резервний індикатор просторового положення працює на аварійному живленні; та
 - (7) якщо резервний індикатор просторового положення має власне окреме джерело живлення, наявне відповідне супутнє відображення при використанні такого джерела на самому приладі або на панелі приладів.
- (j) Тримач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації.

CAT.IDE.A.135 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Літаки, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

CAT.IDE.A.140 Бортова система сповіщення про небезпечну зміну висоти

- (a) Бортовою системою сповіщення про небезпечну зміну висоти повинні бути обладнані такі літаки:
 - (1) турбогвинтові літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти; та
 - (2) турбореактивні літаки.

- (b) Бортова система сповіщення про небезпечну зміну висоти повинна бути здатною:
 - (1) сповістити льотний екіпаж про наближення до заздалегідь обраної висоти;
 - (2) сповістити льотний екіпаж принаймні звуковим сигналом про відхилення від заздалегідь обраної висоти.
- (c) Незважаючи на (a), літаки з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 квітня 1972 року та були зареєстровані у державі-члені станом на 1 квітня 1995 року, звільняються від вимоги бути обладнаними системою сповіщення про небезпечну зміну висоти.

CAT.IDE.A.150 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

- (a) Турбогвинтові літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу А, як зазначено в застосовному стандарті.
- (b) Літаки з поршневіми двигунами з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

▼M12

- (c) Літаки з газотурбінними двигунами, сертифікат льотної придатності (CofA) щодо яких був уперше виданий після 1 січня 2019 року, та які мають МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC від шести до дев'яти, повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

▼B

CAT.IDE.A.155 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

Якщо інше не передбачено Регламентом (ЄС) № 1332/2011, літаки з газотурбінними двигунами з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або MOPSC більше ніж 19 повинні оснащуватися системою ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Бортове обладнання для визначення погоди

Такі літаки повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди у разі експлуатації у нічний час або в ІМС у районах, у яких на маршруті можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди:

- (a) літаки з гермокабінами;
- (b) літаки без гермокабін з МСЗМ більше ніж 5 700 кг; та
- (c) літаки без гермокабін з MOPSC більше дев'яти.

CAT.IDE.A.165 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

- (a) Літаки, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.
- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами екіпажу їхніх обов'язків.

CAT.IDE.A.170 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Літаки, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

CAT.IDE.A.175 Бортова переговорна система членів екіпажу

Літаки з МСЗМ більше ніж 15 000 кг чи з MOPSC більше ніж 19 повинні бути обладнані переговорною системою членів екіпажу, крім літаків, які отримали індивідуальний CofA до 1 квітня 1965 року та були зареєстровані у державі-члені станом на 1 квітня 1995 року.

CAT.IDE.A.180 Система гучного мовлення

Літаки з MOPSC більше ніж 19 повинні бути обладнані системою гучного мовлення.

CAT.IDE.A.185 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані бортовим голосовим реєстратором (CVR):
 - (1) літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг;
 - (2) літаки з декількома газотурбінними двигунами з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 1990 року або пізніше.

▼ M8

- (b) До 31 грудня 2018 року CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
 - (1) попередніх 2 годин для літаків, згаданих у (a)(1), якщо індивідуальний CofA було видано 1 квітня 1998 року або пізніше;
 - (2) попередніх 30 хвилин для літаків, згаданих у (a)(1), якщо індивідуальний CofA було видано до 1 квітня 1998; або
 - (3) попередніх 30 хвилин для літаків, згаданих у (a)(2).
- (c) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
 - (1) попередніх 25 годин для літаків з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2021 року або пізніше; або
 - (2) попередніх 2 годин у всіх інших випадках.
- (d) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року CVR повинен записувати за допомогою засобів, інших ніж магнітна стрічка та магнітний дріт.
- (e) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
 - (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;
 - (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
 - (3) звукове середовище в кабіні льотного екіпажу, у тому числі безперервно:
 - (i) для літаків, індивідуальний CofA щодо яких було видано 1 квітня 1998 року або пізніше, звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона;
 - (ii) для літаків, згаданих у (a)(2), індивідуальний CofA щодо яких було видано до 1 квітня 1998 року, звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона, якщо це можливо;
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (f) CVR повинен розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів. Крім того, для літаків, індивідуальний CofA щодо яких було видано 1 квітня 1998 року або пізніше, CVR повинен розпочинати автоматичний запис до початку руху літака з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (g) На додаток до пункту (f) та залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту, у випадку:
 - (1) літаків, згаданих у (a)(1), індивідуальний CofA яким було видано 1 квітня 1998 року або пізніше; або
 - (2) літаків, згаданих у (a)(2).
- (h) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 16 червня 2018 року мінімальний час передачі під водою

такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M15

- (i) Літаки з МСЗМ понад 27 000 кг, індивідуальний CofA яким було видано 5 вересня 2022 року або пізніше, повинні бути обладнані запасним джерелом енергії, на який автоматично перемикаються CVR та вмонтований у кабіні мікрофон у разі переривання іншого електропостачання CVR.

▼B

CAT.IDE.A.190 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації:
 - (1) літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 червня 1990 року або пізніше;
 - (2) літаки з газотурбінними двигунами та МСЗМ більше ніж 5 700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 червня 1990 року; та
 - (3) літаки з декількома газотурбінними двигунами з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 квітня 1998 року або пізніше.
- (b) FDR повинен записувати:
 - (1) час, висоту, швидкість польоту, нормальне прискорення і курс та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин у випадку літаків, зазначених у (a)(2), з МСЗМ менше ніж 27 000 кг;
 - (2) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, та конфігурацію підйомних приладів та приладів аеродинамічного гальмування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1), з МСЗМ менше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року;
 - (3) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1) та (a)(2) з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року;
 - (4) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів та конфігурації підйомних приладів та приладів аеродинамічного гальмування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 10 годин для літаків, зазначених у (a)(3), які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року; або
 - (5) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1) та (a)(3), які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2016 року або пізніше.
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.
- (d) FDR повинен розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів. Крім того, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було видано 1 квітня 1998 року або пізніше, FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

▼M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 16 червня 2018 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M15

CAT.IDE.A.191 Легковаговий бортовий реєстратор

- (a) Літаки з газотурбінними двигунами та МСЗМ 2 250 кг або більше та літаки з MOPSC більше 9 повинні бути обладнані бортовим реєстратором, якщо виконуються всі такі умови:
- (1) вони не підпадають під дію пункту CAT.IDE.A.190(a);
 - (2) щодо них було вперше видано індивідуальний CofA 5 вересня 2022 року або пізніше.
- (b) Бортовий реєстратор повинен записувати, за допомогою польотних даних або зображень, інформацію, достатню для визначення траєкторії польоту та швидкості повітряного судна.
- (c) Бортовий реєстратор повинен бути здатним зберігати польотні дані і зображення, записані протягом щонайменше попередніх 5 годин.
- (d) Бортовий реєстратор повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) Якщо бортовий реєстратор здійснює запис зображень або аудіозапис кабіни льотного екіпажу, необхідно забезпечити функцію, яку може використовувати командир ПС, та яка дозволяє змінювати зображення та аудіозаписи, записані до використання такої функції, щоб такі записи не можна було отримати за допомогою звичайних способів відтворення та копіювання.

▼B

CAT.IDE.A.195 Записи з лінії передачі даних

- (a) Літаки, яким індивідуальний CofA було видано 8 квітня 2014 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
- (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до літака, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
 - (i) ініціювання передачі даних по лінії;
 - (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
 - (iii) адресного нагляду;
 - (iv) польотної інформації;
 - (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
 - (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС; та
 - (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків;
 - (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами літака; та
 - (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, а також спосіб отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
- (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у CAT.IDE.A.185.

▼M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 16 червня 2018 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼B

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у CAT.IDE.A.185(d) та (e).

CAT.IDE.A.200 Комбінований реєстратор

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуте за рахунок:

- (a) для літаків, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних;
- (b) для літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або
- (c) для літаків з МСЗМ більше ніж 5 700 кг, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання двох комбінованих реєстраторів, які поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

CAT.IDE.A.205 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Літаки повинні бути обладнані:
- (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;
 - (2) ременями безпеки на кожному пасажирському кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці, окрім випадків, зазначених у (3);

▼M14

- (3) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці у випадку літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC дев'ять або менше, які вперше отримали індивідуальний CofA 8 квітня 2015 року або пізніше;

▼B

- (4) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців;
- (5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування:
- (i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота;
 - (ii) на кожному кріслі спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;
- (6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.

▼M9

- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:
- (1) одну точку відкриття замка фіксатора;
 - (2) на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного; та

▼M14

- (3) на кріслах членів льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота:
- (i) два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного; або
 - (ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного, для таких літаків:

- (A) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації;
- (B) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації, та які вперше отримали індивідуальний CofA до 28 жовтня 2014 року;
- (C) літаків, сертифікованих згідно з CS-VLA або еквіваленту та CS-LSA або еквіваленту.

▼B

CAT.IDE.A.210 Знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

Літаки, у яких не всі пасажирські крісла можна бачити з крісел льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобом відображення, який показуватиме усім пасажиром та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонене.

CAT.IDE.A.215 Внутрішні двері та штори

Літаки повинні бути обладнані:

- (a) у випадку літаків з MOPSC більше 19, дверима між пасажирським салоном і кабіною льотного екіпажу з табличкою «тільки для екіпажу» та замком для запобігання відкриванню таких дверей пасажирами без дозволу члена льотного екіпажу;
- (b) легкодоступним засобом для відкривання дверей, які відділяють пасажирський салон від інших відсіків з аварійними виходами;
- (c) засобами для фіксування у відкритому положенні дверей або штор, які відділяють пасажирський салон від інших зон, які мають бути доступними для того, щоб дістатися до необхідного аварійного виходу з пасажирського крісла;
- (d) табличкою на кожних внутрішніх дверях або поруч зі шторою, які є засобами доступу до аварійного пасажирського виходу, яка вказує, що такі ►M4 двері повинні ◀ бути відкритими під час зльоту і посадки; та
- (e) засобом, за допомогою якого член екіпажу зможе розблокувати будь-які двері, які зазвичай є доступними для пасажирів та можуть бути ними закриті.

CAT.IDE.A.220 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки повинні бути обладнані наборами для надання першої допомоги відповідно до вимог таблиці 1.

Таблиця 1

Кількість наборів для надання першої допомоги, які необхідно мати на борту

Кількість встановлених пасажирських крісел	Кількість наборів для надання першої допомоги, які необхідно мати на борту
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 або більше	6

- (b) Набори для надання першої медичної допомоги повинні бути:
 - (1) легкодоступними для використання; та
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

CAT.IDE.A.225 Аварійний медичний комплект

- (a) Літаки з MOPSC більше 30 повинні бути обладнані аварійним медичним комплектом у разі, якщо будь-яка точка на запланованому маршруті розташована на відстані більше ніж 60 хвилин польотного часу від аеродрому, на якому може бути надана кваліфікована медична допомога, на нормальній крейсерській швидкості.
- (b) Командир ПС повинен забезпечити, щоб лікарські препарати застосовувалися тільки належно кваліфікованими особами.
- (c) Аварійний медичний комплект, згаданий у (a), повинен:
 - (1) бути пило- та вологостійким;
 - (2) перевозитися у спосіб, який запобігає несанкціонованому доступу до нього; та
 - (3) постійно оновлюватися.

CAT.IDE.A.230 Кисень для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на барометричній висоті вище ніж 25 000 футів (8200 метрів), у разі експлуатації, для якої необхідний член кабінного екіпажу, повинні бути обладнані запасом чистого кисню для пасажирів, яким із фізіологічних причин може знадобитися кисень у випадку розгерметизації кабіни.

▼M15

- (b) Запасу кисню, згаданого у (a), повинно вистачити на щонайменше 2 % пасажирів на борту, але в будь-якому разі не менше ніж на одну людину, впродовж решти польоту після розгерметизації кабіни, якщо висота у кабіні перевищує 8 000 футів (2700 метрів), але не перевищує 15 000 футів (4950 метрів).

▼B

- (c) На борту повинна бути достатня кількість розподільвачів кисню, але в будь-якому разі не менше двох, із засобами, призначеними для використання запасу кабіним екіпажем.

▼M15

- (d) Кисневе обладнання для надання першої допомоги повинне бути здатним генерувати потік кисню для кожної особи.

▼B

CAT.IDE.A.235 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

- (a) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень відповідно до таблиці 1.
- (b) Літаки з гермокабіною, що експлуатуються на барометричній висоті вище 25 000 футів (8200 метрів), повинні бути обладнані:
 - (1) типами масок для швидкого надягання для членів льотного екіпажу;
 - (2) достатньою кількістю випускних отворів та масок або портативних кисневих пристроїв з масками, які рівномірно розподілені по пасажирському салону для забезпечення можливості негайного використання кисню кожним обов'язковим членом кабінного екіпажу;
 - (3) розподільвачем кисню, з'єднаним із терміналами подачі кисню, які є доступними для негайного використання кожним членом кабінного екіпажу, додатковим членом екіпажу та пасажиром на своїх місцях; та
 - (4) приладом для попередження льотного екіпажу про будь-яку втрату герметичності.
- (c) Індивідуальні розподільвачі кисню, з'єднані з терміналами подачі кисню, згаданими у (b)(3), повинні застосовуватися автоматично у випадку літаків із гермокабіною, які вперше отримали індивідуальний CofA 8 листопада 1998 року або пізніше та експлуатуються на барометричній висоті вище 25 000 футів (8200 метрів) або на барометричній висоті 25 000 футів (8200 метрів) чи нижче за таких умов

експлуатації, які не дозволили б літаку виконати безпечне зниження до висоти 13 000 футів (4000 метрів) за чотири хвилини.

- (d) Загальна кількість розподільвачів кисню та терміналів, зазначених у (b)(3) і (c), повинна перевищувати кількість пасажирських крісел щонайменше на 10%. Додаткові розподільвачі повинні бути рівномірно розташовані по всьому пасажирському салону.
- (e) Незважаючи на пункт (a), вимоги щодо подачі кисню до членів кабінного екіпажу, додаткових членів екіпажу та пасажирів у випадку літаків, не сертифікованих виконувати польоти на висоті більше 25 000 футів (8200 метрів), можуть бути знижені на весь час польоту на барометричній висоті від 10 000 футів (3050 метрів) до 13 000 футів (4000 метрів) для всіх обов'язкових членів кабінного екіпажу та щонайменше для 10% пасажирів, якщо в усіх точках на маршруті літак здатний виконати безпечне зниження до барометричної висоти в кабіні 13 000 футів (4000 метрів) за чотири хвилини.
- (f) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 1 (рядок 1, пункт (b)(1), та рядок 2), повинен включати кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10 000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин та протягом наступних 20 хвилин польоту на висоті 10 000 футів (3050 метрів).
- (g) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 1 (рядок 1, пункт 1(b)(2)), повинен включати кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10 000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин та протягом наступних 110 хвилин польоту на висоті 10 000 футів (3050 метрів).
- (h) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 1 (рядок 3), повинен включати кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 15 000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин.

Таблиця 1

Мінімальні вимоги до подачі кисню для літаків із гермокабіною

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни польотного екіпажу на чергуванні кабіни польотного екіпажу	(a) Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів). (b) Решта польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів), але не перевищує 13 000 футів (4000 метрів), після перших 30 хвилин на таких висотах, але у жодному разі не менше, ніж: (1) 30-хвилинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах, що не перевищують 25 000 футів (8200 метрів); та (2) 2-годинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах, більших ніж 25 000 футів (8200 метрів).
2. Обов'язкові члени кабінного екіпажу	(a) Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів), але не менше 30-хвилинного запасу. (b) Решта польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів), але не перевищує 13 000 футів (4000 метрів), після перших 30 хвилин на таких висотах.
3. 100% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15 000 футів (4950 метрів), але у жодному разі не менше 10-хвилинного запасу.
4. 30% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 14 000 футів (4200 метрів), але не перевищує 15 000 футів (4950 метрів).
5. 10%	Решта польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10 000

пасажирів ⁽¹⁾	футів (3050 метрів), але не перевищує 14 000 футів (4000 метрів), після перших 30 хвилин на таких висотах.
(*1) Кількість пасажирів у таблиці 1 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.	

CAT.IDE.A.240 Додатковий кисень — літаки без гермокабін

Літаки без гермокабін, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень відповідно до таблиці 1.

Таблиця 1

Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для літаків без гермокабін

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу на чергуванні у кабіні льотного екіпажу та члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу у виконанні їхніх обов'язків	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів).
2. Обов'язкові члени кабінного екіпажу	Увесь польотний час на барометричній висоті більше ніж 13 000 футів (4000 метрів) та протягом будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
3. Додаткові члени екіпажу та 100% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 13 000 футів (3050 метрів).
4. 10% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
(*1) Кількість пасажирів у таблиці 1 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.	

CAT.IDE.A.245 Обладнання для захисту органів дихання для членів екіпажу

- (a) Усі літаки з гермокабіною, а також літаки без гермокабін з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше ніж 19, повинні бути обладнані обладнанням для захисту органів дихання (PBE) для захисту очей, носа та рота та для забезпечення впродовж періоду щонайменше 15 хвилин:
- (1) кисню для кожного члена льотного екіпажу, який перебуває на чергуванні у кабіні льотного екіпажу;
 - (2) дихального газу для кожного обов'язкового члена кабінного екіпажу поруч із його робочим місцем; та
 - (3) дихального газу для портативного PBE на одного члена льотного екіпажу поруч із його робочим місцем для літаків, які експлуатуються льотним екіпажем, що складається більш ніж з однієї особи, та які експлуатуються без жодного члена кабінного екіпажу.
- (b) PBE, призначене для використання льотним екіпажем, повинне бути встановлене у кабіні льотного екіпажу та бути доступним для негайного використання кожним обов'язковим членом льотного екіпажу на його робочому місці.
- (c) PBE, призначене для використання кабіним екіпажем, повинне бути встановлене поряд із робочим місцем кожного обов'язкового члена кабінного екіпажу.

▼M14

- (d) Літаки повинні бути обладнані додатковими портативними РВЕ, які встановлюються поряд з переносним вогнегасником, згаданим у пунктах CAT.IDE.A.250 (b) і (c), або поруч із входом у вантажний відсік, якщо переносний вогнегасник встановлений у вантажному відсіку.

▼B

- (e) Під час використання РВЕ не повинне перешкоджати використанню засобів зв'язку, які зазначені у CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 та CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Переносні вогнегасники

- (a) Літаки повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником у кабіні льотного екіпажу.
- (b) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути розташований (або легкодоступним для використання) у кожній кухні на борту, яка не розташована у головному пасажирському салоні.
- (c) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути доступним для використання у кожному багажному відділенні класу А або В, а також у кожному вантажному відсіку класу Е, до якого у польоті мають доступ члени екіпажу.
- (d) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.
- (e) Таблиця 1 містить мінімальну кількість переносних вогнегасників, якими повинні бути обладнані літаки; такі вогнегасники повинні бути зручно розташовані у кожному пасажирському салоні для забезпечення доступності використання.

Таблиця 1

Кількість переносних вогнегасників

МОРС	Кількість вогнегасників
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 або більше	8

CAT.IDE.A.255 Аварійна сокира та лом лапчастий

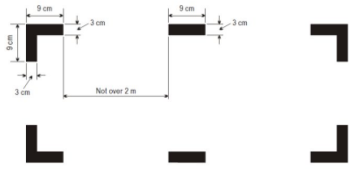
- (a) Літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з МОРС більше дев'яти повинні бути обладнані щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, розташованими у кабіні льотного екіпажу.
- (b) У випадку літаків із МОРС понад 200, у задній частині бортової кухні або біля неї повинні бути встановлені додаткова аварійна сокира або лапчастий лом.
- (c) Пасажири не повинні бачити аварійні сокири та лому, які розміщені у пасажирському салоні.

CAT.IDE.A.260 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі літака, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

▼ M4

Рисунок 1



▼ B

CAT.IDE.A.265 Засоби аварійної евакуації

- (a) Літаки з висотою порога пасажирського аварійного виходу 1,83 метри (6 футів) над поверхнею землі повинні бути обладнані засобами, які забезпечують пасажирам і екіпажу безпечне досягнення землі після виникнення аварійної ситуації, на кожному з таких виходів.
- (b) Незважаючи на положення (a), такі засоби не вимагаються для аварійних виходів на крило, якщо призначене місце розміщене у структурі літака, у якому шлях відходу закінчується на висоті менше ніж 1,83 метри (6 футів) від землі, за умов, що літак знаходиться на землі, його шасі є випущеним та закрилки перебувають у злітній або посадковій позиції, залежно від того, у якій позиції закрилки вище від землі.
- (c) Літаки з обов'язковим окремим аварійним виходом для льотного екіпажу, висота найнижчої точки якого перевищує 1,83 метри (6 футів) над землею, повинні бути обладнані допоміжними засобами, завдяки яким члени льотного екіпажу зможуть безпечно спуститися на землю у разі виникнення аварійної ситуації.
- (d) Висоти, зазначені у (a) і (c), потрібно виміряти:
 - (1) з випущеним шасі; та
 - (2) у випадку літаків із сертифікатом типу, виданим після 31 березня 2000 року, — після змінання або відмови випускання однієї або кількох стійок шасі.

CAT.IDE.A.270 Мегафони

Літаки з MOPSC понад 60, які перевозять щонайменше одного пасажирів, повинні бути обладнані такою кількістю портативних мегафонів на батарейках, які є легкодоступними для використання членами екіпажу під час аварійної евакуації:

- (a) Для кожного пасажирського салону:

Таблиця 1

Кількість мегафонів

Конфігурація пасажирських крісел	Кількість мегафонів
61–99	1
100 або більше	2

- (b) Для літаків, які мають більше одного пасажирського салону, потрібен щонайменше один мегафон у всіх випадках, коли конфігурація пасажирських крісел перевищує 60.

CAT.IDE.A.275 Аварійне освітлення та маркування

- (a) Літаки з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою аварійного освітлення із незалежним джерелом живлення для забезпечення процесу евакуації з літака.

- (b) Для літаків із MOPSC більше 19 система аварійного освітлення, зазначена у (а), повинна включати:
- (1) джерела загального освітлення кабіни;
 - (2) освітлення підлоги у зонах аварійних виходів;
 - (3) освітлені аварійні виходи із відповідним маркуванням та знаками про розташування;
 - (4) для літаків, заявку на сертифікат типу (або його еквівалент) яких було подано до 1 травня 1972 року, у разі експлуатації в нічний час, — зовнішнє аварійне освітлення на всіх аварійних виходах на крило, у яких необхідні допоміжні засоби під час зниження;
 - (5) для літаків, заявку на сертифікат типу (або його еквівалент) яких було подано після 30 квітня 1972 року, у разі експлуатації в нічний час, — зовнішнє аварійне освітлення на всіх пасажирських аварійних виходах; та
 - (6) для літаків, сертифікат типу яких було вперше видано починаючи з 31 грудня 1957 року, — системи маркування доріжки аварійної евакуації в пасажирських салонах.

▼M14

- (c) Для літаків з MOPSC 19 або менше, які отримали сертифікат типу на підставі сертифікаційної специфікації Агентства, система аварійного освітлення, згадана в (а), повинна включати обладнання, зазначене в пунктах (1), (2) і (3) пункту (b).
- (d) Для літаків з MOPSC 19 або менше, які не отримали сертифікат типу на підставі сертифікаційної специфікації Агентства, система аварійного освітлення, згадана в (а), повинна включати обладнання, зазначене в пункті (b)(1).

▼B

- (e) Літаки, MOPSC яких становить дев'ять або менше, які експлуатуються в нічний час, повинні бути обладнані джерелом загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з літака.

CAT.IDE.A.280 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

▼M8

- (a) Літаки з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані щонайменше:
- (1) двома ELT, один з яких є автоматичним, або одним ELT та одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року; або
 - (2) одним автоматичним ELT або двома ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше.
- (b) Літаки з MOPSC 19 або менше повинні бути обладнані щонайменше:
- (1) одним автоматичним ELT або одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року; або
 - (2) одним ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше.

▼B

- (c) ELT будь-якого типу повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

CAT.IDE.A.285 Політ над водною поверхнею

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях:

- (1) сухопутні повітряні судна, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані більше 50 морських миль від берега, або повітряні судна, які виконують зліт або посадку на аеродромі, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду; та
- (2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею.
- (b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.

▼M14

- (c) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані:
 - (1) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню гідроплана на воді, що відповідає його розміру, масі та характеристикам керуваності;
 - (2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.

▼B

- (d) Літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на достатній відстані від землі, придатної для аварійної посадки, більшої, ніж відстань, яка відповідає:
 - (1) 120 хвилинам на крейсерській швидкості або 400 морським милям, залежно від того, яке з цих значень менше, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому з несправними критичними двигунами у будь-якій точці маршруту або запланованих відхилень; або
 - (2) для всіх інших літаків — 30 хвилинам на крейсерській швидкості або 100 морським милям, залежно від того, яке з цих значень менше,

повинні бути обладнані згідно з пунктом (e).

- (e) Літаки, які відповідають вимогам (d), повинні мати таке обладнання:
 - (1) рятувальні плоти в достатній кількості для розміщення усіх пасажирів та екіпажу, розташовані у такий спосіб, щоб їх можна було негайно застосувати у аварійній ситуації, достатнього розміру, щоб вмістити всіх врятованих у разі втрати одного плоту з найбільшою номінальною місткістю;
 - (2) світлову сигналізацію на кожному рятувальному плоті;
 - (3) рятувальне обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту; та
 - (4) щонайменше два рятувальних ELT (ELT(S)).

▼M8

- (f) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року літаки з МСЗМ більше ніж 27 000 кг і MOPSC більше 19 та літаки з МСЗМ більше ніж 45 500 кг повинні бути забезпечені надійно закріпленим приладом підводної локації, який працює на частоті $8,8 \text{ кГц} \pm 1 \text{ кГц}$, якщо:
 - (1) літак не експлуатується за маршрутами, на яких він у будь-якій точці не перебуває на відстані більше ніж 180 морських миль від берега; або
 - (2) літак не оснащений надійними і автоматичними засобами для точного визначення розташування точки завершення польоту після авіаційної події, у якій літак був сильно пошкоджений.

▼B

CAT.IDE.A.305 Аварійно-рятувальне обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:
 - (1) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
 - (2) щонайменше одним ELT(S); та

- (3) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.
- (b) Наявність на борту додаткового аварійно-рятувального обладнання, зазначеного у (a)(3), не вимагається, якщо літак:
 - (1) залишається на певній відстані від району, у якому умови пошуку і рятування не будуть вкрай ускладнені, яка відповідає:
 - (i) 120 хвилинам польоту з одним несправним двигуном (ОЕІ) на крейсерській швидкості, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому з несправними критичними двигунами у будь-якій точці маршруту або запланованих маршрутів відхилень; або
 - (ii) 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для всіх інших літаків;
 - (2) залишається на відстані від району, у якому можна виконати аварійну посадку, яка не перевищує такої, яка відповідає 90 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для літаків, сертифікованих згідно із застосовним стандартом льотної придатності.

CAT.IDE.A.325 Гарнітура

- (a) Літаки повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або ларингофоном (або їхніми еквівалентами) у розрахунку на кожного члена льотного екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці у кабіні льотного екіпажу.
- (b) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, повинні бути обладнані кнопкою передачі на приладі ручного керування кутами тангажу та крену для кожного обов'язкового члена льотного екіпажу.

CAT.IDE.A.330 Обладнання радіозв'язку

- (a) Літаки повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку відповідно до застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

CAT.IDE.A.335 Щиток керування переговорним приладом

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані щитком керування переговорним приладом, яким можна управляти з кожного робочого місця обов'язкових членів льотного екіпажу.

CAT.IDE.A.340 Радіоблагоднання для експлуатації за VFR за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами

Літаки, які експлуатуються за ППП за маршрутах із навігацією за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку, необхідним за нормальних умов поширення радіохвиль для:

- (a) забезпечення зв'язку з відповідними наземними станціями;
- (b) забезпечення зв'язку з відповідними станціями УПР з будь-якої точки контрольованого повітряного простору, у якому заплановані польоти; та
- (c) отримання метеорологічної інформації.

▼ M15

CAT.IDE.A.345 Навігаційне обладнання, обладнання зв'язку та спостереження для експлуатації за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами

- (a) Літаки, які експлуатуються за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, обладнанням радіозв'язку та спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ B

- (b) Обладнання радіозв'язку повинне включати щонайменше дві незалежні систем радіозв'язку, необхідні за нормальних умов експлуатації для забезпечення зв'язку з відповідною наземною станцією з будь-якої

точки на маршруті, включно з відхиленнями від маршруту.

▼M14

- (c) Незважаючи на пункт (b), літаки, які експлуатуються на короткі відстані у повітряному просторі високого рівня у північній Атлантиці (NAT HLA) та не перетинають північну Атлантику, повинні бути обладнані принаймні однією системою зв'язку великого радіусу дії на випадок опублікування альтернативних процедур зв'язку для відповідного повітряного простору.

▼B

- (d) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до плану польоту.
- (e) Літаки, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-якого призначеного запасного аеродрому.

▼M9

- (f) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼B

CAT.IDE.A.350 Прийомовідповідач

Літаки повинні бути обладнані прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ) з функцією повідомлення про барометричну висоту та, у разі потреби, будь-яким іншим типом прийомовідповідача ВОРЛ, необхідним для запланованого маршруту.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼B

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

CAT.IDE.H.100 Прилади та обладнання — загальні положення

▼M14

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, за винятком таких елементів:
 - (1) портативних освітлювальних приладів;
 - (2) хронометра;
 - (3) тримача навігаційних карт;
 - (4) набору для надання першої медичної допомоги;

- (5) мегафонів;
- (6) сигнального та рятувального обладнання;
- (7) якорів та обладнання для швартування;
- (8) пристроїв для фіксації дитини.
- (b) Прилади та обладнання, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-CAT), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
 - (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 і CAT.IDE.H.345 цього додатка;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼B

- (c) Якщо таке обладнання буде використовуватися одним членом льотного екіпажу на його робочому місці під час польоту, воно ►M4 повинне ◀ бути легкодоступним з такого робочого місця. Якщо якась одиниця такого обладнання повинна експлуатуватися більше ніж одним членом льотного екіпажу, вона ►M4 повинна ◀ бути встановлена таким чином, щоб бути легкодоступною з будь-якого робочого місця, на якому вона повинна експлуатуватися.
- (d) Ті прилади, якими користуються усі члени льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

CAT.IDE.H.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій вертольота, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) вертоліт експлуатується відповідно до MEL експлуатанта; або

▼M14

- (b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію вертольота у межах обмежень MMEL відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III.

▼B

CAT.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

- (a) Вертольоти, які експлуатуються у денний час за VFR, повинні бути обладнані системою вогнів для запобігання зіткненням.
- (b) Окрім приладів, зазначених у (a), вертольоти, які експлуатуються вночі або за ППП, повинні бути обладнані:
 - (1) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;
 - (2) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
 - (3) портативним освітлювальним приладом для кожного члена екіпажу, який є легкодоступним для використання в призначених робочих місцях;
 - (4) навігаційними/позиційними вогнями;

- (5) двома посадковими вогнями, з яких принаймні один регулюється під час польоту таким чином, щоб освітлювати землю перед і нижче вертольота та землю по обидві сторони вертольота; та
- (6) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

CAT.IDE.H.125 Експлуатація у денний час за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

(a) Вертольоти, які експлуатуються у денний час за VFR, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:

(1) Засоби для вимірювання та відображення:

(i) Магнітного курсу;

(ii) Часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

(iii) Барометричної висоти;

▼B

(iv) Швидкості за приладами;

(v) Вертикальної швидкості;

(vi) Ковзання; та

(vii) Температури зовнішнього повітря.

(2) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.

(b) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼M14

(1) Барометричної висоти;

▼B

(2) Швидкості за приладами;

(3) Вертикальної швидкості; та

(4) Ковзання.

(c) Вертольоти з МСЗМ більше ніж 3 175 кг або будь-які вертольоти, які експлуатуються над водною поверхнею за умов відсутності бачення поверхні землі з вертольота або коли видимість становить менше ніж 1 500 метрів, повинні бути обладнані засобами вимірювання та відображення:

(1) Просторового положення; та

(2) Курсу.

(d) Засоби для запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, які виникають через утворення конденсату або обледеніння, повинні бути доступними для вертольотів з МСЗМ більше ніж 3 175 кг або з MOPSC більше дев'яти.

CAT.IDE.H.130 Польоти у нічний час або за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються у нічний час або за ППП, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:

(a) Засоби для вимірювання та відображення:

(1) Магнітного курсу;

(2) Часу у годинах, хвилинах та секундах;

(3) Швидкості за приладами;

- (4) Вертикальної швидкості;
- (5) Ковзання;
- (6) Просторового положення;
- (7) Стабілізованого курсу; та
- (8) Температури зовнішнього повітря.

▼M14

- (b) Два засоби вимірювання та відображення барометричної висоти. У випадку експлуатації, здійснюваної одним пілотом за VFR у нічний час, один барометричний висотомір можна замінити на радіовисотомір.

▼B

- (c) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.
- (d) Засоби запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(3) і (h)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.
- (e) Засоби сповіщення льотного екіпажу про відмову засобу, що його вимагає пункт (d), для вертольотів:
 - (1) які отримали індивідуальний CofA 1 серпня 1999 року або пізніше; або
 - (2) які отримали індивідуальний CofA до 1 серпня 1999 року, із МСЗМ більше ніж 3 175 кг та MOPSC більше дев'яти.
- (a) Резервні засоби вимірювання та відображення просторового положення, які:
 - (1) безперервно живляться електроенергією під час нормальної експлуатації, а у разі повної відмови нормальної системи електропостачання живляться від джерела, незалежного від нормальної системи електропостачання;
 - (2) працюють незалежно від будь-яких інших засобів вимірювання та відображення просторового положення;
 - (3) здатні функціонувати з робочих місць обох пілотів;
 - (4) працюють в автоматичному режимі після повної відмови нормальної системи електропостачання;
 - (5) забезпечують надійну роботу протягом щонайменше 30 хвилин або протягом часу, необхідного для досягнення запасного посадкового майданчика при експлуатації у несприятливому середовищі або у відкритому морі, після повної відмови нормальної системи електропостачання, з урахуванням інших навантажень на аварійне джерело живлення та експлуатаційних процедур;
 - (6) належним чином освітлюються на всіх фазах експлуатації; та
 - (7) мають засоби оповіщення льотному екіпажу про здійснення експлуатації з живленням від такого резервного джерела, у тому числі про здійснення експлуатації на аварійних джерелах живлення.
- (g) Запасне джерело статичного тиску для засобів вимірювання висоти, швидкості за приладами та вертикальної швидкості.
- (h) Якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні окремі засоби відображення:

▼M14

- (1) Барометричної висоти;

▼B

- (2) Швидкості за приладами;
- (3) Вертикальної швидкості;
- (4) Ковзання;
- (5) Просторового положення; та
- (6) Стабілізованого курсу.

- (j) У разі експлуатації за ППП тримач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації.

CAT.IDE.H.135 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Вертольоти, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

CAT.IDE.H.145 Радіовисотоміри

- (a) Вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею, повинні бути обладнані радіовисотоміром, здатним надавати звукові попередження, якщо вертоліт перебуває нижче попередньо заданої висоти, а також візуальні попередження на висоті, яку попередньо обирає пілот, у разі експлуатації:
- (1) без чіткого бачення землі;
 - (2) за умов видимості менше ніж 1 500 м;
 - (3) у нічний час, або
 - (4) на відстані від землі, яка відповідає більше ніж трьом хвилинам польоту на нормальній крейсерській швидкості.

CAT.IDE.H.160 Бортове обладнання для визначення погоди

Вертольоти із MOPSC більше дев'яти, які експлуатуються за ППП або у нічний час, повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди, якщо, згідно з поточними прогнозами погоди, на запланованому маршруті польоту можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які вважаються такими, що можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди.

CAT.IDE.H.165 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

- (a) Вертольоти, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.
- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами екіпажу їхніх обов'язків.

CAT.IDE.H.170 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Вертольоти, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

CAT.IDE.H.175 Бортова переговорна система членів екіпажу

Вертольоти повинні бути обладнані бортовою переговорною системою, якщо на борту перебуває член екіпажу, який не є членом льотного екіпажу.

CAT.IDE.H.180 Система гучного мовлення

- (a) Вертольоти з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою гучного мовлення, за винятком випадків, зазначених у (b).
- (b) Незважаючи на положення (a), до вертольотів з MOPSC більше дев'яти та менше 20 не застосовується вимога щодо обладнання системою гучного мовлення, якщо:
- (1) конструкція вертольота не передбачає перегородки між пілотом та пасажиром; та
 - (2) експлуатант може наглядно підтвердити, що під час польоту голос пілота добре чути та він є розбірливим для всіх пасажирів на своїх місцях.

CAT.IDE.H.185 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Такі типи вертольотів повинні бути обладнані бортовим голосовим реєстратором (CVR):
- (1) усі вертольоти з МСЗМ більше ніж 7 000 кг; та
 - (2) вертольоти з МСЗМ більше ніж 3 175 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 1987 року або пізніше.

- (b) CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
 - (1) попередніх двох годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1) та (a)(2), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано 1 січня 2016 року або пізніше;
 - (2) попередньої однієї години у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано 1 серпня 1999 року або пізніше, але до 1 січня 2016 року;
 - (3) попередніх 30 хвилин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано до 1 серпня 1999 року; або
 - (4) попередніх 30 хвилин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(2), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано до 1 січня 2016 року.

▼M8

- (c) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року CVR повинен записувати за допомогою засобів, інших ніж магнітна стрічка та магнітний дріт.
- (d) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
 - (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;
 - (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
 - (3) звукове середовище в кабіні льотного екіпажу, у тому числі безперервно:
 - (i) для вертольотів, індивідуальний CofA щодо яких було видано 1 серпня 1999 року або пізніше, — звукові сигнали з кожного мікрофона членів екіпажу;
 - (ii) для вертольотів, індивідуальний CofA щодо яких було видано до 1 серпня 1999 року, — звукові сигнали з кожного мікрофона членів екіпажу, якщо це можливо;
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (e) CVR повинен розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (f) На додаток до (e), для вертольотів, зазначених у (a)(2), щодо яких індивідуальний CoFA було видано 1 серпня 1999 року або пізніше:
 - (1) CVR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів; та
 - (2) залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.
- (g) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼B

CAT.IDE.H.190 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Такі вертольоти повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації:
 - (1) вертольоти з МСЗМ більше ніж 3 175 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 серпня 1999 року або пізніше.
 - (2) вертольоти з МСЗМ більше ніж 7 000 кг або з MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 1989 року або пізніше, але до 1 серпня 1999 року.

- (b) FDR повинен записувати параметри, необхідні для точного визначення:
- (1) траєкторії польоту, швидкості, просторового положення, потужності двигуна, пілотування та конфігурації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 10 годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2016 року або пізніше;
- (2) траєкторії польоту, швидкості, просторового положення, потужності двигуна і пілотування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх восьми годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року;
- (3) траєкторії польоту, швидкості, просторового положення, потужності двигуна і пілотування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх п'яти годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(2).
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.
- (d) FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

▼M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M15

CAT.IDE.H.191 Легковаговий бортовий реєстратор

- (a) Вертольоти з газотурбінними двигунами та МСЗМ 2 250 кг або більше повинні бути обладнані бортовим реєстратором, якщо виконуються всі такі умови:
 - (1) вони не підпадають під дію пункту CAT.IDE.H.190(a);
 - (2) щодо них було вперше видано індивідуальний CofA 5 вересня 2022 року або пізніше.
- (b) Бортовий реєстратор повинен записувати, за допомогою польотних даних або зображень, інформацію, достатню для визначення траєкторії польоту та швидкості повітряного судна.
- (c) Бортовий реєстратор повинен бути здатним зберігати польотні дані і зображення, записані протягом щонайменше попередніх 5 годин.
- (d) Бортовий реєстратор повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) Якщо бортовий реєстратор здійснює запис зображень або аудіозапис кабіни льотного екіпажу, необхідно забезпечити функцію, яку може використовувати командир ПС, та яка дозволяє змінювати зображення та аудіозаписи, записані до використання такої функції, щоб такі записи не можна було отримати за допомогою звичайних способів відтворення та копіювання.

▼B

CAT.IDE.H.195 Записи з лінії передачі даних

- (a) Вертольоти, яким індивідуальний CofA було видано 8 квітня 2014 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
 - (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до вертольота, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
 - (i) ініціювання передачі даних по лінії;

- (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
- (iii) адресного нагляду;
- (iv) польотної інформації;
- (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
- (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС;
- (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків;
- (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами вертольота; та
- (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, для якого повинен існувати спосіб легкого отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
- (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у CAT.IDE.H.185.

▼ M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ B

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у CAT.IDE.H.185(d) та (e).

CAT.IDE.H.200 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

Дотримання вимоги щодо CVR і FDR може бути досягнуте за рахунок одного комбінованого реєстратора.

CAT.IDE.H.205 Крісла, реміні безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані:
 - (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;
 - (2) ременями безпеки на кожному пасажирському кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці;
 - (3) для вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 серпня 1999 року або пізніше, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському кріслі для всіх осіб віком від 24 місяців;
 - (4) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців;
 - (5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу;
 - (6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.
- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:
 - (1) одну точку відкриття замка фіксатора; та
 - (2) на кріслах льотного екіпажу та на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові реміні та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного;

CAT.IDE.H.210 Знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

Вертольоти, у яких не всі пасажирські крісла можна бачити з крісел льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобом відображення, який показуватиме усім пасажирам та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонене.

CAT.IDE.H.220 Набори для надання першої медичної допомоги

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним набором для надання першої медичної допомоги.
- (b) Набори для надання першої медичної допомоги повинні бути:
- (1) легкодоступними для використання;
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

CAT.IDE.H.240 Додатковий кисень — вертольоти без гермокабін

Вертольоти без гермокабін, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень відповідно до наведених нижче таблиць.

*Таблиця 1***Мінімальні вимоги до подачі кисню для вертольотів складної конструкції без гермокабіни**

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу на чергуванні у кабіні льотного екіпажу та члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу у виконанні їхніх обов'язків	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів).
2. Обов'язкові члени кабінного екіпажу	Увесь польотний час на барометричній висоті більше ніж 13 000 футів (4000 метрів) та протягом будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
3. Додаткові члени екіпажу та 100% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 13 000 футів (3050 метрів).
4. 10% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
^(*1) Кількість пасажирів у таблиці 1 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.	

*Таблиця 2***Мінімальні вимоги до подачі кисню для вертольотів іншої ніж складної конструкції без гермокабіни**

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу на	Увесь польотний час на барометричній висоті більше ніж 13 000 футів (4000 метрів) та протягом будь-якого інтервалу часу більше 30

членів екіпажу, які допомагають льотному екіпажу у виконанні їхніх обов'язків, та обов'язкові члени кабінного екіпажу	хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
2. Додаткові члени екіпажу та 100% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 13 000 футів (3050 метрів).
3. 10% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
⁽¹⁾ Кількість пасажирів у таблиці 2 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.	

CAT.IDE.H.250 Переносні вогнегасники

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником у кабіні льотного екіпажу.
- (b) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути розташований (або легкодоступним для використання) у кожній кухні на борту, яка не розташована у головному пасажирському салоні.
- (c) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути доступним для використання у кожному багажному відділенні, до якого у польоті мають доступ члени екіпажу.
- (d) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.
- (e) Таблиця 1 містить мінімальну кількість переносних вогнегасників, якими повинні бути обладнані вертольоти; такі вогнегасники повинні бути зручно розташовані у кожному пасажирському салоні для забезпечення доступності використання.

Таблиця 1

Кількість переносних вогнегасників

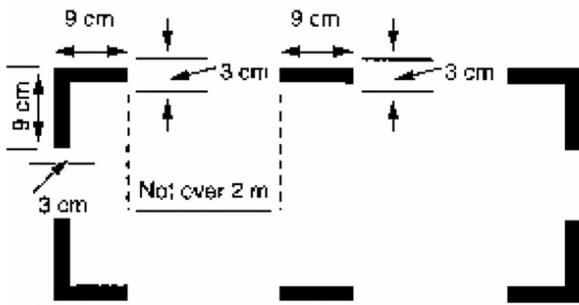
MOPSC	Кількість вогнегасників
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі вертольота, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



CAT.IDE.H.270 Мегафони

Вертольоти з MOPSC понад 19 повинні бути обладнані одним портативним мегафоном на батарейках, легкодоступним для використання членами екіпажу під час аварійної евакуації:

CAT.IDE.H.275 Аварійне освітлення та маркування

- (a) Вертольоти з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані:
 - (1) системою аварійного освітлення із незалежним джерелом живлення для забезпечення джерела загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з вертольота; та
 - (2) аварійними виходами із відповідним маркуванням та знаками про розташування, які є видимими у денний та нічний час.
- (b) Вертольоти повинні бути обладнані аварійними виходами із відповідним маркуванням, видимим у денний та нічний час, якщо вони експлуатуються:
 - (1) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості;
 - (2) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані, яка відповідає більше ніж трьом хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості.

CAT.IDE.H.280 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним автоматичним ELT.

▼M9 —————

▼B

- (c) ELT будь-якого типу повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

CAT.IDE.H.290 Рятувальні жилети

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях, якщо вони експлуатуються:
 - (1) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості;
 - (2) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації;
 - (3) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 2 та 3 при зльоті та посадці на аеродромі або експлуатаційному майданчику, на якому траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.
- (b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Захисні костюми членів екіпажу

Кожний член екіпажу повинен бути одягнений у захисний костюм для забезпечення безпечної експлуатації відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 при польотах над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації або безпечна вимушена посадка, якщо отримані командиром ПС зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °С.

▼B

CAT.IDE.H.300 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та аварійно-рятувальне обладнання для тривалих польотів над водною поверхнею

Вертольоти, які експлуатуються:

- (a) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості;
- (b) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані, яка відповідає більше ніж трьом хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості, повинні бути обладнані:
 - (1) якщо вертоліт перевозить менше 12 осіб, — щонайменше одним рятувальним плотом, номінальна місткість якого становить не менше, ніж максимальна кількість людей на борту, розташованим у такий спосіб, який сприяє його швидкому розгортанню в аварійній ситуації;
 - (2) якщо вертоліт перевозить понад 11 осіб, — щонайменше двома рятувальними плотами, розташованими на борту у такий спосіб, який сприяє їх швидкому розгортанню в аварійній ситуації; таких плотів повинно вистачити для розміщення всіх людей на борту, а у разі втрати одного з таких плотів решта плотів повинна допускати перевантаження, достатнє для розміщення всіх людей на борту вертольота;
 - (3) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного необхідного рятувального плоту; та
 - (4) рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

CAT.IDE.H.305 Аварійно-рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:

- (a) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
- (b) щонайменше одним ELT(S); та
- (c) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

▼M9 _____

▼B

CAT.IDE.H.315 Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води — різноманітне обладнання

Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води, повинні бути обладнані:

▼M14

- (a) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню вертольота на воді, що відповідає його розміру, масі та характеристикам керованості; та

▼B

- (b) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.

▼M14

CAT.IDE.H.320 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

- (a) Для експлуатації згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1 або 2 для польотів над водною поверхнею у несприятливому середовищі на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду або вертольоти повинні бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду згідно з відповідною сертифікаційною специфікацією.
- (b) Конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду або вертольоти повинні бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду згідно з застосовною сертифікаційною специфікацією або бути оснащеними відповідним аварійно-рятувальним обладнанням для експлуатації відповідно до:
- (1) льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею у безпечному середовищі на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості;
 - (2) льотно-технічних характеристик класу 2 під час зльоту або посадки над поверхнею води, за винятком експлуатації вертольота з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS), при якій для мінімізації зовнішнього впливу посадка та зліт на експлуатаційному майданчику HEMS, розташованому в густонаселених районах, виконується над поверхнею води;
 - (3) льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, на якій ще можлива безпечна вимушена посадка.

▼B

CAT.IDE.H.325 Гарнітура

Якщо є потреба використовувати обладнання радіозв'язку та/або радіонавігаційне обладнання, вертольоти повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або еквівалентним пристроєм із кнопкою передачі на прилади керування вертольотом для кожного пілота та/або члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

CAT.IDE.H.330 Обладнання радіозв'язку

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку відповідно до застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

CAT.IDE.H.335 Щиток керування переговорним приладом

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані щитком керування переговорним приладом, яким можна управляти з кожного робочого місця обов'язкових членів льотного екіпажу.

CAT.IDE.H.340 Радіобладнання для експлуатації за VFR за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами

Вертольоти, які експлуатуються за ППП за маршрутах із навігацією за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку, необхідним за нормальних умов поширення радіохвиль для:

- (a) забезпечення зв'язку з відповідними наземними станціями;
- (b) забезпечення зв'язку з відповідними станціями УПР з будь-якої точки контрольованого повітряного простору, у якому заплановані польоти; та
- (c) отримання метеорологічної інформації.

▼M15

CAT.IDE.H.345 Навігаційне обладнання, обладнання зв'язку та спостереження для експлуатації за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами

- (a) Вертольоти, які експлуатуються за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, обладнанням радіозв'язку та спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼B

- (b) Обладнання радіозв'язку повинне включати щонайменше дві незалежні систем радіозв'язку, необхідні за нормальних умов експлуатації для забезпечення зв'язку з відповідною наземною станцією з будь-якої точки на маршруті, включно з відхиленнями від маршруту.
- (c) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до плану польоту.
- (d) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼M9

- (e) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼B

CAT.IDE.H.350 Прийомовідповідач

Вертольоти повинні бути обладнані прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ) з функцією повідомлення про барометричну висоту та, у разі потреби, будь-яким іншим типом прийомовідповідача ВОРЛ, необхідним для запланованого маршруту.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼M13 _____

▼M11 _____

▼B

ДОДАТОК V

СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ

Частина-SPA (PART-SPA)

ПІДЧАСТИНА А
ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

▼M14

SPA.GEN.100 Компетентний орган

- (а) Компетентний орган для видачі спеціальних схвалень повинен бути:
- (1) для комерційного експлуатанта — органом держави-члена, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта;
 - (2) для некомерційного експлуатанта — органом держави, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта або у якій експлуатант має осідок чи проживає.
- (б) Незважаючи на пункт (а)(2), застосовні вимоги цього додатка щодо схвалення таких видів експлуатації не застосовуються до некомерційного експлуатанта, який використовує повітряне судно, зареєстроване у третій країні, якщо такі схвалення видані третьою країною реєстрації:
- (1) навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках (PBN);
 - (2) специфікації мінімальних експлуатаційних характеристик (MNPS);
 - (3) повітряний простір зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування (RVSM/CMBE);
 - (4) експлуатація за умов низької видимості (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Заявка на видачу спеціального схвалення

- (а) Експлуатант, який подає заявку на видачу спеціального схвалення, повинен подати компетентному органу документацію, зазначену у застосовній підчастині, разом із такою інформацією:
- (1) найменуванням, адресою та поштовою адресою заявника;
 - (2) описом запланованої експлуатації.
- (б) Експлуатант повинен надати компетентному органу підтвердження:
- (1) дотримання вимог застосовної підчастини;

▼M2

- (2) врахування відповідних елементів обов'язкової частини даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼B

- (с) Експлуатант повинен зберігати записи, пов'язані з даними, зазначеними в (а) і (б), щонайменше протягом строку експлуатації, яка вимагає спеціального схвалення, або, якщо застосовно, відповідно до вимог додатка III (Part-ORO).

SPA.GEN.110 Повноваження експлуатанта, який має спеціальне схвалення

▼M1

Обсяг діяльності, схвалений для здійснення експлуатантом, повинен бути задокументований та зазначений:

- (а) для експлуатантів, які мають сертифікат експлуатанта (АОС), — в експлуатаційних специфікаціях до АОС;
- (б) для інших експлуатантів — у переліку спеціальних схвалень.

▼B

SPA.GEN.115 Внесення змін до спеціального схвалення

Якщо зміни впливають на умови спеціального схвалення, експлуатант повинен надати відповідну документацію компетентному органу та отримати попереднє схвалення на експлуатацію.

▼M2

SPA.GEN.120 Продовжений термін дії спеціального схвалення

Спеціальні схвалення видають на невизначений строк, та вони залишаються чинними, якщо експлуатант продовжує дотримуватися вимог, пов'язаних зі спеціальним схваленням, та враховувати відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼В

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЯ З НАВІГАЦІЄЮ, ЗАСНОВАНОЮ НА ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНИХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Експлуатація PBN

- (a) Схвалення вимагається для кожної з таких специфікацій PBN:
- (1) RNP AR APCH; та
 - (2) RNP 0.3 для експлуатації вертольотів.
- (b) Схвалення для експлуатації RNP AR APCH повинне надавати дозвіл на цивільну експлуатацію згідно з процедурами заходження на посадку за приладами, які відповідають застосовним критеріям розробки процедур ІКАО.
- (c) Процедура спеціального схвалення для RNP AR APCH або RNP 0.3 повинна бути обов'язковою для приватної експлуатації згідно з процедурами заходження на посадку за приладами або для будь-якої цивільної експлуатації згідно з процедурою заходження на посадку за приладами, яка не відповідає застосовним критеріям розробки процедур ІКАО, або якщо це вимагається збірником аеронавігаційної інформації (AIP) чи компетентним органом.

SPA.PBN.105 Експлуатаційне схвалення PBN

Для отримання спеціального схвалення PBN від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) відповідне схвалення льотної придатності, яке відповідає запланованій експлуатації PBN, зазначене в AFM або в іншому документі, затвердженому органом із сертифікації в рамках оцінювання льотної придатності або на основі такого схвалення;
- (b) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу та відповідного персоналу, залученого до підготовки до польоту;
- (c) проведено оцінювання безпеки;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у переліку мінімального обладнання (MEL);
 - (2) складу, кваліфікації та досвіду льотного екіпажу;
 - (3) процедур дій у нормальних, нестандартних та екстрених ситуаціях;
 - (4) управління електронними навігаційними даними.
- (e) зазначено перелік подій, які підлягають звітуванню;
- (f) запроваджено програму моніторингу управління RNP для експлуатації RNP AR APCH, якщо застосовно.

▼В

ПІДЧАСТИНА С

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗГІДНО З ВИЗНАЧЕНИМИ МІНІМАЛЬНИМИ НАВІГАЦІЙНИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ (MNPS)

SPA.MNPS.100 Експлуатація MNPS

Експлуатація ПС може здійснюватися тільки у визначеному повітряному просторі зі специфікаціями мінімальних навігаційних характеристик (MNPS) відповідно до регіональних додаткових процедур, у яких встановлено специфікації мінімальних навігаційних характеристик, якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу на таку експлуатацію.

SPA.MNPS.105 Експлуатаційне схвалення MNPS

Для отримання експлуатаційного схвалення MNPS від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) навігаційне обладнання відповідає необхідним характеристикам;
- (b) навігаційні відображення, індикатори й елементи управління є видимими і будь-який із пілотів може працювати з ними зі свого крісла;
- (c) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, залучених до експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL;
 - (2) вимог до складу та досвіду льотного екіпажу;
 - (3) процедур дій у нормальних ситуаціях;
 - (4) процедур дій у екстрених ситуаціях, у тому числі визначених органом, відповідальним за відповідний повітряний простір;
 - (5) моніторингу та повідомлення про інциденти.

ПІДЧАСТИНА D

ЕКСПЛУАТАЦІЯ В ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ ЗІ СКОРОЧЕНИМ МІНІМУМОМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЕШЕЛОНУВАННЯ (RVSM/CMBE)

SPA.RVSM.100 Експлуатація RVSM/CMBE

Експлуатація ПС може здійснюватися тільки у визначеному повітряному просторі, у якому скорочений мінімальний інтервал ешелонування 300 метрів (1 000 футів) застосовується між ешелонам польоту (FL) 290 і FL 410 включно, за умови, що експлуатант отримав схвалення компетентного органу на таку експлуатацію.

SPA.RVSM.105 Експлуатаційне схвалення RVSM/CMBE

Для отримання експлуатаційного схвалення RVSM/CMBE від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) він отримав схвалення RVSM/CMBE щодо льотної придатності;
- (b) запроваджено процедури моніторингу та повідомлення про похибки в дотриманні висоти;
- (c) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, залучених до експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL;
 - (2) вимог до складу та досвіду льотного екіпажу;
 - (3) планування польоту;
 - (4) передпольотних процедур;
 - (5) процедур, які потрібно виконати до входу в повітряний простір RVSM/CMBE;
 - (6) процедур під час польоту;
 - (7) процедур після завершення польоту;
 - (8) повідомлення про інциденти;
 - (9) спеціальних регіональних експлуатаційних процедур.

SPA.RVSM.110 Вимоги до обладнання RVSM/CMBE

ПС, які експлуатуються в повітряному просторі RVSM/CMBE, повинні бути обладнані:

- (a) двома незалежними системами вимірювання висоти;
- (b) системою сповіщення про небезпечну зміну висоти;
- (c) автоматичною системою контролю висоти;
- (d) вторинним оглядовим радіолокатором (BOPЛ) із системою передачі інформації про висоту, який під'єднується до системи вимірювання висоти, що використовується для контролю висоти.

SPA.RVSM.115 Похибки у дотриманні висоти RVSM/CMBE

- (a) Експлуатант повинен повідомляти про записані або повідомлені випадки похибок у дотриманні висоти, спричинені несправністю обладнання ПС, або про похибки експлуатаційного характеру, що становлять або перевищують:
 - (1) загальну похибку вертикальної висоти (TVE) ± 90 метрів (± 300 футів);
 - (2) системну похибку висотоміра (ASE) ± 75 метрів (± 245 футів); та
 - (3) відхилення від заданої висоти (AAD) ± 90 метрів (± 300 футів).
- (b) Повідомлення про такі випадки надсилають до компетентного органу протягом 72 годин. Повідомлення повинні містити початковий аналіз факторів, що призвели до похибки, та вжиті заходи для запобігання таким похибкам у майбутньому.
- (c) У разі фіксації або отримання інформації щодо похибок у дотриманні висоти експлуатант повинен вжити негайних заходів для усунення передумов таких похибок та подати звіти про подальші заходи на вимогу компетентного органу.

ПІДЧАСТИНА Е

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗА УМОВ НИЗЬКОЇ ВИДИМОСТІ (LVO)

SPA.LVO.100 Експлуатація за умов низької видимості

Експлуатант повинен здійснювати таку експлуатацію за умов низької видимості (LVO) тільки за наявності схвалення компетентного органу:

- (a) експлуатація зі зльотом за умов низької видимості (LVTO);
- (b) експлуатація нижче від стандарту категорії I (LTS CAT I);
- (c) заходження на посадку за категорією II (CAT II);
- (d) експлуатація за стандартом, іншим, ніж стандарт категорії II;
- (e) експлуатація за стандартом категорії III (CAT III);
- (f) заходження на посадку з використанням покращених систем бачення (EVS), для яких застосовується експлуатаційний кредит з метою зниження мінімумів дальності видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не більше ніж на 1/3 заявленого RVR.

SPA.LVO.105 Схвалення LVO

Для отримання схвалення LVO від компетентного органу експлуатант повинен підтвердити виконання вимог цієї підчастини.

SPA.LVO.110 Загальні експлуатаційні вимоги

- (a) Експлуатант повинен здійснювати експлуатацію LTS CAT I, тільки якщо:
 - (1) кожне відповідне ПС сертифіковане для експлуатації CAT II; та
 - (2) під час заходження на посадку:
 - (i) вмикається посадкова автоматика, яка повинна бути схвалена для експлуатації CAT IIIA; або
 - (ii) використовується схвалена система посадки з дисплеєм проєкції польотної інформації (HUDLS) до висоти не менше ніж 150 футів (45 метрів) над порогом злітно-посадкової смуги.

- (b) Експлуатант повинен здійснювати експлуатацію CAT II, OTS CAT II або CAT III, тільки якщо:
- (1) кожне відповідне ПС сертифіковане для експлуатації з відносною висотою прийняття рішення (DH) нижче ніж 200 футів (60 метрів) чи без DH та обладнане відповідно до застосовних вимог до льотної придатності;
 - (2) для моніторингу загальної безпеки експлуатації встановлена та підтримується система обліку успішного та неуспішного заходження на посадку та/або автоматичної посадки;
 - (3) DH визначається за допомогою радіовисотоміра;
 - (4) до складу льотного екіпажу входять не менше ніж два пілоти;
 - (5) всі сигнали висоти нижче ніж 200 футів (60 метрів) над перевищенням порогу аеродрому визначаються радіовисотоміром.
- (c) Експлуатант повинен здійснювати заходження на посадку з використанням EVS, тільки якщо:
- (1) EVS сертифікована для цілей цієї підчастини та поєднує зображення інфрачервоного датчика з польотною інформацією на HUD;
 - (2) для експлуатації з RVR нижче ніж 550 м — до складу льотного екіпажу входять не менше ніж два пілоти;
 - (3) для експлуатації за CAT I — візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється не нижче ніж на висоті 100 футів (30 метрів) над перевищенням порогу аеродрому;
 - (4) для експлуатації зі схемою заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ) і експлуатація зі схемою неточного заходження на посадку (NPA) за методом CDFa — візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється на висоті щонайменше 200 футів (60 метрів) над перевищенням порогу аеродрому, та виконуються такі вимоги:
 - (i) заходження на посадку здійснюється з використанням режиму вертикальної траєкторії польоту;
 - (ii) ділянка заходження на посадку від зафіксованої висоти фінального етапу заходження на посадку (FAF) до порогу злітно-посадкової смуги є прямою, а різниця між курсом заходження на посадку і центральною лінією злітно-посадкової смуги не перевищує 2°;
 - (iii) траєкторія фінального етапу заходження на посадку заявлена і не перевищує 3,7°;
 - (iv) максимальні компоненти бокового вітру, встановлені під час сертифікації EVS, не перевищені.

SPA.LVO.115 Вимоги, пов'язані з аеродромом

- (a) Експлуатант не повинен використовувати аеродром для LVO з видимістю менше ніж 800 метрів, за винятком випадків, якщо:
- (1) аеродром схвалено для такої експлуатації державою аеродрому; та
 - (2) встановлено процедури низької видимості (LVP).
- (b) Якщо експлуатант обере аеродром, на якому не застосовуються LVP, то він повинен забезпечити наявність еквівалентних процедур, що відповідають вимогам LVP на аеродромі. Така ситуація повинна бути чітко описана в керівництві з експлуатації або у керівництві з процедур, у тому числі керівництво для льотного екіпажу стосовно визначення чинності еквівалентних LVP.

SPA.LVO.120 Підготовка і кваліфікація льотного екіпажу

Перед виконанням LVO експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) кожен член льотного екіпажу:
 - (1) відповідав вимогам щодо підготовки і перевірки, визначеним у керівництві з експлуатації, у тому числі щодо підготовки на тренажері відтворення умов польоту (FSTD), під час експлуатації з граничними значеннями RVR/VIS (видимості) і DH, характерними для експлуатації і типу ПС;
 - (2) був кваліфікованим відповідно до стандартів, визначених у керівництві з експлуатації;
- (b) підготовка і перевірка здійснювалися відповідно до детальної програми.

SPA.LVO.125 Експлуатаційні процедури

- (a) Експлуатант повинен запровадити процедури та інструкції, які будуть використовуватись для LVO. Такі процедури та інструкції повинні бути включені до керівництва з експлуатації чи керівництва з процедур та містити обов'язки членів льотного екіпажу під час вирулювання, заходження на посадку, вирівнювання, посадки, виходу з крену та відходження на друге коло, за доцільності.
- (b) Перед початком LVO командир повітряного судна повинен переконатись у тому, що:
 - (1) візуальні та невізуальні засоби перебувають у задовільному стані;
 - (2) відповідні LVP є чинними згідно з інформацією, отриманою від служб обслуговування повітряного руху (ОПР);
 - (3) члени льотного екіпажу мають належну кваліфікацію.

SPA.LVO.130 Мінімальне обладнання

- (a) Експлуатант повинен включити мінімальне обладнання, яке повинно бути готовим до роботи на початку LVO, відповідно до керівництва з льотної експлуатації ПС (AFM) чи іншого затвердженого документа, до керівництва з експлуатації або керівництві з процедур, залежно від застосовного випадку.
- (b) Командир повітряного судна повинен переконатися, що стан ПС і відповідних бортових систем є належним для здійснюваної експлуатації.

ПІДЧАСТИНА F

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗБІЛЬШЕНОЇ ДАЛЬНОСТІ ДВОМОТОРНИХ ЛІТАКІВ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Комерційна експлуатація двомоторних літаків повинна здійснюватися тільки поза межами порогової відстані, визначеної відповідно до положень CAT.OP.MPA.140, за умови, що компетентний орган надав експлуатанту експлуатаційне схвалення ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Експлуатаційне схвалення ETOPS

Для отримання експлуатаційного схвалення ETOPS від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) поєднання літака/двигуна має схвалення типової конструкції і надійності ETOPS для запланованої експлуатації;
- (b) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу та всього іншого експлуатаційного персоналу, залученого до такої експлуатації, та члени льотного екіпажу і весь інший експлуатаційний персонал мають належну кваліфікацію для виконання запланованої експлуатації;
- (c) організація і досвід експлуатанта є належними для здійснення запланованої експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури.

SPA.ETOPS.110 Маршрутний запасний аеродром ETOPS

- (a) Маршрутний запасний аеродром ETOPS вважається належним, якщо в очікуваний час використання він є доступним і може забезпечувати необхідні супутні послуги, такі як обслуговування повітряного руху (ОПР), належне освітлення, зв'язок, інформація про погодні умови, засоби навігації та служби екстреної допомоги, а також має щонайменше одну процедуру заходження на посадку за приладами.
- (b) Перед початком польоту ETOPS експлуатант повинен переконатись у доступності маршрутного запасного аеродрому ETOPS у межах затвердженого експлуатантом часу відхилення або часу відхилення на основі згенерованої роботоздатності MEL літака, залежно від того, який із відрізків часу є коротшим.
- (c) Експлуатант повинен зазначити будь-які необхідні маршрутні запасні аеродроми ETOPS в експлуатаційному плані польоту і плані польоту ОПР.

SPA.ETOPS.115 Заплановані мінімуми для маршрутного запасного аеродрому ETOPS

- (a) Експлуатант обирає аеродром як маршрутний запасний аеродром ETOPS лише за наявності відповідних прогнозів погоди чи метеозведень або будь-якого їх поєднання, які вказують на те, що від очікуваного часу посадки і протягом однієї години після найпізнішого можливого часу посадки будуть

існувати умови, які відповідають запланованим мінімумам або є вищими за них, розрахованим шляхом додавання додаткових граничних значень із таблиці 1.

- (b) Експлуатант повинен включити до правил експлуатації метод визначення експлуатаційних мінімумів на запланованому маршрутному запасному аеродромі ETOPS.

Таблиця 1

Заплановані мінімуми для маршрутного запасного аеродрому ETOPS

Тип заходження на посадку	Заплановані експлуатаційні мінімуми
Точне заходження на посадку	DA/H + 200 футів RVR/VIS + 800 м ⁽¹⁾
Неточне заходження на посадку або Заходження з кола	MDA/H + 400 футів ⁽¹⁾ RVR/VIS + 1 500 м
^(*1) VIS: видимість; MDA/H: мінімальна абсолютна/відносна висота зниження.	

ПІДЧАСТИНА G

ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

▼ M4

SPA.DG.100 Перевезення небезпечних вантажів

Якщо інше не передбачено додатком IV (Part-CAT), додатком VI (Part-NCC), додатком VII (Part-NCO) і додатком VIII (Part-SPO), експлуатант повинен здійснювати перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом лише за умови отримання схвалення від компетентного органу.

▼ B

SPA.DG.105 Схвалення на перевезення небезпечних вантажів

Для отримання схвалення на перевезення небезпечних вантажів експлуатант, згідно з технічними інструкціями, повинен:

- (a) розробити і підтримувати програму підготовки для всього залученого персоналу та надати компетентному органу підтвердження того, що всі члени персоналу отримали належну підготовку;
- (b) запровадити експлуатаційні процедури для безпечного обслуговування небезпечних вантажів на всіх етапах їх перевезення повітряним транспортом, які містять інформацію та інструкції щодо:
 - (1) порядку перевезення небезпечних вантажів експлуатантом;
 - (2) вимог до прийняття, обслуговування, завантаження, складування та відокремлення небезпечних вантажів;
 - (3) заходів, яких потрібно вжити у разі виникнення авіаційної події або інциденту з ПС під час перевезення небезпечних вантажів;
 - (4) реагування на аварійні ситуації, пов'язані з небезпечними вантажами;
 - (5) ліквідації будь-якого можливого зараження;
 - (6) обов'язків усього залученого персоналу, особливо щодо наземного обслуговування і управління ПС;
 - (7) перевірки на наявність пошкоджень, протікання чи зараження;
 - (8) повідомлення про авіаційні події з небезпечними вантажами та інциденти.

SPA.DG.110 Інформація і документація щодо небезпечних вантажів

Згідно з технічними інструкціями, експлуатант повинен:

- (a) надати письмову інформацію командирові повітряного судна:

- (1) про небезпечні вантажі, які планується перевозити ПС;
- (2) для використання у реагуванні на аварійні ситуації під час польоту;
- (b) використовувати контрольний лист приймання;
- (c) забезпечити наявність необхідних супровідних документів до небезпечних вантажів, оформлених особою, яка звертається з проханням про перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом, крім випадків, коли інформація щодо небезпечних вантажів надається в електронній формі;
- (d) у разі надання документації щодо небезпечних вантажів у письмовій формі забезпечити наявність копії такої документації на землі та можливість доступу до неї прийнятної періоду часу до прибуття вантажів у пункт кінцевого призначення;

▼M14

- (e) забезпечити наявність на землі копії інформації, що надається командирі повітряного судна, та доступність такої копії або інформації, яка міститься в ній, офіцеру льотної експлуатації, диспетчеру польотів або призначеному наземному персоналу, відповідальному за свою частину льотної експлуатації, до закінчення польоту, якого стосується така інформація;

▼B

- (f) зберігати контрольний лист приймання, транспортні документи та інформацію для командира повітряного судна щонайменше протягом трьох місяців після закінчення польоту;
- (g) зберігати документацію про підготовку всього персоналу протягом щонайменше трьох років.

ПІДЧАСТИНА Н

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ ІЗ СИСТЕМАМИ ВІЗУАЛІЗАЦІЇ НІЧНОГО БАЧЕННЯ

SPA.NVIS.100 Експлуатація із системою візуалізації нічного бачення (NVIS)

- (a) Експлуатація вертольотів за VFR у нічний час із використанням NVIS дозволяється, тільки якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу.
- (b) Для отримання такого схвалення від компетентного органу експлуатант повинен:
 - (1) здійснювати комерційну експлуатацію повітряного транспорту (CAT) і мати AOC CAT відповідно до вимог додатка III (Part-ORO);
 - (2) надати компетентному органу підтвердження:
 - (i) дотримання застосовних вимог цієї підчастини;
 - (ii) успішної інтеграції всіх елементів NVIS.

SPA.NVIS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації NVIS

- (a) До початку експлуатації NVIS кожний вертоліт та все відповідне обладнання NVIS повинні мати відповідне схвалення льотної придатності згідно з ►M4 Регламентом (ЄС) № 748/2012 ◀ .

▼M14

- (b) *Радіовисотомір.* Вертоліт повинен бути обладнаний радіовисотоміром, здатним видавати звукове попередження у разі польоту вертольота нижче від установлені висоти та звукове і візуальне попередження на висоті, яку може обирати пілот, одразу помітні на всіх етапах польоту NVIS.

▼B

- (c) *Освітлення, сумісне з NVIS ПС.* Для запобігання обмеженню рівня периферійного зору і з метою розширення ситуаційної обізнаності необхідно забезпечити:
 - (1) сумісне з NVIS прожекторне освітлення панелі приладів, якщо воно встановлюється, здатне підсвічувати важливі пілотажні прилади;
 - (2) сумісне з NVIS загальне освітлення;
 - (3) сумісний з NVIS портативний ліхтар; та
 - (4) засоби вимкнення або усунення внутрішнього освітлення, яке несумісне з NVIS.

- (d) *Додаткове обладнання NVIS.* Повинне бути забезпечене таке обладнання NVIS:
- (1) допоміжне або другорядне джерело живлення для окулярів нічного бачення (NVG);
 - (2) шолом із відповідною NVG накладкою.
- (e) Усі необхідні NVG під час польоту NVIS повинні бути одного типу, покоління і моделі.
- (f) *Підтримання льотної придатності*
- (1) Процедури для підтримання льотної придатності повинні містити інформацію, необхідну для проведення поточного технічного обслуговування і перевірок обладнання NVIS, установленого на вертольоті, та охоплювати щонайменше:
 - (i) вітрове скло й ілюмінатори вертольота;
 - (ii) освітлення NVIS;
 - (iii) NVG; та
 - (iv) будь-яке додаткове обладнання, яке підтримує експлуатацію NVIS.
 - (2) Будь-яка подальша модифікація або технічне обслуговування ПС повинні відповідати схваленню льотної придатності NVIS.

SPA.NVIS.120 Експлуатаційні мінімуми NVIS

- (a) Не допускається експлуатація в умовах, нижчих, ніж погодні мінімуми VFR для відповідного типу нічної експлуатації.
- (b) Експлуатант повинен установити мінімальну перехідну висоту, з якої може здійснюватися перехід з/до польоту за приладами.

SPA.NVIS.130 Вимоги до екіпажу для експлуатації NVIS

- (a) *Відбір.* Експлуатант повинен установити критерії відбору членів екіпажу для польотів з NVIS.
- (b) *Досвід.* Мінімальний досвід командира повинен становити не менше ніж 20 годин нічних польотів за VFR у ролі командира вертольота до початку підготовки.
- (c) *Експлуатаційна підготовка.* Усі пілоти повинні пройти експлуатаційну підготовку згідно з процедурами NVIS, які містяться у керівництві з експлуатації.
- (d) *Актуальність льотного досвіду.* Усі пілоти і технічні члени екіпажу NVIS, які здійснюють експлуатацію NVIS, повинні здійснити три польоти NVIS за останні 90 днів. Актуальність льотного досвіду може бути відновлена шляхом тренувального польоту на вертольоті чи затвердженому повномасштабному тренажері (FFS), який повинен включати елементи, зазначені в (f)(1).
- (e) *Склад екіпажу.* Мінімальна чисельність екіпажу повинна перевищувати чисельність, зазначену:
- (1) у керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM);
 - (2) для основної діяльності; або
 - (3) в експлуатаційному схваленні на експлуатацію NVIS.
- (f) *Підготовка та перевірка екіпажу*
- (1) Підготовка та перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною до керівництва з експлуатації.
 - (2) Члени екіпажу
 - (i) Програми підготовки екіпажу повинні вдосконалювати знання про обладнання і робоче середовище NVIS, поліпшувати координацію роботи екіпажу та включати заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із входженням до зони мінімальної видимості, а також процедури дій у нормальних і аварійних ситуаціях при експлуатації NVIS.
 - (ii) Заходи, зазначені у (f)(2)(i), оцінюють під час:
 - (A) професійних перевірок в умовах нічної експлуатації; та
 - (B) лінійних перевірок.

SPA.NVIS.140 Інформація і документація

У рамках процесу аналізу ризику та управління ризиком експлуатант повинен забезпечити мінімізацію ризиків, пов'язаних із середовищем NVIS, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації таких вимог до відбору, складу й підготовки екіпажів, рівнів обладнання і критеріїв для відправлення у повітря, а також експлуатаційних процедур і мінімумів, щоб описати та належним чином пом'якшити експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.

ПІДЧАСТИНА І

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ З ВИКОРИСТАННЯМ ПІДЙОМНОГО ОБЛАДНАННЯ

SPA.ННО.100 Експлуатація вертольотів з використанням підйомного обладнання (ННО)

- (a) Комерційна експлуатація вертольота з використанням підйомного обладнання допускається лише за умови, що експлуатант отримав схвалення компетентного органу.
- (b) Для отримання такого схвалення від компетентного органу експлуатант повинен:
 - (1) здійснювати САТ і мати АОС САТ відповідно до вимог додатка III (Part-ORO);
 - (2) надати компетентному органу підтвердження дотримання вимог цієї підчастини.

▼M14

SPA.ННО.110 Вимоги до обладнання для ННО

- (a) Установлення всього підйомного обладнання вертольота, окрім простої PCDS, у тому числі будь-якого радіобладнання, що відповідає положенням пункту SPA.ННО.115, та будь-які подальші модифікації повинні мати схвалення льотної придатності, що відповідає цільовій функції. Допоміжне обладнання розробляють і перевіряють на відповідність належним стандартам відповідно до вимог компетентного органу.
- (b) Інструкції з технічного обслуговування обладнання і систем ННО розробляє експлуатант у співпраці з виробником. Такі інструкції включають до програми технічного обслуговування вертольота експлуатанта, як передбачено у Регламенті (ЄС) № 1321/2014.

▼B

SPA.ННО.115 Зв'язок ННО

З організацією, для якої надається ННО, необхідно налагодити двосторонній радіозв'язок. За можливості повинні бути забезпечені засоби зв'язку з наземним персоналом на визначеному місці ННО для:

- (a) експлуатації у відкритому морі у денний і нічний час;
- (b) експлуатації у береговій зоні вночі, за винятком ННО на експлуатаційному майданчику для експлуатації вертольота з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS).

SPA.ННО.125 Вимоги до льотно-технічних характеристик для ННО

За винятком ННО на експлуатаційному майданчику HEMS, ННО повинне бути здатним витримати відмову критичного двигуна з рештою двигунів на належній встановленій потужності без створення загрози для підвішених осіб/вантажу, третіх сторін чи майна.

SPA.ННО.130 Вимоги до екіпажу для ННО

- (a) *Відбір.* Експлуатант повинен встановити критерії відбору членів льотного екіпажу для завдань ННО з урахуванням попереднього досвіду.
- (b) *Досвід.* Мінімальний досвід командира, який здійснює польоти ННО, повинен становити не менше, ніж:
 - (1) У відкритому морі:
 - (i) 1 000 годин як командир вертольота або 1 000 годин як другий пілот у експлуатації ННО, із яких 200 годин як командир повітряного судна під наглядом; та
 - (ii) 50 циклів спуску/підйому у відкритому морі, із яких 20 циклів у нічний час, якщо йдеться про нічну експлуатацію, де цикл спуску/підйому означає один цикл спуску/підйому гачка підйомного обладнання;

- (2) У береговій зоні:
 - (i) 500 годин як командир вертольота або 500 годин як другий пілот у експлуатації ННО, із яких 100 годин як командир повітряного судна під наглядом;
 - (ii) 200 годин досвіду експлуатації вертольотів, здобутого у середовищі експлуатації, яке є аналогічним запланованому; та
 - (iii) 50 циклів спуску/підйому, із яких 20 циклів у нічний час, якщо йдеться про нічну експлуатацію.
- (c) *Експлуатаційна підготовка та досвід.* Екіпаж для ННО повинен успішно пройти підготовку згідно з процедурами ННО, що містяться в керівництві з експлуатації, та мати відповідний досвід роботи у ролі та в умовах, у яких здійснюється ННО.
- (d) *Актуальність льотного досвіду.* Усі пілоти і члени екіпажу для ННО, які здійснюють ННО, повинні здійснити за останні 90 днів:
 - (1) у разі денної експлуатації: будь-яку комбінацію трьох денних або нічних циклів спуску/підйому, кожний із яких повинен включати перехід у режим зависання та вихід із нього;
 - (2) у разі нічної експлуатації: три нічні цикли спуску/підйому, кожний із яких повинен включати перехід у режим зависання та вихід із нього.
- (e) *Склад екіпажу.* Мінімальну чисельність екіпажу для експлуатації у денний чи нічний час зазначають у керівництві з експлуатації. Мінімальний склад екіпажу залежить від типу вертольота, погодних умов, типу завдання і, у разі експлуатації у відкритому морі, — стану визначеного місця ННО, ситуації у морі і руху судна. У жодному разі мінімальна чисельність екіпажу не може становити менше одного пілота і одного члена екіпажу ННО.
- (f) *Підготовка та перевірка*
 - (1) Підготовка та перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною до керівництва з експлуатації.
 - (2) Члени екіпажу:
 - (i) Програми підготовки екіпажу повинні вдосконалювати знання про обладнання і робоче середовище ННО, покращувати координацію роботи екіпажу, а також включати заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із процедурами дій у нормальних і аварійних ситуаціях, та вивільнення статичної електрики під час ННО.
 - (ii) Заходи, зазначені у (f)(2)(i), оцінюють під час денної або нічної професійної перевірки за візуальних метеорологічних умов (VMC) залежно від часу доби, у який здійснюватиметься експлуатація ННО експлуатантом.

SPA.ННО.135 Інструктаж для пасажирів ННО

Перед початком будь-якого польоту ННО або серії польотів пасажирів ННО повинні пройти інструктаж та бути поінформовані про безпеку вивільнення статичної електрики та інші фактори ННО.

SPA.ННО.140 Інформація і документація

- (a) У рамках процесу аналізу ризику та управління ризиком експлуатант повинен забезпечити мінімізацію ризиків, пов'язаних із середовищем ННО, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації таких вимог до відбору, складу й підготовки екіпажів, рівнів обладнання і критеріїв для відправлення у повітря, а також експлуатаційних процедур і мінімумів, щоб описати та належним чином пом'якшити експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.
- (b) Організації, для якої здійснюється ННО, необхідно надати відповідні витяги з керівництва з експлуатації.

ПІДЧАСТИНА J

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ З МЕТОЮ НАДАННЯ НЕВІДКЛАДНИХ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ

SPA.HEMS.100 Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг

- (a) Експлуатація вертольота для цілей HEMS допускається лише за умови, що експлуатант отримав схвалення компетентного органу.
- (b) Для отримання такого схвалення від компетентного органу експлуатант повинен:
- (1) здійснювати CAT і мати АОС CAT відповідно до вимог додатка III (Part-ORO);
 - (2) надати компетентному органу підтвердження дотримання вимог цієї підчастини.

SPA.HEMS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації HEMS

Встановлення всього медичного обладнання вертольота, будь-які подальші модифікації та, у відповідних випадках, експлуатація вертольота повинні бути схвалені відповідно до ►М4 Регламенту (ЄС) № 748/2012 ◀.

SPA.HEMS.115 Зв'язок

На додаток до вимог CAT.IDE.H, вертольоти, які здійснюють польоти HEMS, повинні мати обладнання зв'язку, здатне забезпечувати двосторонній зв'язок з організацією, для якої здійснюється експлуатація HEMS, та, за можливості, зв'язок із персоналом наземних аварійних служб.

SPA.HEMS.120 Експлуатаційні мінімуми HEMS

- (a) Польоти HEMS згідно з льотно-технічними характеристиками класів 1 і 2 повинні відповідати погодним мінімумам, зазначеним у таблиці 1, для диспетчерського і маршрутного обслуговування польоту HEMS. Якщо на етапі польоту за маршрутом погодні умови погіршуються до рівня, нижчого від нижнього краю хмар, або видимість стає мінімальною, вертольоти, сертифіковані лише для польотів за VMC, повинні припинити політ або повернутися на базу. Вертольоти, які мають відповідне обладнання або сертифіковані для експлуатації в інструментальних метеорологічних умовах (ІМС), можуть припинити політ, повернутися на базу чи перейти в усіх аспектах до польоту за правилами польоту за приладами (ППП), за умови належної кваліфікації льотного екіпажу.

Таблиця 1

Експлуатаційні мінімуми HEMS

2 ПЛОТИ		1 ПЛОТ	
ДЕНЬ			
Висота нижньої межі хмар	Видимість	Висота нижньої межі хмар	Видимість
500 футів та вище	Як визначено застосовними мінімумами VFR повітряного простору	500 футів та вище	Як визначено застосовними мінімумами VFR повітряного простору
499–400 футів	1 000 м ⁽¹⁾	499–400 футів	2 000 м
399–300 футів	2 000 м	399–300 футів	3 000 м
НІЧ			
Нижній край хмар	Видимість	Нижній край хмар	Видимість
1 200 футів ⁽²⁾	2 500 м	1 200 футів ⁽²⁾	3 000 м
<p>(*¹) На етапі польоту за маршрутом видимість може бути зменшена до 800 метрів на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на швидкості, яка дає змогу вчасно побачити перешкоди й уникнути зіткнення.</p> <p>(*²) На етапі польоту за маршрутом нижній край хмар може бути знижений до 1 000 футів (300 метрів) на короткі періоди.</p>			

- (b) Погодний мінімум для етапів диспетчерського супроводження та польоту HEMS за маршрутом згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3 повинен становити: верхня межа хмар — 600 футів; видимість — 1 500 метрів. Видимість може бути зменшена до 800 метрів на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на швидкості, яка дає змогу вчасно побачити перешкоди й уникнути зіткнення.

SPA.HEMS.125 Вимоги до льотно-технічних характеристик для експлуатації HEMS

- (a) Льотно-технічні характеристики класу 3 не застосовуються в несприятливому середовищі.
- (b) Зліт і посадка
- (1) Вертольоти, які експлуатуються з/до зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO) при лікарні, розташованій у густонаселеному несприятливому середовищі, яка використовується як експлуатаційна база HEMS, повинні експлуатуватися відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1.
 - (2) Вертольоти, які експлуатуються з/до FATO при лікарні, розташованій у густонаселеному несприятливому середовищі, яка не використовується як експлуатаційна база HEMS, повинні експлуатуватися відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1, якщо експлуатант не має схвалення згідно з CAT.POL.H.225.
 - (3) Вертольоти, які експлуатуються з/на експлуатаційний майданчик HEMS, розташований у несприятливому середовищі, повинні експлуатуватися відповідно до льотно-технічних характеристик класу 2 та можуть бути звільнені від вимоги щодо отримання схвалення, що його вимагає пункт CAT.POL.H.305(a), за умови дотримання вимог CAT.POL.H.305(b)(2) і (b)(3).
 - (4) Розмір експлуатаційного майданчика HEMS повинен забезпечувати можливість звільнення простору від перешкод. Для експлуатації у нічний час майданчик повинен мати освітлення, що забезпечує можливість ідентифікації бази та будь-яких перешкод.

SPA.HEMS.130 Вимоги до екіпажу

- (a) *Відбір.* Експлуатант повинен встановити критерії відбору членів льотного екіпажу для завдань HEMS з урахуванням попереднього досвіду.
- (b) *Досвід.* Мінімальний досвід командира, який здійснює польоти HEMS, повинен становити не менше, ніж:
- (1) будь-яке з таких значень:
 - (i) 1 000 годин у ролі командира повітряного судна, із яких 500 годин — у ролі командира вертольота; або
 - (ii) 1 000 годин у ролі другого пілота під час експлуатації HEMS, із яких 500 годин у ролі командира повітряного судна під наглядом і 100 годин у ролі командира вертольота;
 - (2) 500 годин досвіду експлуатації вертольотів, здобутого у середовищі експлуатації, яке є аналогічним запланованому; та
 - (3) для пілотів, залучених до експлуатації у нічний час, — 20 годин VMC у нічний час у ролі командира повітряного судна.
- (c) *Експлуатаційна підготовка.* Успішне проходження експлуатаційної підготовки відповідно до процедур HEMS, які містяться в керівництві з експлуатації.
- (d) *Актуальність льотного досвіду.* Усі пілоти, які здійснюють експлуатацію HEMS, повинні здійснити протягом останніх шести місяців щонайменше 30-хвилинний політ з орієнтуванням виключно за приладами вертольота або FSTD.
- (e) *Склад екіпажу*
- (1) *Політ у денний час.* Мінімальна чисельність екіпажу в денний час повинна включати одного пілота і одного технічного члена екіпажу HEMS.
 - (i) Така мінімальна чисельність екіпажу може бути зменшена до одного пілота, якщо:

- (A) командир повинен доставити на експлуатаційний майданчик HEMS додаткові медичні засоби. У такому разі технічний член екіпажу HEMS може залишитися для надання допомоги хворим чи пораненим особам, поки командир виконує такий політ;
- (B) після прибуття на експлуатаційний майданчик HEMS передбачається встановлення ношів, що не дозволяє технічному члену екіпажу HEMS займати переднє крісло; або
- (C) медичний пасажир потребує допомоги технічного члена екіпажу HEMS у польоті.
- (ii) У випадках, описаних у (i), експлуатаційні мінімуми повинні відповідати чинним вимогам повітряного простору; експлуатаційні мінімуми HEMS, зазначені у таблиці 1 SPA.HEMS.120, не застосовуються.
- (iii) Лише у випадку, описаному в (i)(A), командир може виконати посадку на експлуатаційний майданчик HEMS без технічного члена екіпажу на передньому кріслі.
- (2) *Політ у нічний час.* Мінімальна чисельність екіпажу під час польоту в нічний час становить:
 - (i) два пілоти; або
 - (ii) один пілот і один технічний член екіпажу HEMS у певних географічних зонах, визначених експлуатантом у керівництві з експлуатації з урахуванням:
 - (A) належних наземних орієнтирів;
 - (B) системи відстеження польоту протягом виконання місії HEMS;
 - (C) надійності метеорологічного обладнання;
 - (D) переліку мінімального обладнання HEMS;
 - (E) постійності екіпажу;
 - (F) мінімальної кваліфікації екіпажу, початкової і періодичної підготовки;
 - (G) експлуатаційних процедур, у тому числі координації дій екіпажу;
 - (H) погодних мінімумів; та
 - (I) додаткових чинників, пов'язаних з особливостями місцевості.
- (f) *Підготовка та перевірка екіпажу*
 - (1) Підготовка та перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною до керівництва з експлуатації.
 - (2) Члени екіпажу
 - (i) Програми підготовки екіпажу повинні вдосконалювати знання про обладнання і робоче середовище HEMS; поліпшувати координацію роботи екіпажу і включати заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із низькою видимістю на маршруті, вибором експлуатаційних майданчиків HEMS, а також профілями вильоту і заходження на посадку.
 - (ii) Заходи, зазначені у (f)(2)(i), оцінюють під час:
 - (A) професійних перевірок для денних польотів за VMC або професійних перевірок для нічних польотів за VMC у разі здійснення експлуатантом експлуатації HEMS у нічний час; та
 - (B) лінійних перевірок.

SPA.HEMS.135 Інструктаж для медичного пасажирів та іншого персоналу HEMS

- (a) *Медичний пасажир.* Перед будь-яким польотом чи серією польотів HEMS медичні пасажирів повинні пройти інструктаж для забезпечення того, що вони ознайомлені з обладнанням та робочим середовищем HEMS, можуть працювати з бортовим медичним і аварійним обладнанням та брати участь у процедурах входу/виходу у нормальних і аварійних ситуаціях.
- (b) *Персонал наземних аварійних служб.* Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для ознайомлення персоналу наземних аварійних служб з робочим середовищем і обладнанням HEMS та ризиками, пов'язаними з роботою на землі на експлуатаційному майданчику HEMS.

- (c) *Медичний пацієнт.* Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.170, інструктаж проводиться, тільки якщо це дозволяє стан здоров'я пацієнта.

SPA.HEMS.140 Інформація і документація

- (a) У рамках процесу аналізу ризику та управління ризиком експлуатант повинен забезпечити мінімізацію ризиків, пов'язаних із середовищем HEMS, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації таких вимог до відбору, складу й підготовки екіпажів, рівнів обладнання і критеріїв для відправлення у повітря, а також експлуатаційних процедур і мінімумів, щоб описати та належним чином пом'якшити експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.
- (b) Організації, для якої здійснюється HEMS, необхідно надати відповідні витяги з керівництва з експлуатації.

SPA.HEMS.145 Засоби обслуговування експлуатаційної бази HEMS

- (a) Якщо члени екіпажу повинні перебувати у режимі очікування з часом реагування менше ніж 45 хвилин, то поруч з кожною експлуатаційною базою повинне бути забезпечене належне розміщення для екіпажу.
- (b) На кожній експлуатаційній базі пілоти повинні бути забезпечені засобами отримання поточної інформації про погоду і прогнозу погоди та належними засобами зв'язку з відповідним органом обслуговування повітряного руху (ОПР). Повинні бути доступні належні засоби для планування всіх завдань.

SPA.HEMS.150 Запас палива

- (a) Якщо місія HEMS здійснюється за VFR у межах локальної визначеної географічної зони, застосовується стандартний розрахунок запасу палива, за умови, що експлуатант створить остаточний резерв палива для забезпечення того, щоб після закінчення місії залишки палива становили не менше, ніж обсяг, достатній для:
- (1) 30 хвилин польотного часу за нормальних умов; або
 - (2) 20 хвилин польотного часу на нормальній крейсерській швидкості при експлуатації в зоні, у якій є постійні та придатні «превентивні» посадкові майданчики вздовж району польоту.

SPA.HEMS.155 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з пасажирами на борту

Якщо командир вважає за потрібне здійснити дозаправку з пасажирами на борту, це можна робити при вимкнених гвинтах або при ввімкнених гвинтах за умови дотримання таких вимог:

- (a) двері з боку дозаправки вертольота повинні бути зачиненими;
- (a) двері з другого боку вертольота повинні бути відчиненими, якщо дозволяє погода;
- (c) пожежне обладнання відповідного рівня повинне бути встановлене таким чином, щоб бути доступним для негайного використання у разі пожежі;
- (d) повинна бути доступною достатня кількість персоналу для негайної висадки пацієнтів з вертольота у разі пожежі.

▼ M9

ПІДЧАСТИНА К

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ У ВІДКРИТОМУ МОРІ

SPA.HOFO.100 Експлуатація вертольотів у відкритому морі (HOFO)

Вимоги цієї підчастини застосовуються до:

- (a) оператора комерційних повітряних перевезень з чинним АОС відповідно до Part-ORO;
- (b) оператора спеціалізованої експлуатації, який задекларував свою діяльність відповідно до Part-ORO; або
- (b) некомерційного експлуатанта, який задекларував свою діяльність відповідно до Part-ORO.

SPA.HOFO.105 Схвалення експлуатації вертольотів у відкритому морі

- (a) Перед початком експлуатації відповідно до цієї підчастини експлуатант повинен отримати спеціальне схвалення компетентного органу.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен подати заявку до компетентного органу, як зазначено в SPA.GEN.105, та підтвердити відповідність вимогам цієї підчастини.
- (c) Перед здійсненням експлуатації з держави-члена, іншої ніж держава-член, яка видала схвалення відповідно до (a), експлуатант повинен поінформувати компетентні органи обох держав-членів про заплановану експлуатацію.

SPA.HOFO.110 Експлуатаційні процедури

- (a) Експлуатант повинен, у рамках процесу управління безпекою, пом'якшувати та мінімізувати ризики і небезпечні фактори, характерні для експлуатації вертольотів у відкритому морі. Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації:
 - (1) відбір, формування та підготовку екіпажів;
 - (2) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та іншого залученого персоналу;
 - (3) необхідне обладнання та критерії відправлення; та
 - (4) експлуатаційні процедури та мінімуми, які описують і належним чином полегшують експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:
 - (1) експлуатаційний план польоту був підготовлений перед кожним польотом;
 - (2) інструктаж з безпеки пасажирів також включав будь-яку специфічну інформацію, пов'язану з відкритим морем, та надався перед посадкою пасажирів на борт вертольота;
 - (3) кожний член льотного екіпажу був одягнений у схвалений захисний костюм:
 - (i) якщо отримані командиром повітряного судна зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C; або
 - (ii) якщо очікуваний час рятувальних операцій перевищує обчислений час виживання; або
 - (iii) якщо політ заплановано в нічний час та в несприятливому середовищі;
 - (4) використовувалася структура маршруту у відкритому морі, передбачена відповідним ATS, якщо вона встановлена;
 - (5) пілоти оптимальним чином використовували системи автоматичного контролю польоту (AFCS) протягом всього польоту;
 - (6) були встановлені специфічні профілі заходження на посадку у відкритому морі, у тому числі параметри стабілізованого заходження та коригувальні дії, яких слід вжити, якщо заходження на посадку стає нестабілізованим;
 - (7) у разі експлуатації з декількома пілотами — для членів льотного екіпажу були передбачені процедури моніторингу пілотажних приладів під час польоту у відкритому морі, особливо під час заходження на посадку або відправлення, для забезпечення дотримання безпечної траєкторії польоту;
 - (8) льотний екіпаж вживав негайних та належних заходів у разі спрацювання сигналізатора небезпечної висоти;
 - (9) були встановлені процедури, які вимагають, щоб системи аварійної посадки на воду були споряджені, якщо це безпечно, для всіх видів надводного прибуття і відправлення; та
 - (10) експлуатація проводилася згідно з будь-якими обмеженнями на маршрутах або в районах експлуатації, визначеними компетентним органом або належним органом, відповідальним за повітряний простір.

SPA.HOFO.115 Використання об'єктів у відкритому морі

Експлуатант повинен використовувати тільки ті об'єкти у відкритому морі, які відповідають розміру та масі типу вертольота і відповідній експлуатації.

SPA.HOFO.120 Вибір аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Запасний аеродром для аеродрому призначення на суші. Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 і SPO.OP.151, командир повітряного судна може не визначати запасний аеродром для аеродрому призначення в експлуатаційному плані польоту у разі виконання польотів з об'єкта у відкритому морі до аеродрому на суші, якщо:

- (1) аеродром призначення визначається як прибережний аеродром; або
- (2) виконуються такі критерії:
 - (i) аеродром призначення має опубліковане заходження на посадку за приладами;
 - (ii) час польоту становить менше ніж 3 години; та
 - (iii) опублікований прогноз погоди, дійсний за 1 годину до та 1 годину після очікуваного часу посадки, визначає, що:
 - (A) нижній край хмар становить щонайменше на 700 футів (250 метрів) більше, ніж мінімуми, визначені для заходження на посадку за приладами, або 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом призначення, залежно від того, яке з цих значень вище; та
 - (B) видимість становить щонайменше 2 500 метрів.
- (b) *Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі.* Експлуатант може обрати запасну вертопалубу призначення у відкритому морі, якщо виконуються всі такі критерії:
 - (1) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі повинна використовуватись тільки після рубежу повернення (PNR) та якщо запасний для аеродрому призначення на суші географічно недоступний. До PNR повинен використовуватись запасний аеродром для аеродрому призначення на суші.
 - (2) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі повинна забезпечувати можливість посадки з одним несправним двигуном (OEI).
 - (3) Наскільки це можливо, придатність вертопалуби повинна гарантуватися до PNR. Розміри, конфігурація та висота над перешкодами окремих вертопалуб або інших майданчиків повинні бути придатними для їх використання як запасних вертопалуб кожним із типів вертольота, використання яких планується.
 - (4) Погодні мінімуми повинні бути встановлені з урахуванням точності та надійності метеорологічної інформації.
 - (5) MEL повинен містити специфічні положення для такого типу експлуатації.
 - (6) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі може бути обрана, тільки якщо експлуатант встановив процедуру в керівництві з експлуатації.

SPA.HOFO.125 Заходження на посадку за бортовим радаром (ARA) для об'єктів у відкритому морі — експлуатація CAT

- (a) Оператор комерційних повітряних перевезень (CAT) повинен встановити експлуатаційні процедури та забезпечити, щоб ARA використовувалися в польотах, тільки якщо:
 - (1) вертоліт обладнаний радаром, який здатний надавати інформацію про навколишні перешкоди; та
 - (2) або:
 - (i) мінімальну відносну висоту зниження (MDH) визначено радіовисотоміром; або
 - (ii) застосовується мінімальна відносна висота зниження (MDA) з додаванням належного запасу.
- (b) ARA повинне бути задіяне до рухомої бурової платформи чи судна у разі експлуатації з декількома пілотами.
- (c) Діапазон рішення повинен забезпечувати належну висоту над перешкодами під час відходження на друге коло з будь-якої позиції, для якої заплановано ARA.
- (d) Продовження заходження поза діапазоном рішення або мінімальною абсолютною/відотною висотою зниження (MDA/H) можливе тільки у разі встановлення візуального контакту з об'єктом призначення.

- (e) Для експлуатації CAT з одним пілотом до MDA/H та діапазону рішення повинні бути додані відповідні збільшення.
- (f) Якщо ARA задіяне під час польоту до нерухомих об'єктів у відкритому морі (тобто, до стаціонарної платформи або пришвартованого судна), та достовірні GPS координати розташування доступні в навігаційній системі, для забезпечення безпеки ARA повинні використовуватися системи GPS/зональної навігації.

SPA.HOFO.130 Метеорологічні умови

Незважаючи на пункти CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 і SPO.OP.170, польоти за VFR між об'єктами у відкритому морі, розташованими у повітряному просторі класу G, у якому надводний сектор становить менше ніж 10 морських миль, можуть виконуватися, тільки якщо обмеження дорівнюють або перевищують такі значення:

Мінімуми для польотів між об'єктами у відкритому морі у повітряному просторі класу G

	День		Ніч	
	Висота ⁽¹⁾	Видимість	Висота ⁽¹⁾	Видимість
Один пілот	300 футів	3 км	500 футів	5 км
Два пілоти	300 футів	2 км ⁽²⁾	500 футів	5 км ⁽³⁾

⁽¹⁾ Нижній край хмар повинен давати змогу виконати політ на визначеній висоті нижче і бути вільним від хмар.

⁽²⁾ Вертольоти можуть експлуатуватися при видимості до 800 м, за умови постійного візуального контакту з місцем призначення або допоміжним орієнтиром.

⁽³⁾ Вертольоти можуть експлуатуватися при видимості до 1 500 м, за умови постійного візуального контакту з місцем призначення або допоміжним орієнтиром.

SPA.HOFO.135 Обмеження вітру для експлуатації до об'єктів у відкритому морі

Експлуатація до об'єкта у відкритому морі може здійснюватися, тільки якщо повідомлена швидкість вітру на вертопалубі не перевищує 60 вузлів, включно з поривами.

SPA.HOFO.140 Вимоги до льотно-технічних характеристик на об'єктах у відкритому морі

Вертольоти, які виконують зліт чи посадку на об'єктах у відкритому морі, повинні експлуатуватися згідно з вимогами до льотно-технічних характеристик відповідного додатка відповідно до типу їх експлуатації.

SPA.HOFO.145 Система моніторингу польотних даних (FDM)

- (a) У разі здійснення комерційної експлуатації (CAT) вертольота, обладнаного реєстратором польотних даних, експлуатант повинен встановити та підтримувати систему FDM у рамках своєї інтегрованої системи управління до 1 січня 2019 року.
- (b) Система FDM повинна бути некаральною та включати належні гарантії захисту джерел даних.

SPA.HOFO.150 Система відстеження повітряного судна

Експлуатант повинен встановити та підтримувати контрольовану систему відстеження повітряного судна для експлуатації у відкритому морі в несприятливому середовищі з часу вильоту вертольота до його прибуття у кінцевий пункт призначення.

SPA.HOFO.155 Система контролю вібрації (VHM)

- (a) Такі вертольоти, які здійснюють експлуатацію CAT у відкритому морі в несприятливому середовищі, повинні бути обладнані системою VHM, здатною контролювати стан критичного ротора та систем приводу ротора, до 1 січня 2019 року:
- (1) моторні вертольоти складної конструкції, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 31 грудня 2016 року;

- (2) усі вертольоти з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) більше 9, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2017 року;
 - (3) усі вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2018 року.
- (b) Експлуатант повинен мати систему:
- (1) збору даних, що включає систему створення попереджень;
 - (2) аналізу та визначення роботоздатності компонентів; та
 - (3) реагування на виявлення виникнення відмов.

SPA.HOFO.160 Вимоги до обладнання

- (a) Експлуатант повинен дотримуватися таких вимог до обладнання:
- (1) Система гучного мовлення (РА) у вертольотах, які використовуються для CAT та некомерційної експлуатації моторних вертольотів складної конструкції (NCC):
 - (i) Вертольоти з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) більше ніж 9 повинні бути обладнані системою РА.
 - (ii) Вертольоти з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) 9 або менше не повинні бути обладнані системою РА, якщо експлуатант може продемонструвати, що голос пілота є зрозумілим на всіх кріслах пасажирів у польоті.
 - (2) *Радіовисотомір*

Вертольоти повинні бути обладнані радіовисотоміром, здатним надавати звукові попередження, якщо вертоліт перебуває нижче попередньо заданої висоти, а також візуальні попередження на висоті, яку попередньо обирає пілот.

(b) *Аварійні виходи*

Усі аварійні виходи, у тому числі аварійні виходи екіпажу, та будь-які двері, вікна чи інші отвори, які придатні для аварійного виходу, та засоби для їх відкриття повинні бути чітко марковані для направлення осіб на борту, які використовують їх при денному світлі або в темряві. Такі маркування повинні бути розроблені таким чином, щоб залишатися видимими у разі перекидання вертольота або занурення кабіни.

(c) *Вертолітна система попередження про наближення до поверхні землі (HTAWS)*

Вертольоти, які використовуються для експлуатації CAT, з максимальною сертифікованою злітною масою більше ніж 3 175 кг або з MOPSC більше ніж 9, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2018 року, повинні бути обладнані системою HTAWS, яка відповідає вимогам до обладнання класу А згідно з застосовним стандартом.

SPA.HOFO.165 Додаткові процедури та обладнання для експлуатації у несприятливому середовищі

(a) *Рятувальні жилети*

Схвалені рятувальні жилети повинні постійно використовувати всі особи на борту, якщо не використовуються комбіновані захисні костюми, які відповідають комплексним вимогам до захисного костюму та рятувального жилета.

(b) *Захисні костюми*

Усі пасажирів на борту повинні бути одягнені у схвалений захисний костюм:

- (1) якщо отримані командиром повітряного судна зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C; або
- (2) якщо очікуваний час рятувальних операцій перевищує обчислений час виживання; або
- (3) якщо політ заплановано в нічний час.

(c) *Аварійна система дихання*

Усі особи на борту повинні мати аварійні системи дихання та бути проінструктованими щодо їх використання.

(d) Рятувальні плоти

- (1) Усі рятувальні плоти на борту повинні бути встановлені таким чином, щоб бути придатними для використання в морських умовах, у яких проводилося оцінювання вимушеної посадки на воду, флотації та характеристик балансування вертольота для сертифікації.
- (2) Усі споряджені рятувальні плоти повинні бути встановлені таким чином, щоб полегшити їх використання в аварійній ситуації.
- (3) Кількість встановлених рятувальних плотів:
 - (i) якщо вертоліт перевозить менше 12 осіб, — щонайменше одним рятувальним плотом, номінальна місткість якого становить не менше, ніж максимальна кількість людей на борту; або
 - (ii) якщо вертоліт перевозить понад 11 осіб, — щонайменше двома рятувальними плотами, яких має вистачити для розміщення всіх людей на борту, а у разі втрати одного з таких плотів решта плотів повинна допускати перевантаження, достатнє для розміщення всіх людей на борту вертольота.
- (4) Кожний рятівний пліт повинен бути обладнаний щонайменше одним рятувальним аварійним привідним передавачем (ELT(S)); та
- (5) Кожний рятівний пліт повинен бути обладнаний рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

(e) Аварійне освітлення кабіни

Вертоліт повинен бути обладнаний системою аварійного освітлення з незалежним джерелом живлення для забезпечення джерела загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з вертольота.

(f) Авіаційний аварійний привідний передавач, що автоматично відокремлюється (ELT(AD))

Вертоліт повинен бути обладнаний ELT(AD) з функціональною можливістю одночасної передачі на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

(g) Фіксація дверей, що не скидаються

Двері, що не скидаються з борта ПС та використовуються при виконанні вимушеної посадки на воду як аварійні виходи, повинні мати засоби фіксації у відкритому положенні, зроблені у такий спосіб, який не заважає людям на борту залишати вертоліт у будь-яких морських умовах до максимальних, які необхідно оцінювати для виконання вимушеної посадки на воду та флотації.

(h) Аварійні виходи та люки

Усі аварійні виходи, у тому числі аварійні виходи екіпажу, та будь-які двері, вікна чи інші отвори, які придатні для підводної евакуації, повинні бути обладнані для використання в аварійній ситуації.

- (i) Незважаючи на положення (a), (b) і (c), експлуатант може, на підставі оцінювання ризику, дозволити пасажирам з обмеженими можливостями на об'єктах у відкритому морі частково носити або не носити рятувальні жилети, захисні костюми або аварійні системи дихання у зворотних польотах або польотах між об'єктами у відкритому морі.

SPA.HOFO.170 Вимоги до екіпажу

- (a) Експлуатант повинен встановити:
 - (1) критерії для відбору членів льотного екіпажу з урахуванням попереднього досвіду членів льотного екіпажу;
 - (2) рівень мінімального досвіду для командира повітряного судна, який має намір виконувати експлуатацію у відкритому морі; та
 - (3) програму тренування та перевірки льотного екіпажу для цілей встановлення повної відповідності кожного члена льотного екіпажу. Така програма повинні бути адаптована до середовища у відкритому морі та включати процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях, управління ресурсами екіпажу, підготовку з потрапляння води та виживання у морі.
- (b) *Вимоги щодо актуальності льотного досвіду*

Пілот може здійснювати експлуатацію вертольота, який перевозить пасажирів:

- (1) на об'єктах у відкритому морі у ролі командира повітряного судна або другого пілота, тільки якщо він виконав протягом попередніх 90 днів не менше ніж 3 зльоти, відправлення, заходження на посадку та посадки на об'єктах у відкритому морі на вертольоті або повномасштабному тренажері (FFS) такого ж типу; або
 - (2) у нічний час на об'єктах у відкритому морі у ролі командира повітряного судна або другого пілота, тільки якщо він виконав протягом попередніх 90 днів не менше ніж 3 зльоти, відправлення, заходження на посадку та посадки у нічний час на об'єктах у відкритому морі на вертольоті або FFS такого ж типу.
- 3 зльоти та посадки повинні виконуватися як у експлуатації з декількома пілотами, так і у експлуатації з одним пілотом, залежно від запланованого типу експлуатації.

(d) Спеціальні вимоги до CAT:

- (1) 90-денний період, зазначений у пунктах (b)(1) і (2), може бути продовжено до 120 днів, якщо пілот виконує лінійні польоти під наглядом рейтингового інструктора типу або екзаменатора.
- (2) Якщо пілот не відповідає вимогам пункту (1), перш ніж він зможе користуватися своїми привілеями, він повинен виконати тренувальний політ на вертольоті або FFS типу вертольота, який буде використовуватися, який повинен включати щонайменше вимоги, зазначені в (b)(1) і (2).

▼ M10

ПІДЧАСТИНА L

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНОГО ТУРБІННОГО ЛІТАКА У НІЧНИЙ ЧАС АБО В ІНСТРУМЕНТАЛЬНИХ МЕТЕОРОЛОГІЧНИХ УМОВАХ (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Експлуатація SET-IMC

Комерційна експлуатація (CAT) одномоторних турбінних літаків повинна здійснюватися в нічний час чи в IMC тільки за умови, що експлуатант отримав схвалення SET-IMC компетентного органу.

SPA.SET-IMC.105 Схвалення експлуатації SET-IMC

Для отримання схвалення SET-IMC від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження дотримання усіх таких вимог:

- (a) прийнятний рівень надійності турбінних двигунів досягається шляхом обслуговування світового флоту для конкретної комбінації планера-двигуна;

▼ M15

- (b) спеціальні інструкції і процедури технічного обслуговування для забезпечення належного рівня підтримання льотної придатності та надійності літака і його рушійної установки були встановлені та включені до програми технічного обслуговування повітряного судна експлуатанта відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, у тому числі всі такі елементи:
 - (1) програма моніторингу тенденцій розвитку двигунів, за винятком літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності після 31 грудня 2004 року, які мають автоматичну систему моніторингу тенденцій;
 - (2) програма надійності рушійної установки та пов'язаних з нею систем;

▼ M10

- (c) встановлено склад льотного екіпажу та програму підготовки/перевірки членів льотного екіпажу, залучених до такої експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням усіх таких елементів:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL;
 - (2) планування польоту;
 - (3) процедур дій у нормальних ситуаціях;

- (4) процедур дій у екстрених ситуаціях, у тому числі процедур дій після відмови рушійної установки, а також процедур вимушеної посадки за будь-яких погодних умов;
- (5) моніторингу та повідомлення про інциденти.
- (e) виконано оцінювання ризику, у тому числі визначення прийнятної періоду ризику, якщо експлуатант має намір його використовувати.

SPA.SET-IMC.110 Вимоги до обладнання для експлуатації SET-IMC

Літаки, які використовуються для експлуатації SET-IMC, повинні бути обладнані всім таким обладнанням:

- (a) двома окремими системами електропостачання, кожна з яких здатна забезпечити достатню потужність для всіх необхідних пілотажних приладів, навігаційних систем та систем літака, необхідних для продовження польоту до аеродрому призначення чи запасного аеродрому;
- (b) двома індикаторами просторового положення із живленням від незалежних джерел;
- (c) для пасажирських перевезень — плечовими ременями чи ременями безпеки з діагональним плечовим ременем для кожного пасажирського крісла;
- (d) бортовим обладнанням для визначення погоди;
- (e) літаки з гермокабіною — достатнім додатковим киснем для всіх осіб на борту, який забезпечує можливість зниження після відмови двигуна з максимальної сертифікованої крейсерської висоти при найкращому діапазоні швидкості планерування та найкращій конфігурації планерування, за умови максимальної швидкості витоку повітря з кабіни до досягнення висоти в кабіні нижче ніж 13 000 футів (4000 метрів);
- (f) системою зональної навігації, яка може бути запрограмована на положеннями місць посадки та забезпечувати бічне наведення льотного екіпажу для досягнення таких місць;
- (g) радіовисотоміром;
- (h) посадковими вогнями, здатними освітлювати точку приземлення на лінії посадки, розташовану на відстані 200 футів (60 метрів);
- (i) аварійною системою електропостачання достатньої ємності та витривалості, здатною забезпечити потужність після відмови всієї генерованої потужності, необхідну для всіх таких цілей:
 - (1) основних пілотажних приладів та приладів зональної навігації під час зниження з максимальної експлуатаційної висоти після відмови двигуна;
 - (2) засобів для забезпечення однієї спроби перезапуску двигуна;
 - (3) випускання шасі та закриття у разі потреби;
 - (4) використання радіовисотоміра протягом заходження на посадку;
 - (5) посадкових вогнів;
 - (6) одного приймача повітряного тиску з підігрівом;
 - (7) якщо встановлено, електричних засобів забезпечення достатнього захисту від погіршення видимості пілота під час посадки;
- (j) системою запалення, яка автоматично активується або може експлуатуватися вручну, для зльоту, посадки та під час польоту при видимій вологості;
- (k) засобами постійного моніторингу системи змащення рушійної установки для виявлення наявності уламків, пов'язаних з неминучою несправністю елементів трансмісії, у тому числі попереджувальними сигналами в кабіні льотного екіпажу;
- (l) приладом аварійного контролю потужності двигуна, який забезпечує можливість продовжувати експлуатацію двигуна при достатньому діапазоні потужності для безпечно завершення польоту у разі будь-якої обґрунтованої ймовірності несправності блоку контролю палива.

ЕЛЕКТРОННІ ПОЛЬОТНІ ПОРТФЕЛІ (EFB)

SPA.EFB.100 Використання електронних польотних портфелів (EFB) — схвалення експлуатації

- (a) Оператор комерційних повітряних перевезень повинен використовувати додаток EFB типу В, тільки якщо він отримав схвалення компетентного органу для такого використання.
- (b) Щоб отримати схвалення експлуатації від компетентного органу для використання додатка EFB типу В, експлуатант повинен підтвердити, що:
 - (1) було проведено оцінювання ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, який є хост-платформою для додатка, та самого додатка EFB і його відповідних функцій, за результатами якого ідентифіковано відповідні ризики та забезпечено належне управління такими ризиками та їх пом'якшення;
 - (2) інтерфейси людина-машина пристрою EFB та додатка EFB було оцінено на основі принципів людського фактора;
 - (3) було створено систему адміністрування EFB, а також встановлено та впроваджено процедури й вимоги до підготовки для адміністрування та використання пристрою EFB і додатка EFB, які включають процедури для:
 - (i) експлуатації EFB;
 - (ii) управління змінами в EFB;
 - (iii) управління даними EFB;
 - (iv) технічного обслуговування EFB; та
 - (v) безпеки EFB;
 - (4) хост-платформа EFB підходить для використання за призначенням додатка EFB.

Таке підтвердження повинно бути специфічним для додатка EFB і хост-платформи EFB, на якій встановлено додаток.

▼ M1

ДОДАТОК VI

НЕКОМЕРЦІЙНА ПОВІТРЯНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ МОТОРНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

Частина-NCC (PART-NCC)

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

▼ M14

NCC.GEN.100 Компетентний орган

Компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта або у якій експлуатант має осідок чи проживає.

▼ M1

NCC.GEN.105 Обов'язки членів екіпажу

- (a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, які:
 - (1) стосуються безпеки ПС і осіб на борту; та
 - (2) визначені в інструкціях та процедурах у керівництві з експлуатації.

- (b) Під час критичних фаз польоту або у будь-який час, коли командир повітряного судна вважатиме це за необхідне в інтересах безпеки, член екіпажу повинен перебувати на своєму робочому місці та виконувати тільки ті дії, які потрібні для безпечної експлуатації ПС.
- (c) Під час польоту член льотного екіпажу на своєму робочому місці повинен бути пристебнутим своїм ременем безпеки.
- (d) Під час польоту біля органів керування повітряним судном завжди повинен залишатися щонайменше один кваліфікований член льотного екіпажу.
- (e) Член екіпажу не повинен бути допущеним до виконання своїх обов'язків на борту ПС:
 - (1) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він страждає від втоми, як зазначено у 7.f додатка I до Регламенту (ЄС) № 216/2008, або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати свої обов'язки, що може призвести до загрози безпеці польоту; або
 - (2) якщо член екіпажу перебуває під впливом психоактивних речовин чи алкоголю або якщо він неспроможний виконувати свої обов'язки з інших причин, зазначених у пункті 7.g додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (f) Член екіпажу, який працює більше ніж у одного експлуатанта, повинен:
 - (1) вести індивідуальні записи щодо польотного і службового часу та періодів відпочинку, як зазначено у додатку III (Part-ORO), підчастині FTL до Регламенту (ЄС) № 965/2012; та
 - (2) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.
- (g) Член екіпажу повинен доповідати командирі повітряного судна про:
 - (1) будь-які несправності, відмови, порушення роботи або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, у тому числі аварійних систем; та
 - (2) будь-які інциденти, які поставили або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

▼ M14

NCC.GEN.101 Додаткові вимоги до організацій з льотної підготовки

▼ M15

Схвалені організації, які повинні відповідати вимогам цього додатка, також повинні відповідати вимогам:

- (a) ORO.GEN.310, у застосовних випадках; та
- (b) ORO.MLR.105.

▼ M1

NCC.GEN.106 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

- (a) Командир повітряного судна відповідає за:
 - (1) безпеку ПС, усіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту під час експлуатації ПС, згаданої в пункті 1.c додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;
 - (2) ініціювання, продовження, припинення або відхилення маршруту польоту в інтересах безпеки;
 - (3) забезпечення дотримання всіх інструкцій, експлуатаційних процедур та контрольних переліків відповідно до керівництва з експлуатації, як зазначено в пункті 1.b додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;
 - (4) забезпечення дотримання перед початком польоту всіх експлуатаційних обмежень, зазначених у пункті 2.a.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, а саме:
 - (i) повітряне судно придатне до польоту;
 - (ii) повітряне судно належним чином зареєстроване;
 - (iii) прилади та обладнання, необхідні для виконання польоту, встановлено на ПС, та вони є справними, якщо експлуатацію з несправним обладнанням не дозволено згідно з переліком мінімального

обладнання (MEL) або еквівалентним документом, як цього вимагає пункт NCC.IDE.A.105 або NCC.IDE.H.105;

- (iv) маса повітряного судна і розташування центру ваги дають змогу здійснити політ у межах, встановлених у документації щодо льотної придатності;
- (v) уся ручна поклажа, зареєстрований багаж і вантаж належним чином завантажені і закріплені;
- (vi) експлуатаційні обмеження повітряного судна, як зазначено в керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM), не буде перевищено в будь-який час протягом польоту;
- (vii) кожний член льотного екіпажу має чинне свідоцтво відповідно до Регламенту (ЄС) № 1178/2011; ► M9 ————— ◀
- (viii) кожний член льотного екіпажу має належну кваліфікацію та відповідає вимогам стосовно компетентності та актуальності льотного досвіду; ► M9 та ◀

▼ M9

- (ix) будь-яка навігаційна база даних, що вимагається для навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках, є придатною та актуальною;

▼ M1

- (5) призупинення початку польоту, якщо будь-який член льотного екіпажу неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому чи вплив психоактивної речовини;
- (6) продовження польоту не далі, ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, якщо спроможність будь-якого члена льотного екіпажу виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;
- (7) ухвалення рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов'язаними з роботоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL), залежно від застосовного випадку;
- (8) ведення облікових записів експлуатаційних даних та всіх виявлених чи підозрюваних дефектів ПС наприкінці польоту або серії польотів у технічному журналі чи журналі польоту ПС; та

▼ M8

- (9) забезпечення того, щоб
 - (i) бортові реєстратори не були заблокованими або вимкненими під час польоту;
 - (ii) у разі виникнення події, іншої ніж авіаційної, або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до ORO.GEN.160(a), записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно; та
 - (iii) у разі виникнення авіаційної події або серйозного інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів контролюється органом розслідувань:
 - (A) записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно;
 - (B) бортові реєстратори були негайно вимкнені після завершення польоту; та
 - (C) було вжито попереджувальних заходів для збереження записів бортових реєстраторів перед залишенням кабіни льотним екіпажем.

▼ M1

- (b) Командир ПС має повноваження відмовитися перевозити або висадити будь-яку особу чи зняти будь-який багаж чи вантаж, які можуть становити потенційну загрозу безпеці ПС або осіб на борту.
- (c) Командир ПС повинен якомога швидше повідомити відповідний орган обслуговування повітряного руху (ОПР) про будь-які небезпечні погодні умови чи умови польоту, які виникли та можуть вплинути на безпеку інших повітряних суден.
- (d) Незважаючи на положення (a)(6), у разі експлуатації кількома екіпажами командир ПС може продовжити політ за межі найближчого аеродрому, придатного за погодними умовами, за умови

наявності пом'якшувальних процедур.

- (e) У разі виникнення надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного ухвалення рішення і дій, командир ПС повинен здійснити всі дії, які він вважає необхідними за таких обставин, відповідно до пункту 7.d додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких випадках він може відхилитися від правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.
- (f) Командир ПС повинен невідкладно надати компетентному органу звіт про акт незаконного втручання та поінформувати відповідний місцевий орган.
- (g) Командир ПС повинен поінформувати найближчий належний орган за допомогою найшвидшого доступного засобу про будь-яку авіаційну подію на борту, яка призвела до серйозних травм чи смерті будь-якої особи або до значного пошкодження повітряного судна чи власності.

NCC.GEN.110 Дотримання законів, регламентів та процедур

- (a) Командир повітряного судна повинен дотримуватися законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.
- (b) Командир ПС повинен бути ознайомленим із законами, регламентами та процедурами, які стосуються виконання його службових обов'язків, встановленими щодо територій, які перетинає ПС, аеродромів чи експлуатаційних майданчиків, що ними заплановано скористатися, та відповідних аеронавігаційних засобів, зазначених у пункті 1.a додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

NCC.GEN.115 Спільна мова

Експлуатант повинен забезпечити, щоб усі члени екіпажу могли спілкуватися однією спільною мовою.

▼ M5

NCC.GEN.119 Руління повітряних суден

Експлуатант повинен встановити процедури руління для забезпечення безпечної експлуатації та підвищення безпеки на злітно-посадковій смузі.

▼ M1

NCC.GEN.120 Руління літаків

Експлуатант повинен забезпечити, щоб руління у зоні руху аеродрому здійснювалося, тільки якщо особа, яка керує літаком:

- (a) є кваліфікованим пілотом, або
- (b) була призначена експлуатантом, а також:
 - (1) має належну підготовку для виконання маневру руління літака;
 - (2) має належну підготовку для використання радіотелефону в разі потреби встановлення радіозв'язку;
 - (3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для диспетчерського обслуговування повітряного руху (ОПР); та
 - (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

NCC.GEN.125 Запуск ротора — вертольоти

Ротор вертольота повинен запускатися для польоту виключно під управлінням кваліфікованого пілота.

NCC.GEN.130 Портативні електронні пристрої

Експлуатант повинен заборонити будь-якій особі використання на борту ПС портативного електронного пристрою (PED), що може негативно позначитися на функціонуванні систем та обладнання повітряного судна.

▼ M13

NCC.GEN.131 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

- (a) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем чи обладнання ПС або на здатність члена льотної екіпажу керувати ПС.
- (b) Перед використанням додатка EFB типу В експлуатант повинен:
 - (1) провести оцінювання ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, який є хост-платформою для додатка, та відповідного додатка EFB і його відповідних функцій, за результатами якого повинні бути ідентифіковані відповідні ризики та забезпечене належне управління такими ризиками та їх пом'якшення; оцінювання ризику повинно охоплювати ризики, пов'язані з інтерфейсом людина-машина пристрою EFB та відповідного додатка EFB; та
 - (2) створити систему адміністрування EFB, у тому числі процедури та вимоги до підготовки для адміністрування та використання пристрою і додатка EFB.

▼ M1

NCC.GEN.135 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Експлуатант повинен у будь-який час бути готовим надати рятувально-координаційним центрам (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту.

NCC.GEN.140 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

- (a) Такі документи, керівництва та інформація повинні перебувати на борту під час кожного рейсу, в оригіналі чи копії, якщо не зазначено інше:
 - (1) AFM або еквівалентні документи;
 - (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
 - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);
 - (4) сертифікат щодо шуму на місцевості;
 - (5) декларація, як зазначено в додатку III (Part-ORO), ORO.DEC.100, до Регламенту (ЄС) № 965/2012;
 - (6) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;
 - (7) ліцензія на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
 - (8) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;
 - (9) журнал польоту або його еквівалент для ПС;
 - (10) деталі поданого ОПР плану польоту, якщо застосовно;
 - (11) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;
 - (12) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;
 - (13) інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту;
 - (14) чинні частини керівництва з експлуатації, які стосуються обов'язків членів екіпажу та повинні бути легкодоступними для них;
 - (15) MEL або CDL;
 - (16) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктивна документація служби аеронавігаційної інформації (CAI);
 - (17) відповідна метеорологічна інформація;
 - (18) пасажирські та/або вантажні маніфести, якщо застосовно; та
 - (19) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ.
- (b) У разі втрати або крадіжки документів, зазначених у (a)(2)–(a)(8), експлуатація ПС може продовжуватися до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати копії втрачених

документів.

▼M15

NCC.GEN.145 Опрацювання записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

- (a) Після авіаційної події, серйозного інциденту або події, виявлених експертним органом з розслідування, експлуатант ПС повинен зберігати оригінальні записані дані бортових реєстраторів протягом 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертний орган з розслідування.
- (b) Експлуатант повинен проводити експлуатаційні перевірки та оцінювання записів для забезпечення постійної роботоздатності бортових реєстраторів, які повинні бути на борту.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити збереження записів польотних параметрів та повідомлень щодо зв'язку по лінії передачі даних, які повинні записувати бортові реєстратори. Проте для цілей тестування та обслуговування таких бортових реєстраторів можна послідовно стирати до 1 години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних на момент тестування.
- (d) Експлуатант повинен зберігати та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення необроблених польотних даних у відповідні польотні параметри, виражені в інженерних величинах.
- (e) Експлуатант повинен забезпечити доступність будь-яких збережених записів бортових реєстраторів, якщо так визначив компетентний орган.
- (f) Без обмеження Регламентів (ЄС) № 996/2010 та (ЄС) 2016/679:
 - (1) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, аудіозаписи бортового реєстратора не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:
 - (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких аудіозаписів і їхніх стенограм;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі аудіозаписи використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
 - (1a) Якщо записи бортового реєстратора перевіряються для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, експлуатант повинен забезпечити конфіденційність таких аудіозаписів та переконатися, щоб вони не були розкриті або використані для інших цілей, окрім забезпечення роботоздатності бортового реєстратора.
 - (2) Польотні параметри або повідомлення лінії передачі даних, записані бортовим реєстратором, повинні використовуватися тільки для цілей, відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи не відповідають будь-якій з таких умов:
 - (i) використовуються експлуатантом тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування;
 - (ii) знеособлені;
 - (iii) розкриті в рамках захищених процедур.
 - (3) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:
 - (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких записів зображень;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі записи зображень використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
 - (3a) Якщо зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, інспектуються для забезпечення справності бортового реєстратора, то:

- (i) такі зображення не повинні розкриватися або використовуватися для цілей, інших ніж забезпечення справності бортового реєстратора;
- (ii) якщо частини тіла членів екіпажу можуть бути видимі на зображеннях, експлуатант повинен забезпечити приватність таких зображень.

▼M1

NCC.GEN.150 Перевезення небезпечних вантажів

- (a) Перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до додатка 18 до Чиказької конвенції з останніми змінами та розширеним тлумаченням, яке міститься у *Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям* (ІКАО Doc 9284-AN/905), включно з доповненнями та будь-якими додатками чи виправленнями.
- (b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до додатка V (Part-SPA), підчастини G Регламенту (ЄС) № 965/2012, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків, у яких:
 - (1) такі вантажі не підпадають під дію технічних інструкцій відповідно до частини 1 зазначених інструкцій; або
 - (2) такі вантажі перевозяться пасажиром чи членами екіпажу або перебувають у багажі відповідно до частини 8 технічних інструкцій.
- (c) Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення вжиття усіх доцільних заходів для запобігання перевезенню небезпечних вантажів на борту неналежним чином.
- (d) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідною інформацією, щоб дати йому змогу виконувати свої обов'язки відповідно до технічних інструкцій.
- (e) Відповідно до технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити компетентний орган та належний орган держави, у якій трапилася така подія, у разі виникнення будь-яких авіаційних подій або інцидентів із небезпечними вантажами.
- (f) Експлуатант повинен забезпечити, щоб пасажиром було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів відповідно до технічних інструкцій.
- (g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення небезпечних вантажів надавалися у місцях прийому вантажів на борт, як того вимагають технічні інструкції.

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

NCC.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Експлуатант повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають типу ПС та відповідної експлуатації.

NCC.OP.105 Специфікація ізольованих аеродромів — літаки

Для вибору запасного аеродрому для аеродрому призначення та встановлення правил щодо палива експлуатант повинен розглядати аеродром як ізольований аеродром, якщо польотний час до найближчого придатного запасного аеродрому для аеродрому призначення перевищує:

- (a) для літаків із поршневіми двигунами — 60 хвилин; або
- (b) для літаків із газотурбінними двигунами — 90 хвилин.

NCC.OP.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — загальні положення

- (a) Для експлуатації за правилами польотів за приладами (ППП) експлуатант повинен встановити експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення та запасного аеродрому. Такі мінімуми повинні:
 - (1) бути не нижчими, ніж відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально схвалених державою винятків; та

- (2) у разі експлуатації в умовах низької видимості, бути схваленими компетентним органом відповідно до підчастини Е додатка V (Part-SPA) до Регламенту (ЄС) № 965/2012.
- (b) При встановленні експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен враховувати:
- (1) тип, льотно-технічні характеристики та характеристики керованості ПС;
 - (2) склад, компетенцію та досвід льотного екіпажу;
 - (3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг та зон фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), які можуть бути обрані для використання;
 - (4) придатність та ефективність наявних візуальних і невізуальних наземних засобів;
 - (5) бортове обладнання ПС для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневрування, посадки, виходу із крену та відходження на друге коло для посадки;
 - (6) перешкоди при заходженні на посадку, відходженні на друге коло та зони набору висоти, необхідні для виконання процедур дій у непередбачених ситуаціях;
 - (7) абсолютну/відносну висоту прольоту над перешкодами для заходження на посадку за приладами;
 - (8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов; та
 - (9) техніку польоту при фінальному заходженні на посадку.
- (c) Мінімуми для конкретного типу заходження на посадку та посадки повинні використовуватися, тільки якщо виконуються всі такі умови:
- (1) нормальне функціонування наземного обладнання, необхідного для запланованої процедури;
 - (2) нормальне функціонування систем повітряного судна, необхідних для виконання конкретного типу заходження на посадку;
 - (3) дотримання критеріїв льотно-технічних характеристик ПС, та
 - (4) відповідна кваліфікація екіпажу.

NCC.OP.111 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — експлуатація NPA, ЗПВ, CAT I

- (a) Висота прийняття рішення (DH) для неточного заходження на посадку (NPA) за схемою фінального заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA), процедури заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ) та експлуатації за стандартом категорії I (CAT I) повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
- (1) мінімальна висота, до якої можна використовувати засоби заходження на посадку без необхідних візуальних орієнтирів;
 - (2) висота прольоту над перешкодами (OCH) для категорії ПС;
 - (3) табличне значення DH для процедури заходження на посадку, якщо застосовно;
 - (4) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (5) мінімальна DH, зазначена у AFM або еквівалентному документі, якщо вона зазначена.
- (b) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFA повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
- (1) OCH для конкретної категорії ПС;
 - (2) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (3) мінімальна MDH, зазначена у AFM, якщо вона зазначена.

Таблиця 1

Системні мінімуми

Обладнання	Мінімальна DH/MDH, у футах
------------	----------------------------

Система посадки за приладами (ILS)	200
Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)/супутникова система функціонального доповнення (SBAS) (горизонтальне точне заходження на посадку з вертикальним наведенням (LPV))	200
GNSS (Горизонтальна навігація (LNAV))	250
GNSS/Барометрично-вертикальна навігація (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовий маяк (LOC) з відстанемірним радіомаяком або без відстанемірного радіомаяка (DME)	250
Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) (закінчується на ½ морської милі)	250
SRA (закінчується на 1 морській милі)	300
SRA (закінчується на 2 морських милях або більше)	350
Всебічно направлений УКХ-радіомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправлений радіомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навігаційний УКХ-радіокомпас (VDF)	350

NCC.OP.112 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола літаків

- (a) MDH для заходження з кола літаків повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
- (1) таблична OCH для заходження з кола для конкретної категорії літаків;
 - (2) мінімальна висота для заходження з кола, зазначена у таблиці 1; або
 - (3) DH/MDH попередньої процедури заходження на посадку за приладами.
- (b) Мінімальна видимість для заходження з кола літаків повинна становити найбільшу з таких величин:
- (1) видимість для заходження з кола для конкретної категорії літаків, якщо такі дані опубліковано;
 - (2) мінімальну видимість, зазначену в таблиці 2; або
 - (3) дальність видимості на злітно-посадковій смузі/конвертовану метеорологічну видимість (RVR/CMV) попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

Таблиця 1

MDH та мінімальна видимість для заходження з кола залежно від категорії літаків

	Категорія літаків			
	A	B	C	D
MDH (у футах)	400	500	600	700
Мінімальна метеорологічна видимість (у метрах)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола вертольотів у прибережній зоні

MDH для заходження з кола вертольотів у береговій зоні повинна становити не менше ніж 250 футів, а метеорологічна видимість — не менше ніж 800 метрів.

NCC.OP.115 Процедури відправлення та заходження на посадку

- (a) Командир повітряного судна повинен використовувати процедури відправлення та заходження на посадку, схвалені державою розташування аеродрому, якщо такі процедури опубліковані для злітно-посадкової смуги чи FATO, що її планується використовувати.
- (b) Незважаючи на пункт (a), командир повітряного судна повинен прийняти диспетчерський дозвіл на відхилення від опублікованої процедури тільки за умови:
 - (1) неухильного дотримання критеріїв прольоту перешкод та повного врахування умов експлуатації; або
 - (2) наведення органом диспетчерського ОПП за допомогою радіолокатора.
- (c) У будь-якому разі фінальна частина заходження на посадку повинна виконуватися візуально або відповідно до встановлених процедур заходження на посадку.

▼M9

NCC.OP.116 Навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках — літаки та вертольоти

Якщо маршрут або процедура польоту вимагає PBN, експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) відповідна специфікація PBN була вказана у AFM або в іншому документі, який був схвалений органом із сертифікації в рамках оцінювання льотної придатності або ґрунтується на такому схваленні; та
- (b) ПС експлуатувалося згідно з відповідною навігаційною специфікацією та обмеженнями AFM або іншого документа, згаданого вище.

▼M1

NCC.OP.120 Процедури зниження шуму

Експлуатант повинен розробити експлуатаційні процедури з урахуванням потреби мінімізації впливу авіаційного шуму та одночасного гарантування пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

NCC.OP.125 Мінімальна висота прольоту перешкод — польоти за ППП

- (a) Експлуатант повинен встановити спосіб визначення мінімальних абсолютних висот польоту, які забезпечують необхідну висоту прольоту наземних перешкод для всіх сегментів польоту за ППП.
- (b) Командир ПС повинен встановити мінімальні абсолютні висоти польоту на основі зазначеного способу. Такі мінімальні висоти польоту не повинні бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає ПС.

NCC.OP.130 Забезпечення паливом та мастилом — літаки

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що літак має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за візуальними правилами польотів (VFR):
 - (i) у денний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (ii) у нічний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення не потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (ii) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки, до запасного аеродрому та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
 - (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПП та затримки руху;

- (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
- (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку літака або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

NCC.OP.131 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що вертоліт має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за VFR — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту; та
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром не потрібен або немає запасного аеродрому, придатного за погодними умовами — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки; або
 - (ii) якщо запасний аеродром потрібен — польоту, виконання заходження на посадку та відходження на друге коло на аеродромі/експлуатаційному майданчику запланованої посадки, а потім:
 - (A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та
 - (B) польоту протягом 30 хвилин на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над запасним аеродромом/експлуатаційним майданчиком за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
 - (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПП та затримки руху;
 - (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку повітряного судна або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

NCC.OP.135 Розміщення багажу та вантажу

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

- (a) у пасажирському відділенні перебувала тільки ручна поклажа, яка має бути належно та надійно розміщена; та
- (b) увесь багаж та вантажі на борту, які можуть спричинити травмування чи пошкодження або перешкоджають вільному проходу та блокують виходи у разі зміщення, розміщуються таким чином, щоб запобігти їх переміщенню.

NCC.OP.140 Інструктаж пасажирів

Командир повітряного судна повинен забезпечити:

- (a) проведення інструктажу пасажирів перед зльотом щодо розташування та використання:
 - (1) ременів безпеки;

- (2) аварійних виходів; та
- (3) карт для пасажирів з інструктажем щодо роботи аварійного обладнання;

та, якщо застосовно:

- (4) рятувальних жилетів;
- (5) обладнання подачі кисню;
- (6) рятувальних плотів; та
- (7) іншого індивідуального аварійного обладнання для пасажирів;

та

- (b) у разі аварійної ситуації під час польоту, проведення інструктажу пасажирів щодо дій у такій аварійній ситуації відповідно до обставин.

NCC.OP.145 Підготовка до польоту

▼M9

- (a) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен переконатися будь-яким прийнятним методом, що космічне, наземне та/або надводне обладнання, у тому числі засоби зв'язку та навігаційні засоби, які доступні та безпосередньо необхідні для виконання польоту та забезпечення безпечної експлуатації ПС, відповідають типу експлуатації, у рамках якої здійснюватиметься політ.

▼M1

- (b) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен ознайомитися з усією доступною метеорологічною інформацією щодо запланованого польоту. Підготовка до польоту на велику відстань від місця відправлення та підготовка до кожного польоту за ППП повинні включати:
 - (1) аналіз останніх отриманих погодних прогнозів погоди та метеозведень; та
 - (2) планування альтернативного курсу дій на випадок, якщо через погодні умови політ не можна буде завершити, як було заплановано.

NCC.OP.150 Запасні аеродроми для зльоту — літаки

- (a) Для польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для зльоту, придатний за погодними умовами, якщо погодні умови на аеродромі відправлення дорівнюють або нижчі ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому, або якщо до аеродрому відправлення неможливо повернутися з інших причин.
- (b) Запасний аеродром для зльоту повинен бути розташований на такій відстані від аеродрому відправлення:
 - (1) для літаків із двома двигунами — не більший, ніж відстань, яка відповідає 1 годині польоту на крейсерській швидкості з одним двигуном у стандартних умовах в нерухомому повітрі;
 - (2) для літаків із трьома чи більше двигунами — не більший, ніж відстань, яка відповідає 2 годинам польоту з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості згідно з AFM у стандартних умовах в нерухомому повітрі.
- (c) Для вибору аеродрому як запасного аеродрому для зльоту необхідно, щоб наявні дані на час запланованого використання вказували на те, що умови на такому аеродромі дорівнюватимуть або будуть вищими, ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому для такої експлуатації.

NCC.OP.151 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — літаки

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 1 годину до і закінчується через 1 годину після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 1 години після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з

цих періодів коротший, маневри заходження на посадку та посадки можна виконати за візуальних метеорологічних умов (VMC); або

- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
- (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки; та
- (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:
 - (i) нижній край хмар щонайменше на 300 метрів (1 000 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (ii) видимість становить не менше ніж 5,5 км або на 4 км перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою.

NCC.OP.152 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — вертольоти

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) процедура заходження на посадку за приладами визначена для аеродрому запланованої посадки, а доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 2 годин після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з цих періодів коротший, триватимуть такі погодні умови:
 - (1) нижній край хмар щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (2) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою; або
- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
 - (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки;
 - (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:
 - (i) нижній край хмар щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами;
 - (ii) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою. ►M9

▼M9 —————

▼M9

NCC.OP.153 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

Командир повітряного судна повинен забезпечити доступність достатніх засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі для аеродрому призначення у разі втрати можливості виконання запланованого заходження на посадку та посадки.

▼M1

NCC.OP.155 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з пасажирями на борту

- (a) Забороняється заправляти повітряне судно авіаційним бензином (AVGAS), широкофракційним паливом або сумішшю цих видів палива, коли пасажирі перебувають на борту, в процесі посадки або висадки.
- (b) Для всіх інших видів палива повинно бути вжито необхідних запобіжних заходів, і літак повинен бути укомплектований кваліфікованим персоналом, який буде готовий ініціювати та керувати евакуацією ПС у найбільш застосовуваний та оперативний спосіб.

NCC.OP.160 Використання гарнітури

- (a) Кожен член льотного екіпажу, який перебуває на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент. Така гарнітура повинна використовуватися як основний пристрій для голосового зв'язку з ОПР:
- (1) на землі:
 - (i) у разі отримання диспетчерського дозволу на виліт через голосовий зв'язок; та
 - (ii) якщо двигуни запущені;
 - (2) під час виконання польоту:
 - (i) на висоті, меншій ніж перехідна висота; або
 - (ii) на висоті 10 000 футів (3050 метрів), залежно від того, яке з цих значень вище.
- та
- (3) у будь-якому випадку, коли командир ПС вважає це необхідним.
- (b) За умов пункту (a), підвісний (штанговий) мікрофон або еквівалент повинні бути розміщені таким чином, щоб давати змогу користуватися двостороннім радіозв'язком.

NCC.OP.165 Перевезення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення:

- (a) розміщення пасажирів на місцях, на яких у разі екстреної евакуації вони зможуть сприяти та не будуть перешкоджати проведенню евакуації ПС;
- (b) перебування до та під час руління, зльоту і посадки, а також у випадках, коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожного пасажирів на борту у своєму кріслі або спальному місці з належним чином зафіксованим ременем безпеки; та
- (c) можливості спільного використання крісел на ПС виключно щодо спеціально визначених крісел для одного дорослого і одного немовляти, який належно зафіксований додатковим паском або іншим пристроєм для фіксації.

NCC.OP.170 Забезпечення безпеки у пасажирському салоні та бортових кухнях

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб:

- (a) перед рулінням, зльотом та посадкою доступ до всіх виходів та шляхів евакуації ПС був вільним; та
- (b) перед зльотом і посадкою, а також у будь-який час, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, все обладнання та багаж були надійно та безпечно зафіксованими.

NCC.OP.175 Паління на борту

Командир повітряного судна повинен заборонити паління на борту:

- (a) якщо це необхідно в інтересах безпеки;
- (b) під час заправки ПС;
- (c) під час перебування ПС на землі, якщо експлуатант не визначив процедури зниження ризиків при проведенні наземної експлуатації;
- (d) поза межами спеціальних місць для паління, у проходах та туалетах;
- (e) у вантажних відсіках та/або інших місцях зберігання вантажів, які не зберігаються у вогнестійких контейнерах або не укріті вогнестійкою тканиною (брезентом); та
- (f) у зонах пасажирських салонів, у яких прилаштована подача кисню.

NCC.OP.180 Метеорологічні умови

- (a) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ тільки за умови, що остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що погодні умови на маршруті та на аеродромі призначення в розрахунковий час використання дорівнюють або перевищують застосовні експлуатаційні мінімуми VFR.

- (b) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ у напрямку запланованого аеродрому призначення тільки за умови, остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови на аеродромі призначення або щонайменше на одному із запасних аеродромів для аеродрому призначення дорівнюватимуть або будуть вищими ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.
- (c) Якщо окремі сегменти польоту виконуються за VFR та ППП, у відповідних випадках застосовується зазначена в (a) і (b) метеорологічна інформація.

NCC.OP.185 Лід та інші забруднення — наземні процедури

- (a) Експлуатант повинен встановити процедури, яких необхідно дотримуватися у разі необхідності наземного видалення льоду і запобігання обледенінню та відповідних інспектувань повітряного судна для забезпечення безпечної експлуатації ПС.
- (b) Командир повітряного судна повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у процедурах, зазначених у пункті (a) та відповідно до AFM.

NCC.OP.190 Лід та інші забруднення — польотні процедури

- (a) Експлуатант повинен встановити відповідні процедури для польотів у очікуваних або фактичних умовах обледеніння.
- (b) Командир повітряного судна повинен розпочинати політ або навмисно виконувати політ у очікуваних чи фактичних умовах обледеніння, тільки якщо літак є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів у таких умовах, як зазначено в пункті 2.a.5 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (c) Якщо ступінь обледеніння перевищує ступінь, для якого ПС є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах заздалегідь відомого обледеніння судно стикається з обледенінням, командир повітряного судна повинен негайно залишити умови обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту та, у разі необхідності, повідомити УПР про аварійну ситуацію.

NCC.OP.195 Умови зльоту

Перед тим, як розпочати зліт, командир повітряного судна повинен переконатися у тому, що:

- (a) згідно з доступною інформацією, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги чи FATO, які використовуватимуться, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці; та
- (b) будуть дотримані застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

NCC.OP.200 Імітація ситуацій у польоті

- (a) Під час перевезення пасажирів або вантажів командир повітряного судна не має права імітувати:
 - (1) ситуації, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
 - (2) політ у інструментальних метеорологічних умовах (ІМС).

▼ M13

- (b) Незважаючи на пункт (a), такі ситуації можуть імітуватися з пілотами-стажерами на борту під час навчальних польотів, які проводяться організацією з підготовки, згаданою у статті 10a Регламенту Комісії (ЄС) № 1178/2011.

▼ M1

NCC.OP.205 Управління паливом у польоті

- (a) Експлуатант повинен встановити процедуру для забезпечення здійснення контролю та управління паливом у польоті.
- (b) Командир повітряного судна повинен періодично перевіряти кількість придатного палива під час польоту, щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запас палива, необхідний для продовження польоту до аеродрому чи експлуатаційного майданчика, придатного за

погодними умовами, та запланована кількість резервного палива згідно, як того вимагає пункт NCC.OP.130 чи NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Використання додаткового кисню

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб він та члени льотного екіпажу, які виконують на борту обов'язки, важливі для безпечної експлуатації ПС, у польоті постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів) впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів).

NCC.OP.215 Виявлення наближення до поверхні землі

У разі надмірного наближення до землі, яке виявив член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне наближення до землі, відповідальний за керування пілот повинен негайно виконати коригувальні дії для відновлення безпечних умов польоту.

▼M9

NCC.OP.220 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

Експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки, якщо ACAS встановлена та придатна до експлуатації, щоб льотний екіпаж пройшов належну підготовку з попередження зіткнень та був компетентним у використанні обладнання ACAS II.

▼M15

NCC.OP.225 Умови виконання заходження на посадку та посадки — літаки

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги, яка використовуватиметься, не перешкоджатимуть безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼M15

NCC.OP.226 Умови виконання заходження на посадку та посадки — вертольоти

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), яка використовуватиметься, не перешкоджатимуть безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼M1

NCC.OP.230 Початок і продовження заходження на посадку

- (a) Командир повітряного судна може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомленої дальності видимості на злітно-посадковій смузі/видимості (RVR/VIS).
- (b) Якщо повідомлені RVR/VIS менші, ніж застосовні мінімуми, заходження на посадку не може бути продовжене:
 - (1) нижче 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом; або
 - (2) до фінальної частини заходження на посадку у разі, якщо значення абсолютної/відносної висоти прийняття рішення (DA/H) або мінімальної абсолютної/відносної висоти зниження (MDA/H) становить більше ніж 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом.
- (c) Якщо параметри RVR недоступні, вони можуть бути отримані шляхом конвертування повідомлених значень видимості.
- (d) Якщо після прольоту на висоті 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом повідомлена величина RVR/VIS є нижчою, ніж застосовний мінімум, заходження на посадку може бути продовжене до DA/H або MDA/H.
- (e) Заходження на посадку може бути продовжене нижче DA/H або MDA/H, та посадка може бути завершена, якщо візуальні орієнтири, що відповідають типу заходження на посадку, визначаються для цільової злітно-посадкової смуги в DA/H або MDA/H та утримуються на належному рівні.

- (f) Зона приземлення RVR повинна завжди контролюватися.

ПІДЧАСТИНА С

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

NCC.POL.100 Експлуатаційні обмеження — усі повітряні судна

- (a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та положення центра ваги (CG) ПС повинні відповідати будь-яким обмеженням, зазначеним у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо вони є суворішими.
- (b) На борту повинні бути плакати, переліки, маркування приладів або їхні поєднання, які містять експлуатаційні обмеження, передбачені у AFM, як візуальні засоби повідомлення.

NCC.POL.105 Маса і баланс, завантаження ПС

- (a) Експлуатант повинен визначити масу та CG будь-якого повітряного судна шляхом фактичного зважування до введення в експлуатацію. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та баланс. Повітряне судно повинне бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та баланс.
- (b) Зважування повинне виконуватися виробником ПС або схваленою організацією з технічного обслуговування.
- (c) Експлуатант повинен визначити масу всіх експлуатаційних одиниць та членів екіпажу, які входять до сухої експлуатаційної маси, шляхом зважування, у тому числі багажу екіпажу, або за допомогою стандартних значень мас. Також повинен бути визначений вплив розташування експлуатаційних одиниць та членів екіпажу на CG повітряного судна. У разі використання стандартних значень мас для визначення сухої експлуатаційної маси використовують такі значення маси членів екіпажу:
- (1) 85 кг, включно з ручною поклажею — для членів льотного екіпажу/технічних членів екіпажу; та
 - (2) 75 кг — для членів кабінного екіпажу.
- (d) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир повітряного судна зможе визначати масу загального завантаження, включно з баластом, шляхом:
- (1) зважування;
 - (2) визначення маси загального завантаження відповідно до стандартних значень маси пасажирів та багажу; або
 - (3) розрахунку загальної маси пасажирів на основі їхніх заяв або заяв, зроблених від їх імені, та додавання до такого значення попередньо визначеної маси ручної поклажі та одягу, якщо загальна кількість пасажирських крісел на борту становить:
 - (i) менше ніж 10 — для літаків; або
 - (ii) менше ніж 6 — для вертольотів.
- (e) У разі використання стандартних значень мас використовують такі значення:
- (1) для пасажирів — значення, наведені в таблицях 1 та 2, у яких уже враховано масу ручної поклажі та немовлят на руках дорослих на одному пасажирському кріслі:

Таблиця 1

Стандартні маси пасажирів — повітряні судна із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше

Пасажирські крісла	20 і більше		30 і більше
	Чоловіки	Жінки	Усі дорослі
Дорослі	88 кг	70 кг	84 кг

Діти	35 кг	35 кг	35 кг
------	-------	-------	-------

Таблиця 2

Стандартні маси пасажирів — повітряні судна із загальною кількістю пасажирських крісел 19 або менше

Пасажирські крісла	1–5	6–9	10–19
Чоловіки	104 кг	96 кг	92 кг
Жінки	86 кг	78 кг	74 кг
Діти	35 кг	35 кг	35 кг

- (2) для багажу:
- (i) для літаків із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше стандартні значення маси зареєстрованого багажу наведені у таблиці 3:

Таблиця 3

Стандартні маси багажу — літаки із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше

Тип рейсу	Значення стандартної маси багажу
Внутрішній	11 кг
У межах Європейського регіону	13 кг
Міжконтинентальний	15 кг
Усі інші	13 кг

- (i) для вертольотів із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше стандартне значення маси зареєстрованого багажу становить 13 кг.
- (f) Для ПС із загальною кількістю пасажирських крісел 19 або менше стандартні значення маси зареєстрованого багажу визначаються шляхом:
- (1) зважування; або
- (2) розрахунку на основі власних заяв пасажирів або заяв, зроблених від їх імені. Якщо такий спосіб є непрактичним, використовують мінімальну стандартну масу 13 кг.
- (g) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир повітряного судна зможе визначити масу палива шляхом врахування її фактичної густоти або, якщо вона є невідомою, шляхом використання густоти, розрахованої згідно з методом, зазначеним у керівництві з експлуатації.
- (h) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб завантаження:
- (1) повітряного судна виконувалося під наглядом кваліфікованого персоналу; та
- (2) загальне завантаження відповідало даним, використаним для розрахунку маси та балансу повітряних суден.
- (i) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир повітряного судна зможе дотримуватися додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальна кількість пасажирів.
- (j) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен визначити принципи і методи завантаження та систему маси і балансу, які відповідають вимогам, що містяться у (a)–(i). Така система повинна

охоплювати всі типи запланованої експлуатації.

NCC.POL.110 Дані та документація щодо маси та балансу

- (a) Перед кожним рейсом експлуатант повинен встановити дані щодо маси та балансу та скласти документацію щодо маси та балансу із зазначенням завантаження та його розподілу таким чином, щоб вони не перевищували встановлені обмеження щодо маси та балансу повітряного судна. Документація щодо маси та балансу повинна містити таку інформацію:
- (1) реєстрацію та тип ПС;
 - (2) умовне позначення, номер та дату рейсу, у застосовних випадках;
 - (3) прізвище командира ПС;
 - (4) прізвище особи, яка підготувала документ;
 - (5) суху експлуатаційну масу та відповідний CG повітряного судна;
 - (6) масу палива при зльоті та масу палива для польоту;
 - (7) масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовно;
 - (8) складові завантаження, включно з пасажирями, багажем, вантажем та баластом;
 - (9) злітну масу, посадкову масу та масу без палива;
 - (10) застосовні позиції CG повітряного судна; та
 - (11) граничні значення маси та CG.
- (b) Якщо дані щодо маси та балансу генеруються за допомогою комп'ютеризованої системи маси та балансу, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.
- (c) Якщо командир повітряного судна не здійснював контроль за завантаженням ПС, то особа, яка здійснювала такий контроль, підтверджує своїм власноручним підписом або у еквівалентний спосіб, що завантаження та його розподіл відповідають документації щодо маси та балансу, яку визначив командир ПС. Командир повітряного судна повинен засвідчити своє схвалення, поставивши свій власноручний підпис або у еквівалентний спосіб.
- (d) Експлуатант повинен зазначити процедури для передстартових змін завантаження для забезпечення того, щоб:
- (1) будь-які передстартові зміни завантаження після завершення складання документації щодо маси та балансу були внесені до планової польотної документації, яка містить документацію щодо маси та балансу;
 - (2) були зазначені максимальні передстартові зміни кількості пасажирів та завантаження; та
 - (3) у разі перевищення зазначених вище максимумів була підготовлена нова документація щодо маси та балансу.

NCC.POL.111 Дані та документація щодо маси та балансу — послаблення вимог

Незважаючи на пункт NCC.POL.110 (a)(5), CG може не вказуватися у документації щодо маси та балансу, якщо розподіл навантаги відповідає таблиці заздалегідь розрахованого балансу або якщо може бути підтверджено, що для запланованої експлуатації можна забезпечити правильний баланс при будь-якому фактичному завантаженні.

NCC.POL.115 Льотно-технічні характеристики — загальні положення

Командир повітряного судна повинен здійснювати експлуатацію ПС тільки за умови, що його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосовних правил повітряних перевезень та всіх інших обмежень, які застосовуються до польоту, повітряного простору або аеродромів чи експлуатаційних майданчиків, які використовуються, з урахуванням точності будь-яких використовуваних карт і схем.

NCC.POL.120 Обмеження злітної маси — літаки

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) маса літака на початку зльоту не перевищувала масових обмежень:

- (1) під час зльоту — відповідно до NCC.POL.125;
- (2) під час польоту за маршрутом з одним несправним двигуном (OEI) — відповідно до NCC.POL.130;
- (3) під час посадки — відповідно до NCC.POL.135;

здійснюючи при цьому необхідні уточнення на очікуване зменшення маси у процесі польоту та на аварійне зливання палива;

- (b) злітна маса літака на початку руху або під час зльоту не перевищувала максимальної злітної маси, визначеної в AFM для барометричної висоти, з поправкою на перевищення аеродрому або експлуатаційного майданчика; якщо така злітна маса використовується як параметр для розрахунку максимальної злітної маси, необхідно робити поправки на всі інші місцеві атмосферні умови; та
- (c) розрахункова маса у очікуваний час посадки на аеродром чи експлуатаційний майданчик запланованої посадки та на будь-який запасний аеродром для аеродрому призначення не перевищувала максимальної посадкової маси, визначеної у AFM для барометричної висоти з поправкою на перевищення аеродромів чи експлуатаційних майданчиків; якщо така розрахункова маса використовується як параметр для розрахунку максимальної посадкової маси, необхідно робити поправки на всі інші місцеві атмосферні умови.

NCC.POL.125 Зліт — літаки

- (a) Під час визначення максимальної злітної маси командир повітряного судна повинен враховувати, що:
 - (1) розрахована злітна дистанція не повинна перевищувати наявної злітної дистанції, а зона, вільна від перешкод, не повинна перевищувати половини наявної довжини розбігу літака;
 - (2) розрахована довжина розбігу літака не повинна перевищувати наявної довжини розбігу;
 - (3) єдине значення V_1 повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту, якщо значення V_1 зазначене в AFM; та
 - (4) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смузі злітна маса не повинна перевищувати маси, яка дозволена для зльоту з сухої злітно-посадкової смуги в аналогічних умовах.

▼M4

- (b) У разі відмови двигуна під час зльоту, за винятком літака, обладнаного турбогвинтовими двигунами, максимальна злітна маса якого не перевищує 5 700 кг, командир повітряного судна повинен переконатися, що літак здатний:
 - (1) припинити зліт і зупинитися в межах наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA) чи злітно-посадкової смуги; або
 - (2) продовжувати зліт і пролетіти всі перешкоди вздовж траєкторії польоту з достатнім запасом до позиції, у якій літак буде здатним виконувати вимоги NCC.POL.130.

▼M1

NCC.POL.130 Політ за маршрутом з одним несправним двигуном — літаки

Командир повітряного судна повинен забезпечити здатність багатомоторного літака продовжувати політ до придатного аеродрому чи експлуатаційного майданчика у разі виникнення несправності одного двигуна в будь-якій точці маршруту, не знижуючись до висоти, меншої ніж мінімальна висота прольоту над перешкодами.

NCC.POL.135 Посадка — літаки

Командир повітряного судна повинен забезпечити здатність літака виконати посадку або зупинитися на будь-якому аеродромі чи експлуатаційному майданчику після безпечного прольоту над перешкодами на траєкторії заходження на посадку або, у випадку гідроплана, знизити швидкість до достатньо низької в межах наявної посадкової дистанції. При цьому обов'язково роблять поправки на очікувані варіювання у техніці заходження на посадку та посадки, якщо такі поправки не було зроблено заздалегідь під час планування даних щодо льотно-технічних характеристик.

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

NCC.IDE.A.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
- (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.A.245;
 - (3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.A.250; або
 - (4) встановлені на літаку.
- (b) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:
- (1) запасні запобіжники;
 - (2) портативні освітлювальні прилади;
 - (3) хронометр;
 - (4) тримач навігаційних карт;
 - (5) набори для надання першої медичної допомоги;
 - (6) сигнального та рятувального обладнання;
 - (7) якір та обладнання для швартування; та
 - (8) пристрій для фіксації дитини.

▼M14

- (c) Прилади та обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка, а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
- (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів NCC.IDE.A.245 і NCC.IDE.A.250 цього додатка;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼M1

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Прилади, якими користується член льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (f) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

NCC.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) літак експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL) експлуатанта;

▼M14

- (b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію літака у межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III; або

▼M1

- (c) літак має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCC.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі, для заміни запобіжників, які можна замінювати під час польоту.

NCC.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

Літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака;
- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

NCC.IDE.A.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:
- (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

- (3) барометричної висоти;

▼M1

- (4) швидкості за приладами;
 - (5) ковзання; та
 - (6) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.
- (b) Окрім засобів, зазначених у пункті (a), літаки, які експлуатуються у візуальних метеорологічних умовах (VMC) над водною поверхнею та за межами берегової видимості, у VMC в нічний час або в умовах, коли літак не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:
- (1) засобами для вимірювання та відображення:
 - (i) повороту та ковзання;
 - (ii) просторового положення;
 - (iii) вертикальної швидкості; та
 - (iv) стабілізованого курсу;
 - (2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади; та

- (3) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (а)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.
- (с) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, літак повинен бути обладнаний додатковими окремими засобами відображення:

▼ M14

- (1) барометричної висоти;

▼ M1

- (2) швидкості за приладами;
- (3) ковзання або повороту та ковзання, залежно від застосовного випадку;
- (4) просторового положення, якщо застосовно;
- (5) вертикальної швидкості, якщо застосовно;
- (6) стабілізованого курсу, якщо застосовно; та
- (7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, якщо застосовно.

NCC.IDE.A.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

- (а) засобами для вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼ M14

- (3) барометричної висоти;

▼ M1

- (4) швидкості за приладами;
- (5) вертикальної швидкості;
- (6) повороту та ковзання;
- (7) просторового положення;
- (8) стабілізованого курсу;
- (9) температури зовнішнього повітря; та
- (10) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади;
- (с) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼ M14

- (1) барометричної висоти;

▼ M1

- (2) швидкості за приладами;
- (3) вертикальної швидкості;
- (4) повороту та ковзання;
- (5) просторового положення;
- (6) стабілізованого курсу; та
- (7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, якщо застосовно;

- (d) засобами запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (а)(4) і (с)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;
- (e) запасним джерелом статичного тиску;
- (f) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації;
- (g) додатковим незалежним засобом для вимірювання та відображення висоти; та

▼M14

- (h) аварійним джерелом живлення, яке є незалежним від основної системи електропостачання, для забезпечення функціонування та освітлення системи відображення просторового положення протягом щонайменше 30 хвилин. Таке аварійне джерело живлення повинне вмикатися автоматично у разі повної відмови основної системи електропостачання, при цьому повинна відобразитися відповідна індикація на приладі або на панелі приладів, яка сповіщає про те, що індикатор системи просторового положення працює від аварійного джерела.

▼M1

NCC.IDE.A.130 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Літаки, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

NCC.IDE.A.135 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

Газотурбінні літаки з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) понад 5 700 кг або з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) понад 9 повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам:

- (a) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 1 січня 2011 року, — до обладнання класу А, як зазначено в застосовному стандарті; або
- (b) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2011 року включно, — до обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

NCC.IDE.A.140 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

Якщо інше не передбачено Регламентом (ЄС) № 1332/2011, літаки з газотурбінними двигунами з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або MOPSC більше ніж 19 повинні оснащуватися системою ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Бортове обладнання для визначення погоди

Такі літаки повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди у разі експлуатації у нічний час або в ІМС у районах, у яких на маршруті можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди:

- (a) літаки з гермокабінами;
- (b) літаки без гермокабін з МСЗМ більше ніж 5 700 кг; та
- (c) літаки без гермокабін з MOPSC більше дев'яти.

NCC.IDE.A.150 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

- (a) Літаки, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.
- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами льотного екіпажу їхніх обов'язків.

NCC.IDE.A.155 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Літаки, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.160 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані CVR:
 - (1) літаки з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2016 року або пізніше; та
 - (2) літаки з МСЗМ більше ніж 2 250 кг;
 - (i) які сертифіковані для експлуатації екіпажем у складі щонайменше двох пілотів;
 - (ii) які обладнані турбореактивними двигунами або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном; та
 - (iii) сертифікат типу щодо яких видано починаючи з 1 січня 2016 року.

▼ M8

- (b) CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
 - (1) попередніх 25 годин для літаків з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2021 року або пізніше; або
 - (2) попередніх 2 годин у всіх інших випадках.

▼ M1

- (c) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
 - (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;
 - (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
 - (3) звуковий фон у кабіні льотного екіпажу, а також у безперервному режимі звукові сигнали, отримані з кожного використовуваного штангового мікрофона і ларингофона; та
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (d) CVR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) На додаток до пункту (d) та залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

▼ M8

- (f) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M1

NCC.IDE.A.165 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Літаки з МСЗМ понад 5 700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації.
- (b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин.
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.
- (d) FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з

використанням тяги своїх двигунів.

▼ M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M1

NCC.IDE.A.170 Записи з лінії передачі даних

- (a) Літаки, яким індивідуальний CofA було видано 1 січня 2016 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
- (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до літака, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
- (i) ініціювання передачі даних по лінії;
 - (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
 - (iii) адресного нагляду;
 - (iv) польотної інформації;
 - (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
 - (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС; та
 - (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків;
- (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами літака; та
- (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, а також спосіб швидкого отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
- (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у NCC.IDE.A.160.

▼ M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M1

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у NCC.IDE.A.160(d) та (e).

NCC.IDE.A.175 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуте за рахунок:

- (a) для літаків, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або
- (b) для літаків, які мають бути обладнані CVR та FDR, — використання двох комбінованих реєстраторів, який поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

NCC.IDE.A.180 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Літаки повинні бути обладнані:
- (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;
 - (2) ременями безпеки на кожному пасажирському кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці;
 - (3) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців;
 - (4) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування:
 - (i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота; та
 - (ii) на кожному кріслі спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;
- та
- (5) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 31 грудня 1980 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.

▼M14

- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:
- (1) одну точку відкриття замка фіксатора;
 - (2) на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного;
 - (3) на кріслах членів льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота:
 - (i) два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного; або
 - (ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного, для таких літаків:
- (A) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації;
- (B) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації, та які вперше отримали індивідуальний CoFA до 25 серпня 2016 року.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Знаки «прістебніть ремені безпеки» та «не палити»

Літаки, у яких не всі пасажирські крісла можна бачити з крісел льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобом відображення, який показуватиме усім пасажиром та кабінному екіпажу, коли потрібно прістебнути ремені безпеки та коли паління заборонене.

NCC.IDE.A.190 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки повинні бути обладнані наборами для надання першої допомоги відповідно до вимог таблиці 1.

Таблиця 1

Кількість наборів для надання першої допомоги, які необхідно мати на борту

Кількість встановлених пасажирських крісел	Кількість наборів для надання першої допомоги, які необхідно мати на борту
0–100	1
101–200	2

201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 або більше	6

(b) Набори для надання першої медичної допомоги повинні:

- (1) бути легкодоступними для використання; та
- (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

NCC.IDE.A.195 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

- (a) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:
 - (1) всіх членів екіпажу та:
 - (i) 100% пасажирів протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15 000 футів, але у жодному разі не менше 10-хвилинного запасу;
 - (ii) щонайменше 30% пасажирів протягом будь-якого періоду, коли, у разі розгерметизації та з урахуванням обставин польоту, барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 14 000–15 000 футів; та
 - (iii) щонайменше 10% пасажирів протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–14 000 футів;
 - (2) усіх осіб у пасажирському салоні протягом щонайменше 10 хвилин, якщо літак виконує політ на барометричній висоті понад 25 000 футів або виконує політ на меншій висоті за умов, за яких безпечне зниження за 4 хвилини до барометричної висоти 13 000 футів буде неможливим.
- (c) Крім того, літаки з гермокабіною, що виконують польоти на висоті понад 25 000 футів, повинні бути обладнані:
 - (1) приладом для попередження льотного екіпажу про будь-яку втрату герметичності; та
 - (2) масками для швидкого надягання для членів льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.200 Додатковий кисень — літаки без гермокабін

- (a) Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:
 - (1) всіх членів екіпажу та щонайменше 10% пасажирів протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–13 000 футів; та
 - (2) всіх членів екіпажу та пасажирів протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у пасажирських салонах становитиме більше 13 000 футів.

NCC.IDE.A.205 Переносні вогнегасники

- (a) Літаки повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
 - (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

NCC.IDE.A.206 Аварійна сокира та лом лапчастий

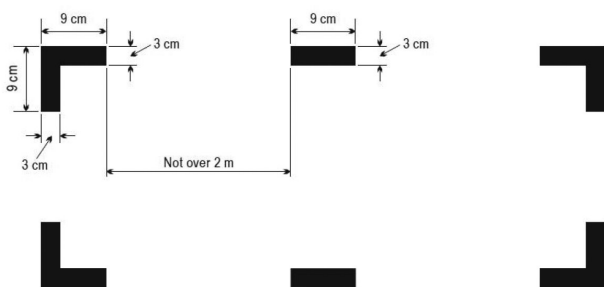
- (a) Літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, розташованими у кабіні льотного екіпажу.
- (b) У випадку літаків із MOPSC понад 200, у задній частині бортової кухні або біля неї повинні бути встановлені додаткова аварійна сокира або лапчастий лом.
- (c) Пасажири не повинні бачити аварійні сокири та лому, які розміщені у пасажирському салоні.

NCC.IDE.A.210 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконуються маркування місць на фюзеляжі літака, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



NCC.IDE.A.215 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

▼ M8

- (a) Літаки повинні бути обладнані:
- (1) одним ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, які задовольняють вимогу додатка IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210, до Регламенту (ЄС) № 965/2012, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше;
 - (2) одним автоматичним ELT або одним із засобів локалізації повітряних суден, які задовольняють вимогу додатка IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210, до Регламенту (ЄС) № 965/2012, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року.

▼ M1

- (b) ELT будь-якого типу повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

NCC.IDE.A.220 Політ над водною поверхнею

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними індивідуальними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
- (1) сухопутні повітряні судна, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані більше 50 морських миль від суші, або повітряні судна, які виконують зліт або посадку на аеродромі чи експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких, на думку командира повітряного судна, проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду; та
 - (2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею.

- (b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.
- (c) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані:
 - (1) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню повітряного судна на воді, що відповідає його розміру, вазі та характеристикам керованості; та
 - (2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.
- (d) Командир літака, експлуатація якого здійснюється на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
 - (1) обладнання для подачі сигналів лиха;
 - (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
 - (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.

NCC.IDE.A.230 Аварійно-рятувальне обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:
 - (1) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
 - (2) щонайменше одним рятувальним ELT(S); та
 - (3) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.
- (b) Наявність на борту додаткового аварійно-рятувального обладнання, зазначеного у (a)(3), не вимагається, якщо літак:
 - (1) залишається на певній відстані від району, у якому умови пошуку і рятування не будуть вкрай ускладнені, яка відповідає:
 - (i) 120 хвилинам польоту з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому з несправними критичними двигунами у будь-якій точці маршруту або запланованих маршрутів відхилень; або
 - (ii) 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для всіх інших літаків;
- або
- (2) залишається на відстані від району, у якому можна виконати аварійну посадку, яка не перевищує такої, яка відповідає 90 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для літаків, сертифікованих згідно із застосовним стандартом льотної придатності.

NCC.IDE.A.240 Гарнітура

- (a) Літаки повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або його еквівалентом для кожного члена льотного екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці у кабіні льотного екіпажу.
- (b) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, повинні бути обладнані кнопкою передачі на приладі ручного керування кутами тангажу та крену для кожного обов'язкового члена льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.245 Обладнання радіозв'язку

- (a) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, або якщо цього вимагають застосовні вимоги повітряного простору, повинні бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке за нормальних умов

поширення радіохвиль повинне забезпечувати:

- (1) двосторонній зв'язок для цілей аеродромного навігаційного контролю;
 - (2) отримання метеорологічної інформації у будь-який час протягом польоту;
 - (3) двосторонній зв'язок у будь-який час протягом польоту із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені належним органом; та
 - (4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (b) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.

NCC.IDE.A.250 Навігаційне обладнання

- (a) Літаки повинні бути оснащені навігаційним обладнанням, яке забезпечує повітряну експлуатацію відповідно до:
- (1) плану польоту ОПР, якщо застосовується; та
 - (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.
- (c) Літаки, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼M9

- (d) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼M14

- (e) Літаки повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Прийомовідповідач

Літаки повинні бути обладнані прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ) з функцією повідомлення про барометричну висоту та, у разі потреби, будь-яким іншим типом прийомовідповідача ВОРЛ, необхідним для запланованого маршруту.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼M1

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

NCC.IDE.H.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
- (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.245;
 - (3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.250; або
 - (4) встановлені на вертольоті.
- (b) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:
- (1) портативні освітлювальні прилади;
 - (2) хронометр;
 - (3) тримач навігаційних карт;
 - (4) набір для надання першої медичної допомоги;
 - (5) сигнальне та рятувальне обладнання;
 - (6) якір та обладнання для швартування; та
 - (7) пристрій для фіксації дитини.

▼ M14

- (c) Прилади та обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка, а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
- (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів NCC.IDE.H.245 і NCC.IDE.H.250 цього додатка;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼ M1

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Прилади, якими користується член льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (f) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

NCC.IDE.H.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій вертольота, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) вертоліт експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL) експлуатанта;

▼ M14

- (b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію вертольота у межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III; або

▼M1

(c) вертоліт має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCC.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

Вертольоти, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;
- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

NCC.IDE.H.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Вертольоти, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

- (3) барометричної висоти;

▼M1

- (4) швидкості за приладами; та
- (5) ковзання.
- (b) Окрім засобів, зазначених у пункті (a) вертольоти, які експлуатуються у VMC над водною поверхнею та за межами берегової видимості, у VMC в нічний час чи коли видимість становить менше ніж 1 500 метрів або в умовах, коли вертоліт не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:
 - (1) засобами для вимірювання та відображення:
 - (i) просторового положення;
 - (ii) вертикальної швидкості; та
 - (iii) стабілізованого курсу;
 - (2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади; та
 - (3) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.
- (c) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, вертоліт повинен бути обладнаний додатковими окремими засобами відображення:

▼M14

- (1) барометричної висоти;

▼M1

- (2) швидкості за приладами;
- (3) ковзання;

- (4) просторового положення, якщо застосовно;
- (5) вертикальної швидкості, якщо застосовно; та
- (6) стабілізованого курсу, якщо застосовно.

NCC.IDE.H.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

- (a) засобами для вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

- (3) барометричної висоти;

▼M1

- (4) швидкості за приладами;
- (5) вертикальної швидкості;
- (6) ковзання;
- (7) просторового положення;
- (8) стабілізованого курсу; та
- (9) температури зовнішнього повітря;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади;
- (c) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼M14

- (1) барометричної висоти;

▼M1

- (2) швидкості за приладами;
- (3) вертикальної швидкості;
- (4) ковзання;
- (5) просторового положення; та
- (6) стабілізованого курсу;
- (d) засобами запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(4) і (c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;
- (e) запасним джерелом статичного тиску;
- (f) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації; та
- (g) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервними приладами.

NCC.IDE.H.130 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Вертольоти, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

NCC.IDE.H.145 Бортове обладнання для визначення погоди

Вертольоти із MOPSC більше дев'яти, які експлуатуються за ППП або у нічний час, повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди, якщо, згідно з поточними прогнозами погоди, на

запланованому маршруті польоту можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які вважаються такими, що можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди.

NCC.IDE.H.150 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

- (a) Вертольоти, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.
- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами льотного екіпажу їхніх обов'язків.

NCC.IDE.H.155 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Вертольоти, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NCC.IDE.H.160 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Вертольоти з МСЗМ більше ніж 7 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані CVR.
- (b) CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше попередніх 2 годин.
- (c) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
 - (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;
 - (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
 - (3) звуковий фон у кабіні льотного екіпажу, а також у безперервному режимі звукові сигнали, отримані з кожного мікрофона члена екіпажу; та
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (d) CVR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) На додаток до пункту (d) та залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

▼M8

- (f) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Вертольоти з МСЗМ понад 3 175 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації.
- (b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту вертольота, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 10 годин.
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.

- (d) FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

▼ M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M1

NCC.IDE.H.170 Записи з лінії передачі даних

- (a) Вертольоти, яким індивідуальний CofA було видано 1 січня 2016 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
- (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до вертольота, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
 - (i) ініціювання передачі даних по лінії;
 - (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
 - (iii) адресного нагляду;
 - (iv) польотної інформації;
 - (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
 - (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС; та
 - (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків;
 - (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами вертольота; та
 - (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, а також спосіб швидкого отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
- (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у NCC.IDE.H.160.

▼ M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M1

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у NCC.IDE.H.160(d) та (e).

NCC.IDE.H.175 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто шляхом використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

NCC.IDE.H.180 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані:
- (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;
 - (2) ременями безпеки на кожному пасажирському кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці;
 - (3) вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 31 грудня 2012 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба для кожного пасажера на борту, вік якого становить 24 місяці або більше;
 - (4) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців;
 - (5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу; та
 - (6) у випадку вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 31 грудня 1980 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.
- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:
- (1) одну точку відкриття замка фіксатора; та
 - (2) на кріслах льотного екіпажу, на кріслах поруч із кріслами пілотів та на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного.

NCC.IDE.H.185 Знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

Вертольоти, у яких не всі пасажирські крісла можна бачити з крісел льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобом відображення, який показуватиме усім пасажерам та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонене.

NCC.IDE.H.190 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним набором для надання першої медичної допомоги.
- (b) Набори для надання першої медичної допомоги повинні:
- (1) бути легкодоступними для використання; та
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

NCC.IDE.H.200 Додатковий кисень — вертольоти без гермокабін

- (a) Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:
- (1) всіх членів екіпажу та щонайменше 10% пасажирів протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–13 000 футів; та
 - (2) всіх членів екіпажу та пасажирів протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме більше 13 000 футів.

NCC.IDE.H.205 Переносні вогнегасники

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
- (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.
- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен

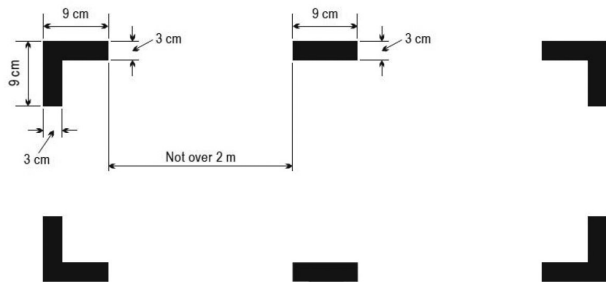
використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

NCC.IDE.H.210 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі вертольота, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



NCC.IDE.H.215 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

(a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним автоматичним ELT.

▼ M9 _____

▼ M1

(c) ELT будь-якого типу повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

NCC.IDE.H.225 Рятувальні жилети

(a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними індивідуальними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях:

- (1) під час польотів над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні;
- (2) під час польотів над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або
- (3) у разі зльоту та посадки на аеродромі або експлуатаційному майданчику, на якому траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.

(b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.

▼ M9

NCC.IDE.H.226 Захисні костюми членів екіпажу

Кожен член екіпажу повинен бути одягнений у захисний костюм у разі ухвалення командиром повітряного судна відповідного рішення на підставі оцінювання ризику та з урахуванням таких факторів:

- (a) якщо виконуються польоти над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації або безпечна вимушена посадка, якщо у разі відмови критичного двигуна вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; та
- (b) отримані командиром повітряного судна зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C.

▼ M1

NCC.IDE.H.227 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та аварійно-рятувальне обладнання для тривалих польотів над водною поверхнею

Вертольоти, які експлуатуються:

- (a) над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні; або
- (b) над водною поверхнею на відстані, яка відповідає більше ніж 3 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні та якщо так вирішив командир повітряного судна на підставі оцінювання ризику;

повинні бути обладнані:

- (1) якщо вертоліт перевозить менше 12 осіб, — щонайменше одним рятувальним плотом, номінальна місткість якого становить не менше, ніж максимальна кількість людей на борту, розташованим у такий спосіб, який сприяє його швидкому розгортанню в аварійній ситуації;
- (2) якщо вертоліт перевозить понад 11 осіб, — щонайменше двома рятувальними плотами, розташованими на борту у такий спосіб, який сприяє їх швидкому розгортанню в аварійній ситуації; таких плотів має вистачити для розміщення всіх людей на борту, а у разі втрати одного з таких плотів решта плотів повинна допускати перевантаження, достатнє для розміщення всіх людей на борту вертольота;
- (3) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного необхідного рятувального плоту; та
- (4) рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

NCC.IDE.H.230 Аварійно-рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:

- (a) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
- (b) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)); та
- (c) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

▼ M9 _____

▼ M1

NCC.IDE.H.232 Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води — різноманітне обладнання

Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води, повинні бути обладнані:

- (a) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню вертольота на воді, що відповідає його розміру, вазі та характеристикам керованості; та
- (b) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.

▼ M14

NCC.IDE.H.235 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

Конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду або вертольоти повинні бути сертифіковані для виконання вимушеної посадки на воду відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій чи оснащені відповідним аварійно-рятувальним обладнанням, якщо вони експлуатуються над водою у

несприятливому середовищі на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості.

▼ M1

NCC.IDE.H.240 Гарнітура

Якщо є потреба використовувати обладнання радіозв'язку та/або радіонавігаційне обладнання, вертольоти повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або еквівалентним пристроєм із кнопкою передачі на приладі керування вертольотом для кожного пілота та/або члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

NCC.IDE.H.245 Обладнання радіозв'язку

- (a) Вертольоти, які експлуатуються за ППП або в нічний час, або якщо цього вимагають застосовні вимоги повітряного простору, повинні бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке за нормальних умов поширення радіохвиль повинне забезпечувати:
 - (1) двосторонній зв'язок для цілей аеродромного навігаційного контролю;
 - (2) отримання метеорологічної інформації;
 - (3) двосторонній зв'язок у будь-який час протягом польоту із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені належним органом; та
 - (4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (b) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.
- (c) Якщо окрім бортової переговорної системи для льотного екіпажу відповідно до положень NCC.IDE.H.155 вертольоти повинні застосовувати систему радіозв'язку, вони повинні бути оснащені кнопкою передачі на пристрої управління для кожного пілота та члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

NCC.IDE.H.250 Навігаційне обладнання

- (a) Вертольоти повинні бути оснащені навігаційним обладнанням, яке забезпечує повітряну експлуатацію відповідно до:
 - (1) плану польоту ОПР, якщо застосовується; та
 - (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.
- (c) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ M9

- (d) У разі необхідності PBN, ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼ M14

- (e) Вертольоти повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ M1

NCC.IDE.H.255 Прийомовідповідач

Вертольоти повинні бути обладнані прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ) з функцією повідомлення про барометричну висоту та, у разі потреби, будь-яким іншим типом прийомовідповідача ВОРЛ, необхідним для запланованого маршруту.

▼ M9

NCC.IDE.H.260 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼ M1

ДОДАТОК VII

▼ M5

НЕКОМЕРЦІЙНА ПОВІТРЯНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ МОТОРНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ІНШОЇ НІЖ СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

▼ M1

Частина-NCO (PART-NCO)

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

NCO.GEN.100 Компетентний орган

- (a) Компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій зареєстроване повітряне судно.

▼ M14

- (b) Якщо повітряне судно зареєстроване у третій країні, компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта або у якій експлуатант має осідок чи проживає.

▼ M1

NCO.GEN.101 Методи відповідності

Експлуатант може застосовувати альтернативні схваленим Агентством методи відповідності для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам.

▼ M13

▼ M4

NCO.GEN.103 Презентаційні польоти

▼ M9

Презентаційні польоти, зазначені у статті 6(4a)(c) цього Регламенту, які виконуються відповідно до цього додатка, повинні:

▼M13

- (a) починатися та завершуватися на тому самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику;

▼M9

- (b) експлуатуватися вдень згідно з VFR;
- (c) перебувати під наглядом призначеної особи, відповідальної за їхню безпеку; та
- (d) відповідати будь-яким іншим вимогам, встановленим компетентним органом.

▼M14

NCO.GEN.104 Використання повітряних суден, включених до АОС, некомерційним експлуатантом

- (a) Некомерційний експлуатант може використовувати моторні повітряні судна іншої ніж складної конструкції, перелічені в АОС експлуатанта, для здійснення некомерційної експлуатації відповідно до цього додатка.
- (b) Некомерційний експлуатант, який використовує повітряні судна відповідно до пункту (a), повинен встановити процедуру:
 - (1) з чітким описом процедури передавання експлуатаційного контролю над повітряним судном між володільцем АОС та некомерційним експлуатантом, як зазначено в пункті ORO.GEN.310 додатка III;
 - (2) з описом процедури передачі повітряного судна після його повернення володільцю АОС.

Така процедура повинна бути включена до договору між володільцем АОС та некомерційним експлуатантом.

Некомерційний експлуатант повинен забезпечити, щоб про таку процедуру був повідомлений відповідний персонал.

- (c) Підтримання льотної придатності повітряного судна, що його використовують відповідно до пункту (a), повинна здійснювати організація, відповідальна за підтримання льотної придатності ПС, включених до АОС, відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014.
- (d) Некомерційний експлуатант, який використовує повітряне судно відповідно до пункту (a), повинен забезпечити:
 - (1) щоб кожен політ, здійснений під його експлуатаційним контролем, був зареєстрований у системі технічного журналу ПС;
 - (2) відсутність будь-яких змін у системах чи конфігурації ПС;
 - (3) повідомлення організації, згаданої у пункті (c), про будь-які дефекти чи технічні несправності, виявлені під час перебування повітряного судна під його експлуатаційним контролем, відразу після польоту;
 - (4) надання володільцю АОС копії будь-якого повідомлення про подію, яке стосується польотів, здійснених на ПС, укомплектованих згідно з Регламентом (ЄС) № 376/2014 та Регламентом (ЄС) № 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

- (a) Командир повітряного судна відповідає за:
 - (1) безпеку ПС, усіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту під час експлуатації ПС, згаданої в пункті 1.c додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;
 - (2) ініціювання, продовження, припинення або відхилення маршруту польоту в інтересах безпеки;
 - (3) забезпечення дотримання всіх експлуатаційних процедур та контрольних переліків, як зазначено в пункті 1.b додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;
 - (4) забезпечення дотримання перед початком польоту всіх експлуатаційних обмежень, зазначених у пункті 2.a.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, а саме:
 - (i) повітряне судно придатне до польоту;

(ii) повітряне судно належним чином зареєстроване;

▼ M13

(iii) прилади та обладнання, необхідні для виконання польоту, встановлено на ПС, та вони є справними, якщо експлуатацію з несправним обладнанням не дозволено згідно з переліком мінімального обладнання (MEL) або еквівалентним документом, якщо застосовно, як передбачено в пунктах NCO.IDE.A.105 або NCO.IDE.H.105;

▼ M11

(iv) маса повітряного судна і розташування центру ваги дають змогу здійснити політ у межах, встановлених у документації щодо льотної придатності;

▼ M1

(v) усе обладнання, багаж і вантаж належним чином завантажені і захищені без перешкод для аварійної евакуації; ► M9 ————— ◀

(vi) експлуатаційні обмеження повітряного судна, як зазначено в керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM), не буде перевищено в будь-який час протягом польоту; ► M9 та ◀

▼ M9

(vii) будь-яка навігаційна база даних, що вимагається для PBN, є придатною та актуальною;

▼ M1

(5) призупинення початку польоту, якщо він неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому чи вплив психоактивної речовини;

(6) продовження польоту не далі, ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, якщо його спроможність виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;

(7) ухвалення рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов'язаними з роботоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL), залежно від застосовного випадку; та

(8) ведення облікових записів експлуатаційних даних та всіх виявлених чи підозрюваних дефектів ПС наприкінці польоту або серії польотів у технічному журналі чи журналі польоту ПС.

(b) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб впродовж критичних фаз польоту або у будь-який час, коли він вважатиме це необхідним в інтересах безпеки, усі члени екіпажу перебували на своїх робочих місцях та виконували тільки ті дії, які потрібні для безпечної експлуатації ПС.

(c) Командир ПС має повноваження відмовитися перевозити або висадити будь-яку особу чи зняти будь-який багаж чи вантаж, які можуть становити потенційну загрозу безпеці ПС або осіб на борту.

(d) Командир ПС повинен якомога швидше повідомити відповідний орган обслуговування повітряного руху (ОПР) про будь-які небезпечні погодні умови чи умови польоту, які виникли та можуть вплинути на безпеку інших повітряних суден.

(e) У разі виникнення надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного ухвалення рішення і дій, командир ПС повинен здійснити всі дії, які він вважає необхідними за таких обставин, відповідно до пункту 7.d додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких випадках він може відхилитися від правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.

(f) Під час польоту командир повітряного судна повинен:

▼ M11

(1) бути пристебнутим своїм ременем безпеки на своєму робочому місці; та

▼ M1

(2) постійно залишатися біля органів керування ПС, окрім часу, коли інший пілот бере на себе керування ПС.

- (g) Командир ПС повинен невідкладно надати компетентному органу звіт про акт незаконного втручання та поінформувати відповідний місцевий орган.
- (h) Командир ПС повинен поінформувати найближчий належний орган за допомогою найшвидшого доступного засобу про будь-яку авіаційну подію на борту, яка призвела до серйозних травм чи смерті будь-якої особи або до значного пошкодження повітряного судна чи власності.

▼ M11 _____

▼ M1

NCO.GEN.110 Дотримання законів, регламентів та процедур

- (a) Командир повітряного судна повинен дотримуватися законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.
- (b) Командир ПС повинен бути ознайомленим із законами, регламентами та процедурами, які стосуються виконання його службових обов'язків, встановленими щодо територій, які перетинає ПС, аеродромів чи експлуатаційних майданчиків, що ними заплановано скористатися, та відповідних аеронавігаційних засобів, зазначених у пункті 1.а додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

NCO.GEN.115 Руління літаків

Літак повинен виконувати маневр руління у зоні руху аеродрому, тільки якщо особа, яка керує літаком:

- (a) є кваліфікованим пілотом, або
- (b) була призначена експлуатантом, а також:
 - (1) має належну підготовку для виконання маневру руління літака;
 - (2) має належну підготовку для використання радіотелефону в разі потреби встановлення радіозв'язку;
 - (3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для диспетчерського обслуговування повітряного руху (ОПР); та
 - (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

NCO.GEN.120 Запуск ротора — вертольоти

Ротор вертольота повинен запускатися для польоту виключно під управлінням кваліфікованого пілота.

▼ M13

NCO.GEN.125 Портативні електронні пристрої

Командир повітряного судна повинен заборонити будь-якій особі використання на борту ПС портативного електронного пристрою (PED), у тому числі електронного польотного портфеля (EFB), що може негативно вплинути на функціонування систем та обладнання повітряного судна або на здатність члена льотного екіпажу керувати ПС.

▼ M1

NCO.GEN.130 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Окрім випадків, коли ПС виконує посадку та зліт на тому ж самому аеродромі/експлуатаційному майданчику, експлуатант повинен у будь-який час бути готовим надати рятувально-координаційним центрам (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту.

NCO.GEN.135 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

- (a) Такі документи, керівництва та інформація повинні перебувати на борту під час кожного рейсу, в оригіналі чи копії, якщо не зазначено інше:
 - (1) AFM або еквівалентні документи;
 - (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
 - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

- (4) сертифікат щодо шуму на місцевості, якщо застосовно;
 - (5) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;
 - (6) ліцензія на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
 - (7) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;
 - (8) журнал польоту або його еквівалент для ПС;
 - (9) деталі поданого ОПП плану польоту, якщо застосовно;
 - (10) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту ►M4 зони ◀ передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;
 - (11) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;
 - (12) MEL або CDL, якщо застосовно; та
 - (13) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ.
- (b) Незважаючи на (a), під час рейсів:
- (1) для яких заплановані посадка та зліт на тому ж самому аеродромі/експлуатаційному майданчику; або
 - (2) у яких ПС залишається у межах відстані або зони, визначеної компетентним органом,

документи та інформація, визначені у (a)(2)–(a)(8), можуть бути залишені на аеродромі чи експлуатаційному майданчику.

▼M13 _____

▼M1

- (d) Командир повітряного судна повинен протягом розумного періоду часу після отримання запиту від компетентного органу надати документацію, яка має перевозитися на борту.

NCO.GEN.140 Перевезення небезпечних вантажів

- (a) Перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до додатка 18 до Чиказької конвенції з останніми змінами та розширеним тлумаченням, яке міститься у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ІКАО Doc 9284-AN/905), включно з доповненнями та будь-якими додатками чи виправленнями.
- (b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до додатка V (Part-SPA), підчастини G Регламенту (ЄС) № 965/2012, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків, у яких:
 - (1) такі вантажі не підпадають під дію технічних інструкцій відповідно до частини 1 зазначених інструкцій; або
 - (2) такі вантажі перевозяться пасажиром чи командиром повітряного судна або перебувають у багажі відповідно до частини 8 технічних інструкцій;
 - (3) вони перевозяться експлуатантами повітряних суден ELA2.
- (c) Командир повітряного судна повинен вжити усіх доцільних заходів для запобігання перевезенню небезпечних вантажів на борту неналежним чином.
- (d) Відповідно до технічних інструкцій, командир повітряного судна повинен невідкладно повідомити компетентний орган та належний орган держави, у якій трапилася така подія, у разі виникнення будь-яких авіаційних подій або інцидентів із небезпечними вантажами.
- (e) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб пасажиром було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів відповідно до технічних інструкцій.

▼M9

- (f) Раціональна кількість товарів та речовин, які в іншому випадку будуть класифіковані як небезпечні вантажі, які використовуються для поліпшення безпеки польотів, якщо перевезення на борту ПС рекомендоване для забезпечення їх своєчасної доступності для експлуатаційних цілей, вважається санкціонованою відповідно до параграфу 1;2.2.1(a) технічних інструкцій. Це не залежить від того, чи є такі товари та речовини обов'язковими для перевезення, чи вони призначені для використання у зв'язку з конкретним польотом.

Командир ПС є відповідальним за пакування та завантаження на борт зазначених вище товарів і речовин у такий спосіб, щоб мінімізувати спричинені ризики для членів екіпажу, пасажирів, вантажу або повітряного судна під час експлуатації.

▼M1

NSO.GEN.145 Негайне реагування на проблеми безпеки

Експлуатант повинен запровадити:

- (a) будь-які заходи безпеки, санкціоновані компетентним органом відповідно до ARO.GEN.135(c); та
- (b) будь-яку відповідну обов'язкову інформацію щодо безпеки, видану Агентством, у тому числі директиви щодо льотної придатності.

NSO.GEN.150 Журнал польоту

Дані щодо ПС, його екіпажу та кожного польоту повинні зберігатися щодо кожного рейсу або серії рейсів у формі журналу польоту або його еквіваленту.

NSO.GEN.155 Перелік мінімального обладнання

- (a) MEL може встановлюватися з урахуванням таких вимог:
- (1) такий документ повинен передбачати експлуатацію повітряного судна за визначених умов, за яких певні прилади, елементи обладнання або функції несправні на початку польоту;
- (2) такий документ повинен бути підготовлений для кожного ПС, з урахуванням відповідних умов експлуатації та технічного обслуговування, які надаються експлуатантом; та
- (3) MEL повинен базуватися на відповідному головному переліку мінімального обладнання (MMEL), як визначено у даних, встановлених відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 748/2012 (²¹), та не повинен бути менш обмежувальним, ніж MMEL.
- (b) Компетентному органу повинно бути повідомлено про MEL та будь-які зміни до нього.

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

NSO.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Командир повітряного судна повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають типу ПС та відповідної експлуатації.

NSO.OP.105 Специфікація ізольованих аеродромів — літаки

Для вибору запасного аеродрому для аеродрому призначення та встановлення правил щодо палива командир повітряного судна повинен розглядати аеродром як ізольований аеродром, якщо польотний час до найближчого придатного запасного аеродрому для аеродрому призначення перевищує:

- (a) для літаків із поршневіми двигунами — 60 хвилин; або
- (b) для літаків із газотурбінними двигунами — 90 хвилин.

NSO.OP.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — літаки та вертольоти

- (a) Для експлуатації за правилами польотів за приладами (ППП) командир повітряного судна повинен обрати та використовувати експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення та запасного аеродрому. Такі мінімуми повинні:

- (1) бути не нижчими, ніж відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально схвалених державою винятків; та
- (2) у разі експлуатації в умовах низької видимості, бути схваленими компетентним органом відповідно до підчастини Е додатка V (Part-SPA) до Регламенту (ЄС) № 965/2012.
- (b) Обираючи експлуатаційні мінімуми аеродрому, командир повітряного судна повинен враховувати:
 - (1) тип, льотно-технічні характеристики та характеристики керованості ПС;
 - (2) свою компетентність та досвід;
 - (3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг та зон фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), які можуть бути обрані для використання;
 - (4) придатність та ефективність наявних візуальних і невізуальних наземних засобів;
 - (5) бортове обладнання ПС для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневрування, посадки, виходу із крену та відходження на друге коло для посадки;
 - (6) перешкоди при заходженні на посадку, відходженні на друге коло та зони набору висоти, необхідні для виконання процедур дій у непередбачених ситуаціях;
 - (7) абсолютну/відносну висоту польоту над перешкодами для заходження на посадку за приладами;
 - (8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов; та
 - (9) техніку польоту при фінальному заходженні на посадку.
- (c) Мінімуми для конкретного типу заходження на посадку та посадки повинні використовуватися, ►M4 тільки ◀ за таких умов:
 - (1) нормальне функціонування наземного обладнання, необхідного для запланованої процедури;
 - (2) нормальне функціонування систем повітряного судна, необхідних для виконання конкретного типу заходження на посадку;
 - (3) дотримання критеріїв льотно-технічних характеристик ПС, та
 - (4) відповідна кваліфікація пілота.

NSO.OP.111 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — експлуатація NPA, ЗПВ, CAT I

- (a) Висота прийняття рішення (DH) для неточного заходження на посадку (NPA) за схемою фінального заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA), процедури заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ) та експлуатації за стандартом категорії I (CAT I) повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
 - (1) мінімальна висота, до якої можна використовувати засоби заходження на посадку без необхідних візуальних орієнтирів;
 - (2) висота польоту над перешкодами (OCH) для категорії ПС;
 - (3) табличне значення DH для процедури заходження на посадку, якщо застосовно;
 - (4) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (5) мінімальна DH, зазначена у AFM або еквівалентному документі, якщо вона зазначена.
- (b) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFA повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
 - (1) OCH для конкретної категорії ПС;
 - (2) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (3) мінімальна MDH, зазначена у AFM, якщо вона зазначена.

Системні мінімуми

Обладнання	Мінімальна DH/MDH, у футах
Система посадки за приладами (ILS)	200
Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)/супутникова система функціонального доповнення (SBAS) (горизонтальне точне заходження на посадку з вертикальним наведенням (LPV))	200
GNSS (Горизонтальна навігація (LNAV))	250
GNSS/Барометрично-вертикальна навігація (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовий маяк (LOC) з відстанемірним радіомаяком або без відстанемірного радіомаяка (DME)	250
Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) (закінчується на ½ морської милі)	250
SRA (закінчується на 1 морській милі)	300
SRA (закінчується на 2 морських милях або більше)	350
Всебічно направлений УКХ-радіомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправлений радіомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навігаційний УКХ-радіокомпас (VDF)	350

NSO.OP.112 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола літаків

- (a) MDH для заходження з кола літаків повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
- (1) таблична OCH для заходження з кола для конкретної категорії літаків;
 - (2) мінімальна висота для заходження з кола, зазначена у таблиці 1; або
 - (3) DH/MDH попередньої процедури заходження на посадку за приладами.
- (b) Мінімальна видимість для заходження з кола літаків повинна становити найбільшу з таких величин:
- (1) видимість для заходження з кола для конкретної категорії літаків, якщо такі дані опубліковано;
 - (2) мінімальну видимість, зазначену в таблиці 2; або
 - (3) дальність видимості на злітно-посадковій смугі/конвертовану метеорологічну видимість (RVR/CMV) попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

Таблиця 1

MDH та мінімальна видимість для заходження з кола залежно від категорії літаків

	Категорія літаків			
	A	B	C	D
MDH (у футах)	400	500	600	700
Мінімальна метеорологічна видимість (у метрах)	1 500	1 600	2 400	3 600

NSO.OP.113 ►M4 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола вертольотів у прибережній зоні ◀

MDH для заходження з кола вертольотів у береговій зоні повинна становити не менше ніж 250 футів, а метеорологічна видимість — не менше ніж 800 метрів.

NSO.OP.115 Процедури відправлення та заходження на посадку — літаки та вертольоти

- (a) Командир повітряного судна повинен використовувати процедури відправлення та заходження на посадку, схвалені державою розташування аеродрому, якщо такі процедури опубліковані для злітно-посадкової смуги чи FATO, що її планується використовувати.
- (b) Командир може відхилитися від офіційного маршруту відправлення, прибуття або від процедури заходження на посадку:
 - (1) за умови неухильного дотримання критеріїв польоту перешкод, повного врахування умов експлуатації та виконання всіх наказів служби УПП; або
 - (2) у разі наведення органом диспетчерського ОПП за допомогою радіолокатора.

▼M9

NSO.OP.116 Навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках — літаки та вертольоти

Якщо маршрут або процедура польоту вимагає PBN, командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб:

- (a) відповідна навігаційна специфікація PBN була вказана у AFM або в іншому документі, який був схвалений органом із сертифікації в рамках оцінювання льотної придатності або ґрунтується на такому схваленні; та
- (b) ПС експлуатувалося згідно з відповідною навігаційною специфікацією та обмеженнями AFM або іншого документа, згаданого вище.

▼M13

NSO.OP.120 Процедури зниження шуму — літаки та вертольоти

▼M1

Командир повітряного судна повинен враховувати опубліковані процедури для мінімізації впливу авіаційного шуму та одночасного гарантування пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

▼M11 _____

▼M1

NSO.OP.125 Забезпечення паливом та мастилом — літаки

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що літак має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за візуальними правилами польотів (VFR):
 - (i) у денний час — зльоту та посадки на тому самому аеродромі/посадковому майданчику, залишаючись на дистанції видимості від такого аеродрому/посадкового майданчика, польоту за запланованим маршрутом та щонайменше 10 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;
 - (ii) у денний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та щонайменше 30 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (iii) у нічний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та щонайменше 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення не потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (ii) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки, до запасного аеродрому та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:

- (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПР та затримки руху;
 - (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку літака або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

NSO.OP.126 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що вертоліт має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
- (1) у випадку польотів за VFR — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту; та
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром не потрібен або немає запасного аеродрому, придатного за погодними умовами — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки; або
 - (ii) якщо запасний аеродром потрібен — польоту, виконання заходження на посадку та відходження на друге коло на аеродромі/експлуатаційному майданчику запланованої посадки, а потім:
 - (A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та
 - (B) польоту протягом 30 хвилин на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над запасним аеродромом/експлуатаційним майданчиком за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
- (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПР та затримки руху;
 - (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку повітряного судна або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

▼ M11 _____

▼ M1

NSO.OP.130 Інструктаж пасажирів

Командир ПС повинен забезпечити, щоб перед початком або, у відповідних випадках, під час польоту пасажирів отримали інструктаж щодо аварійного обладнання та процедур застосування такого обладнання.

NSO.OP.135 Підготовка до польоту

▼ M9

- (a) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен переконатися будь-яким прийнятним методом, що космічне, наземне та/або надводне обладнання, у тому числі засоби зв'язку та навігаційні

засоби, які доступні та безпосередньо необхідні для виконання польоту та забезпечення безпечної експлуатації ПС, відповідають типу експлуатації, у рамках якої здійснюватиметься політ.

▼ M1

- (b) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен ознайомитися з усією доступною метеорологічною інформацією щодо запланованого польоту. Підготовка до польоту на велику відстань від місця відправлення та підготовка до кожного польоту за ППП повинні включати:
- (1) аналіз останніх отриманих погодних прогнозів погоди та метеозведень; та
 - (2) планування альтернативного курсу дій на випадок, якщо через погодні умови політ не можна буде завершити, як було заплановано.

NSO.OP.140 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — літаки

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 1 годину до і закінчується через 1 годину після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 1 години після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з цих періодів коротший, маневри заходження на посадку та посадки можна виконати за візуальних метеорологічних умов (VMC); або
- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
 - (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки; та
 - (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:
 - (i) нижній край хмар щонайменше на 300 метрів (1 000 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (ii) видимість становить не менше ніж 5,5 км або на 4 км перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою.

NSO.OP.141 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — вертольоти

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) процедура заходження на посадку за приладами визначена для аеродрому запланованої посадки, а доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 2 годин після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з цих періодів коротший, триватимуть такі погодні умови:
 - (1) нижній край хмар щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (2) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою; або
- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
 - (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки;
 - (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:
 - (i) нижній край хмар щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами;
 - (ii) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою; та

(3) визначений рубіж повернення (PNR) на випадок місця призначення у відкритому морі.

▼ M9

NSO.OP.142 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

Командир повітряного судна повинен забезпечити доступність достатніх засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі для аеродрому призначення у разі втрати можливості виконання запланованого заходження на посадку та посадки.

▼ M1

NSO.OP.145 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з пасажирями на борту

- (a) Забороняється заправляти повітряне судно авіаційним бензином (AVGAS), широкофракційним паливом або сумішшю цих видів палива, коли пасажирі перебувають на борту, в процесі посадки або висадки.
- (b) Для всіх інших видів палива, ПС не можна заправляти, якщо пасажирі перебувають на борту та у процесі посадки і висадки, якщо такий процес не контролюється командиром ПС чи іншими особами з відповідною кваліфікацією, які будуть готові розпочати та керувати евакуацією з ПС у найбільш практичний та оперативний спосіб.

▼ M11

NSO.OP.150 Перевезення пасажирів

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб до та під час руління, зльоту і посадки, а також у випадках, коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожен пасажир на борту перебував у своєму кріслі або спальному місці з належним чином зафіксованим ременем безпеки.

▼ M1

NSO.OP.155 Паління на борту — літаки та вертольоти

Командир повітряного судна повинен заборонити паління на борту:

- (a) якщо це необхідно в інтересах безпеки; та
- (b) під час заправки ПС.

▼ M13 _____

▼ M1

NSO.OP.160 Метеорологічні умови

- (a) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ тільки за умови, що остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що погодні умови на маршруті та на аеродромі призначення в розрахунковий час використання дорівнюють або перевищують застосовні експлуатаційні мінімуми VFR.
- (b) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ у напрямку запланованого аеродрому призначення тільки за умови, остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови на аеродромі призначення або щонайменше на одному із запасних аеродромів для аеродрому призначення дорівнюватимуть або будуть вищими ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.
- (c) Якщо окремі сегменти польоту виконуються за VFR та ППП, у відповідних випадках застосовується зазначена в (a) і (b) метеорологічна інформація.

NSO.OP.165 Лід та інші забруднення — наземні процедури

Командир повітряного судна повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у AFM.

NSO.OP.170 Лід та інші забруднення — польотні процедури

- (a) Командир повітряного судна повинен розпочинати політ або навмисно виконувати політ у очікуваних чи фактичних умовах обледеніння, тільки якщо літак є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів у таких умовах, як зазначено в пункті 2.а.5 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (b) Якщо ступінь обледеніння перевищує ступінь, для якого ПС є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах заздалегідь відомого обледеніння судно стикається з обледенінням, командир повітряного судна повинен негайно залишити умови обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту та, у разі необхідності, повідомити УПР про аварійну ситуацію.

NCO.OP.175 Умови для зльоту — літаки та вертольоти

Перед тим, як розпочати зліт, командир повітряного судна повинен переконатися у тому, що:

- (a) згідно з доступною інформацією, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги чи ФАТО, які використовуватимуться, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці; та
- (b) будуть дотримані застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

▼ M11 _____

▼ M1

NCO.OP.180 Імітація ситуацій у польоті

- (a) Під час перевезення пасажирів або вантажів командир повітряного судна не має права імітувати:
 - (1) ситуації, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
 - (2) політ у інструментальних метеорологічних умовах (ІМС).

▼ M13

- (b) Незважаючи на пункт (а), такі ситуації можуть імітуватися з пілотами-стажерами на борту під час навчальних польотів, які проводяться організацією з підготовки, згаданою у статті 10а Регламенту Комісії (ЄС) №1178/2011.

▼ M11

NCO.OP.185 Управління паливом у польоті

Командир повітряного судна повинен періодично перевіряти кількість придатного палива під час польоту, щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запас палива, необхідний для продовження польоту до аеродрому чи експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, та запланована кількість резервного палива згідно, як того вимагають пункти NCO.OP.125 або NCO.OP.126.

▼ M9

NCO.OP.190 Використання додаткового кисню

- (a) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб усі члени льотного екіпажу, які виконують суттєві обов'язки для безпеки повітряної експлуатації ПС, постійно використовували додатковий кисень у випадках, коли він визначає, що на висоті запланованого польоту нестача кисню може призвести до погіршення здібностей членів екіпажу, а також забезпечити, щоб додатковий кисень був доступним для пасажирів у випадках, коли нестача кисню може завдати їм шкоди.
- (b) У будь-якому іншому випадку, якщо командир повітряного судна не може визначити вплив нестачі кисню на всіх осіб на борту, він повинен забезпечити, щоб:
 - (1) усі члени екіпажу, які виконують на борту суттєві обов'язки для безпеки повітряної експлуатації ПС, використовували додатковий кисень протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–13 000 футів; та
 - (2) усі особи на борту використовували додатковий кисень протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме більше 13 000 футів.

▼ M1

NCO.OP.195 Виявлення наближення до поверхні землі

У разі надмірного наближення до землі, яке виявив командир повітряного судна або система попередження про небезпечне наближення до землі, командир повітряного судна повинен негайно виконати коригувальні дії для відновлення безпечних умов польоту.

НСО.ОР.200 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

Якщо використовується система ACAS II, експлуатаційні процедури та програми підготовки повинні відповідати Регламенту (ЄС) № 1332/2011.

▼ M15

НСО.ОР.205 Умови виконання заходження на посадку та посадки — літаки

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги, яка використовуватиметься, не перешкоджають безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼ M15

НСО.ОР.206 Умови виконання заходження на посадку та посадки — вертольоти

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), яка використовуватиметься, не перешкоджають безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼ M1

НСО.ОР.210 Початок і продовження заходження на посадку — літаки та вертольоти

- (a) Командир повітряного судна може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомленої дальності видимості на злітно-посадковій смузі/видимості (RVR/VIS).
- (b) Якщо повідомлені RVR/VIS менші, ніж застосовні мінімуми, заходження на посадку не може бути продовжене:
 - (1) нижче 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом; або
 - (2) до фінальної частини заходження на посадку у разі, якщо значення абсолютної/відносної висоти прийняття рішення (DA/H) або мінімальної абсолютної/відносної висоти зниження (MDA/H) становить більше ніж 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом.
- (c) Якщо параметри RVR недоступні, вони можуть бути отримані шляхом конвертування повідомлених значень видимості.
- (d) Якщо після прольоту на висоті 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом повідомлена величина RVR/VIS є нижчою, ніж застосовний мінімум, заходження на посадку може бути продовжене до DA/H або MDA/H.
- (e) Заходження на посадку може бути продовжене нижче DA/H або MDA/H, та посадка може бути завершена, якщо візуальні орієнтири, що відповідають типу заходження на посадку, визначаються для цільової злітно-посадкової смуги в DA/H або MDA/H та утримуються на належному рівні.
- (f) Зона приземлення RVR повинна завжди контролюватися.

▼ M11 _____

▼ M9

НСО.ОР.220 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

Якщо використовується ACAS II, командир повітряного судна повинен застосовувати відповідні експлуатаційні процедури та мати належну підготовку.

▼ M1

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

NCO.POL.100 Експлуатаційні обмеження — усі повітряні судна

▼ M11

- (a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та положення центра ваги (CG) ПС повинні відповідати будь-яким обмеженням, зазначеним у AFM або в еквівалентному документі.

▼ M1

- (b) На борту повинні бути плакати, переліки, маркування приладів або їхні поєднання, які містять експлуатаційні обмеження, передбачені у AFM, як візуальні засоби повідомлення.

▼ M11

NCO.POL.105 Зважування

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса та CG повітряного судна були визначені шляхом фактичного зважування до введення в експлуатацію. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та баланс. Така інформація повинна бути доступною командирі повітряного судна. Повітряне судно повинне бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та баланс.

▼ M13

- (b) Зважування повинне виконуватися виробником ПС або схваленою організацією з технічного обслуговування.

▼ M1

NCO.POL.110 Льотно-технічні характеристики — загальні положення

Командир повітряного судна повинен здійснювати експлуатацію ПС тільки за умови, що його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосовних правил повітряних перевезень та всіх інших обмежень, які застосовуються до польоту, повітряного простору або аеродромів чи експлуатаційних майданчиків, які використовуються, з урахуванням точності будь-яких використовуваних карт і схем.

ПІДЧАСТИНА D

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

NCO.IDE.A.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
- (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.A.190;
 - (3) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.A.195; або
 - (4) встановлені на літаку.

▼ M14

- (b) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:

- (1) запасні запобіжники;
- (2) портативні освітлювальні прилади;
- (3) хронометр;
- (4) набір для надання першої медичної допомоги;

- (5) сигнальне та рятувальне обладнання;
 - (6) якір та обладнання для швартування;
 - (7) пристрій для фіксації дитини;
 - (8) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (b) Прилади та обладнання, що їх не вимагають положення додатка VII (Part-NCO), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
- (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів чи обладнання, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів NCO.IDE.A.190 і NCO.IDE.A.195 додатка VII;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼ M1

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

NCO.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) літак експлуатується відповідно до MEL, якщо він встановлений; або
- (b) літак має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCO.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі, для заміни запобіжників, які можна замінювати під час польоту.

NCO.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

Літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака;
- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

NCO.IDE.A.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼ M14

(3) барометричної висоти;

▼M1

(4) швидкості за приладами; та

(5) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

(b) Окрім засобів, зазначених у пункті (a), літаки, які експлуатуються у візуальних метеорологічних умовах (VMC) в нічний час або в умовах, коли літак не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:

(1) засобами для вимірювання та відображення:

(i) повороту та ковзання;

(ii) просторового положення;

(iii) вертикальної швидкості; та

(iv) стабілізованого курсу;

та

(2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади.

(b) Окрім засобів, зазначених у пунктах (a) і (b), літаки, які експлуатуються в умовах, у яких їх не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння

NSO.IDE.A.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

(a) засобами для вимірювання та відображення:

(1) магнітного курсу;

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

(3) барометричної висоти;

▼M1

(4) швидкості за приладами;

(5) вертикальної швидкості;

(6) повороту та ковзання;

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря; та

(10) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха;

(b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади; та

(c) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.

NSO.IDE.A.130 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

Газотурбінні літаки, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел понад 9, повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам:

(a) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 1 січня 2011 року, — до обладнання класу А, як зазначено в застосовному стандарті; або

- (b) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2011 року включно, — до обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

NCO.IDE.A.135 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Літаки, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NCO.IDE.A.140 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Літаки повинні бути обладнані:

- (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;

▼ M14

- (2) ременями безпеки на кожному кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці;

▼ M1

- (3) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців; та

▼ M9

- (4) у випадку літаків, які вперше отримали CofA починаючи з 25 серпня 2016 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі члена льотного екіпажу, яка має одну точку відкриття замка фіксатора.

▼ M1

NCO.IDE.A.145 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки повинні бути обладнані набором для надання першої медичної допомоги.

- (b) Набір для надання першої медичної допомоги повинен:

- (1) бути легкодоступними для використання; та

- (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

NCO.IDE.A.150 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

- (a) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.

- (b) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:

- (1) всіх членів екіпажу та:

- (i) 100% пасажирів протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15 000 футів, але у жодному разі не менше 10-хвилинного запасу;

- (ii) щонайменше 30% пасажирів протягом будь-якого періоду, коли, у разі розгерметизації та з урахуванням обставин польоту, барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 14 000–15 000 футів; та

- (iii) щонайменше 10% пасажирів протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–14 000 футів;

та

- (2) усіх осіб у пасажирському салоні протягом щонайменше 10 хвилин, якщо літак виконує політ на барометричній висоті понад 25 000 футів або виконує політ на меншій висоті за умов, за яких безпечне зниження за 4 хвилини до барометричної висоти 13 000 футів буде неможливим.

- (c) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висоті вище 25 000 футів, повинні бути додатково оснащені приладом для попередження льотного екіпажу про втрату герметичності.

▼ M9

NSO.IDE.A.155 Додатковий кисень — літаки без гермокабін

Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом NSO.OP.190, необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.

▼M1

NSO.IDE.A.160 Переносні вогнегасники

▼M13

- (a) Літаки, окрім літаків ELA1, повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
- (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

▼M1

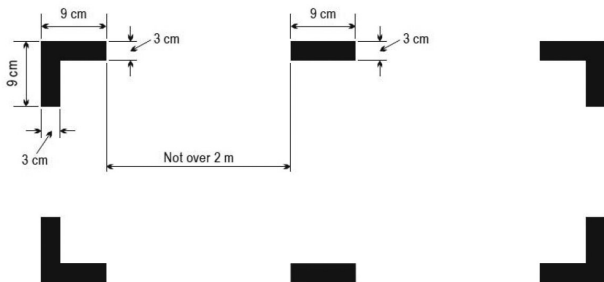
- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

NSO.IDE.A.165 Маркування місць аварійного вирубання обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі літака, які підходять для вирубання обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубання обшивки



NSO.IDE.A.170 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

- (a) Літаки повинні бути обладнані:
- (1) ELT будь-якого типу у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше;
 - (2) автоматичним ELT у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року; або
 - (3) у випадку літаків, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел шість або менше, — рятувальним ELT (ELT(S)) або індивідуальним радіолокаційним маяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або пасажир.
- (b) ELT будь-якого типу та PLB повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

NSO.IDE.A.175 Політ над водною поверхнею

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними індивідуальними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях:

- (1) одномоторні сухопутні повітряні судна, якщо:
 - (i) політ здійснюється над водною поверхнею на відстань, яка перевищує відстань планування; та
 - (ii) вони виконують зліт або посадку на аеродромі чи експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких, на думку командира повітряного судна, проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду;
- (2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею; та
- (3) літаки, які експлуатуються на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше.
- (b) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані:
 - (1) одним якорем; та
 - (2) одним плавучим якорем для допомоги у маневруванні; та
 - (3) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.
- (c) Командир літака, експлуатація якого здійснюється на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
 - (1) обладнання для подачі сигналів лиха;
 - (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
 - (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.

NCO.IDE.A.180 Аварійно-рятувальне обладнання

Літаки, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані таким сигнальним та рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають місцевості, над якою здійснюється політ.

NCO.IDE.A.190 Обладнання радіозв'язку

- (a) Якщо цього вимагають застосовні правила повітряного простору, у якому здійснюється політ, літаки бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке забезпечує двосторонній зв'язок із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку, якщо цього вимагає пункт (a) повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (c) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.

NCO.IDE.A.195 Навігаційне обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані будь-яким навігаційним обладнанням, яке забезпечить їхню експлуатацію відповідно до:
 - (1) плану польоту ОПП, якщо застосовується; та
 - (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.

- (c) Літаки, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼M9

- (d) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼M14

- (e) Літаки повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Прийомовідповідач

Якщо цього вимагають правила повітряного простору, у якому виконується політ, літаки повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокатором (BORL) з усіма необхідними функціями.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Командир повітряного судна повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних до повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, командир повітряного судна повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках командир повітряного судна не повинен використовувати помилкові дані.

▼M1

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

NCO.IDE.H.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
- (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.H.190;
 - (3) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.H.195; або
 - (4) встановлені на вертольоті.

▼M14

- (b) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:

- (1) портативні освітлювальні прилади;
- (2) хронометр;
- (3) набір для надання першої медичної допомоги;
- (4) сигнальне та рятувальне обладнання;
- (5) якір та обладнання для швартування;

- (6) пристрій для фіксації дитини;
- (7) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (b) Прилади та обладнання або аксесуари, що їх не вимагають положення додатка VII (Part-NCO), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
 - (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів NCO.IDE.H.190 і NCO.IDE.H.195 додатка VII;
 - (2) прилади та обладнання або аксесуари не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼M1

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

NCO.IDE.H.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій вертольота, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) вертоліт експлуатується відповідно до MEL, якщо він встановлений; або
- (b) вертоліт має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCO.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

Вертольоти, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;
- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

NCO.IDE.H.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Вертольоти, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

- (3) барометричної висоти;

▼M1

- (4) швидкості за приладами; та
- (5) ковзання.
- (b) Окрім засобів, зазначених у пункті (a) вертольоти, які експлуатуються у VMC в нічний час чи коли видимість становить менше ніж 1 500 метрів або в умовах, коли вертоліт не може бути утримано на

заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:

- (1) засобами для вимірювання та відображення:
 - (i) просторового положення;
 - (ii) вертикальної швидкості; та
 - (iii) стабілізованого курсу; та
- (2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади.
- (b) Окрім засобів, зазначених у пунктах (a) і (b), вертольоти, які експлуатуються в умовах видимості менше ніж 1 500 метрів або в умовах, у яких вертоліт не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння

NSO.IDE.H.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

- (a) засобами для вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

- (3) барометричної висоти;

▼M1

- (4) швидкості за приладами;
- (5) вертикальної швидкості;
- (6) ковзання;
- (7) просторового положення;
- (8) стабілізованого курсу; та
- (9) температури зовнішнього повітря;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади;
- (c) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння; та
- (d) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервними приладами.

NSO.IDE.H.126 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Вертольоти, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

NSO.IDE.H.135 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Вертольоти, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NSO.IDE.H.140 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані:

▼M14

- (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше, або робочим місцем для кожного члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань на борту;

- (2) ременями безпеки на кожному пасажирському кріслі, ременями фіксації на кожному спальному місці та пристроями фіксації на кожному робочому місці;

▼ M1

- (3) вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2012 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба для кожного пасажера на борту, вік якого становить 24 місяці або більше;
- (4) пристроєм для фіксації дитини для кожної особи на борту віком до 24 місяців; та
- (5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу.
- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати одну точку відкриття замка фіксатора.

NSO.IDE.H.145 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані набором для надання першої медичної допомоги.
- (b) Набір для надання першої медичної допомоги повинен:
- (1) бути легкодоступними для використання; та
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

▼ M9

NSO.IDE.H.155 Додатковий кисень — вертольоти без гермокабін

Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом NSO.OP.190, необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.

▼ M1

NSO.IDE.H.160 Переносні вогнегасники

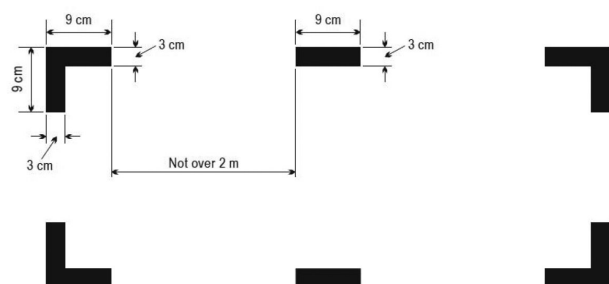
- (a) Вертольоти, окрім вертольотів ELA2, повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
- (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.
- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

NSO.IDE.H.165 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі вертольота, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



NSO.IDE.H.170 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

- (a) Вертольоти, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел більше шести, повинні бути обладнані:
 - (1) автоматичним ELT; та
 - (2) одним рятувальним ELT (ELT(S)) у рятувальному плоті або рятувальному жилеті, якщо вертоліт експлуатується на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 3 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості.
- (b) Вертольоти, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел шість або менше, повинні бути обладнані одним ELT(S) або індивідуальним радіомаяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або пасажир.
- (c) ELT будь-якого типу та PLB повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

NSO.IDE.H.175 Політ над водною поверхнею

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними індивідуальними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
 - (1) у разі польоту над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (2) у разі польоту водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (3) у разі зльоту та посадки на аеродромі/експлуатаційному майданчику, на якому траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.
- (b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.
- (c) Командир вертольота, експлуатація якого здійснюється над водною поверхнею на відстані від суші, яка відповідає більше ніж 30 хвилинам польотного часу на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
 - (1) обладнання для подачі сигналів лиха;
 - (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
 - (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.
- (d) Командир повітряного судна повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту у разі вимушеної посадки на воду для ухвалення рішення про те, чи мають усі особи на борту бути одягнуті у рятувальні жилети, що їх вимагає пункт (a).

NSO.IDE.H.180 Аварійно-рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані таким сигнальним та рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають місцевості, над якою здійснюється політ.

▼ M14

NSO.IDE.H.185 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

Вертольоти, які виконують польоти у несприятливому середовищі на відстані від берега, яка перевищує 50 морських миль, повинні:

- (b) мати конструкцію, яка передбачає посадку на воду згідно з відповідними сертифікаційними специфікаціями;
- (b) бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду згідно з відповідними сертифікаційними специфікаціями;
- (c) оснащуватися відповідним аварійно-рятувальним обладнанням.

▼ M1

NSO.IDE.H.190 Обладнання радіозв'язку

- (a) Якщо цього вимагають застосовні правила повітряного простору, у якому здійснюється політ, вертольоти бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке забезпечує двосторонній зв'язок із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку, якщо цього вимагає пункт (a) повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (c) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.
- (d) Якщо окрім бортової переговорної системи для льотного екіпажу відповідно до положень NSO.IDE.H.135 вертольоти повинні застосовувати систему радіозв'язку, вони повинні бути оснащені кнопкою передачі на пристрої управління для кожного пілота та/або члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

NSO.IDE.H.195 Навігаційне обладнання

- (a) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, яке забезпечить можливість їх експлуатації відповідно до:
 - (1) плану польоту ОПП, якщо застосовується; та
 - (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.
- (c) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ M9

- (d) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼ M14

- (e) Вертольоти повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ M1

NSO.IDE.H.200 Прийомовідповідач

Якщо цього вимагають правила повітряного простору, у якому виконується політ, вертольоти повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокатором (ВОРЛ) з усіма необхідними функціями.

▼ M9

NSO.IDE.H.205 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних до повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках командир повітряного судна не повинен використовувати помилкові дані.

▼ M13 _____

▼ M11 _____

▼ M4

ПІДЧАСТИНА Е

СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ

СЕКЦІЯ 1

Загальна інформація

▼ M5

NSO.SPEC.100 Сфера застосування

Ця підчастина встановлює спеціальні вимоги, які повинні виконуватися командиром повітряного судна, що здійснює некомерційну спеціалізовану експлуатацію моторного ПС іншої ніж складної конструкції.

▼ M4

NSO.SPEC.105 Контрольний перелік

- (a) До початку спеціалізованої експлуатації командир повітряного судна проводить оцінювання ризику та складності діяльності для визначення небезпек і пов'язаних ризиків, властивих експлуатації, та впроваджує заходи з пом'якшення ризиків.
- (b) Спеціалізована експлуатація повинна здійснюватися відповідно до контрольного переліку. На основі оцінювання ризику командир повітряного судна повинен встановити контрольний перелік, що відповідає спеціалізованій діяльності та використовуваному ПС, враховуючи вимоги кожної секції цієї підчастини.
- (c) Контрольний перелік, який стосується обов'язків командира повітряного судна, членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань, повинен бути легкодоступним впродовж кожного польоту.
- (d) Контрольна карта повинна підлягати регулярному перегляду та оновленню у відповідних випадках.

NSO.SPEC.110 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

У будь-який час, коли члени екіпажу та спеціалісти з виконання завдань залучені до експлуатації, командир повітряного судна повинен:

- (a) забезпечити відповідність членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань вимогам NSO.SPEC.115 та NSO.SPEC.120;
- (b) не розпочинати політ, якщо будь-який член екіпажу або спеціаліст з виконання завдань неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому чи вплив психоактивної речовини;
- (c) продовжувати політ не далі, ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, якщо спроможність будь-якого члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;

- (d) забезпечити дотримання членами екіпажу та спеціалістам з виконання завдань законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.
- (e) забезпечити можливість спілкування всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань однією мовою; та

▼M9

- (f) забезпечити, щоб спеціалісти з виконання завдань та члени льотного екіпажу постійно використовували додатковий кисень у випадках, коли він визначає, що на висоті запланованого польоту нестача кисню може призвести до погіршення здібностей членів екіпажу або завдати шкоди спеціалістам з виконання завдань. У разі, коли командир повітряного судна не може визначити вплив нестачі кисню на всіх осіб на борту, він повинен забезпечити, щоб спеціалісти з виконання завдань та члени екіпажу постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10 000 футів впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів.

▼M4

NCO.SPEC.115 Обов'язки членів екіпажу

- (a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків. Обов'язки членів екіпажу повинні бути зазначені в контрольному переліку.

▼M11

- (b) Впродовж критичних фаз польоту або коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, член екіпажу повинен бути пристебнутим засобом фіксації на призначеному робочому місці, якщо інше не зазначено в контрольному переліку.

▼M4

- (c) Під час польоту член льотного екіпажу на своєму робочому місці повинен бути пристебнутим своїм ременем безпеки.
- (d) Під час польоту біля органів керування повітряним судном завжди повинен залишатися щонайменше один кваліфікований член льотного екіпажу.
- (e) Член екіпажу не повинен бути допущеним до виконання своїх обов'язків на борту ПС:
 - (1) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він страждає від втоми, як зазначено у 7.f. додатка I до Регламенту (ЄС) № 216/2008, або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати свої обов'язки; або
 - (2) якщо член екіпажу перебуває під впливом психоактивних речовин чи алкоголю або якщо він неспроможний виконувати свої обов'язки з інших причин, зазначених у пункті 7.g додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (f) Член екіпажу, який працює більше ніж у одного експлуатанта, повинен:
 - (1) вести індивідуальні записи щодо польотного і службового часу та періодів відпочинку, як зазначено у додатку III (Part-ORO), підчастині FTL до Регламенту (ЄС) № 965/2012, якщо застосовно; та
 - (2) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.
- (g) Член екіпажу повинен доповідати командирі повітряного судна про:
 - (1) будь-які несправності, відмови, порушення роботи або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, у тому числі аварійних систем; та
 - (2) будь-які інциденти, які поставили або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

NCO.SPEC.120 Обов'язки спеціалістів з виконання завдань

- (a) Будь-який спеціаліст з виконання завдань є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків. Обов'язки спеціалістів з виконання завдань повинні бути зазначені в контрольному переліку.

▼M11

- (b) Впродовж критичних фаз польоту або коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, спеціаліст з виконання завдань повинен бути пристебнутим засобом фіксації на призначеному робочому місці, якщо інше не зазначено в контрольному переліку.

▼M4

- (c) Спеціаліст з виконання завдань повинен забезпечити, щоб він був пристебнутим засобом фіксації під час виконання спеціальних завдань із відкритими або знятими зовнішніми дверима.
- (d) Спеціаліст з виконання завдань повинен доповісти командирі повітряного судна про:
- (1) будь-які несправності, відмови, порушення роботи або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, у тому числі аварійних систем; та
 - (2) будь-які інциденти, які поставили або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

НСО.СПЕС.125 Інструктаж з безпеки

- (a) Перед зльотом командир повітряного судна повинен провести спеціалістам з виконання завдань інструктаж щодо:
- (1) аварійного обладнання та процедур;
 - (2) експлуатаційних процедур, пов'язаних зі спеціальними завданнями перед кожним польотом або серією польотів.
- (b) Інструктаж з питань, зазначених у (a)(2), не вимагається, якщо спеціалісти з виконання завдань були проінструктовані щодо експлуатаційних процедур перед початком експлуатаційного сезону в цьому календарному році.

НСО.СПЕС.130 Мінімальна висота прольоту перешкод — польоти за ППП

Командир повітряного судна повинен встановити мінімальну висоту для кожного польоту, яка забезпечує необхідну висоту прольоту наземних перешкод для усіх сегментів маршруту згідно з ППП. Такі мінімальні висоти польоту не повинні бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає ПС.

НСО.СПЕС.135 Забезпечення паливом та мастилом — літаки

Положення НСО.ОР.125(a)(1)(i) не застосовуються до буксирування планера, льотної демонстрації, експлуатації для виконання пілотажних маневрів або змагальних польотів.

НСО.СПЕС.140 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

Незважаючи на положення НСО.ОР.126(a)(1), командир вертольота може розпочати політ за VFR у денний час, тільки якщо він залишається на відстані 25 морських миль від аеродрому/експлуатаційного майданчика відправлення із запасом пального щонайменше на 10 хвилин польоту на оптимальній швидкості.

НСО.СПЕС.145 Імітація ситуацій у польоті

Окрім випадків, коли спеціаліст з виконання завдань перебуває на борту ПС для підготовки, командир повітряного судна повинен утримуватися у разі перевезення спеціаліста з виконання завдань від імітації:

- (a) ситуацій, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
- (b) польоту в інструментальних метеорологічних умовах (ІМС).

НСО.СПЕС.150 Виявлення наближення до поверхні землі

Система попередження про небезпечне наближення до землі, якщо вона встановлена на ПС, може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм характером вимагають експлуатації ПС на відстані від землі, яка є нижчою, ніж та, яка активує систему попередження про небезпечне наближення до землі.

НСО.СПЕС.155 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

Незважаючи на НСО.ОР.200, ACAS II може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм характером вимагають експлуатації ПС на відстані одне від одного, яка є нижчою, ніж та, яка активує ACAS.

НСО.СПЕС.160 Спускання небезпечних вантажів

Командир повітряного судна не повинен здійснювати експлуатацію ПС над густонаселеними районами міст чи населених пунктів або над скупченням людей на відкритому просторі під час викиду небезпечних вантажів.

NSO.SPEC.165 Перевезення та використання зброї

- (a) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб під час перевезення зброї з метою виконання спеціальних завдань вона була закріпленою, якщо не використовується.
- (b) Спеціаліст з виконання завдань, який використовує зброю, повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки повітряного судна, осіб на борту та на землі від небезпеки.

NSO.SPEC.170 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — літаки

У разі експлуатації літака на висоті менше ніж 150 метрів (500 футів) над негустонаселеним районом для літаків, які не можуть підтримувати ешелон польоту у разі відмови критичного двигуна, командир повітряного судна повинен:

- (a) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна; та
- (b) провести інструктаж усіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.

NSO.SPEC.175 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — вертольоти

- (a) Командир повітряного судна може експлуатувати повітряне судно над густонаселеними районами за умови, що:

- (1) вертоліт сертифікований за категорією А або В; та
- (2) запроваджені засоби безпеки для запобігання невинуватим загрози для осіб або власності на землі.

- (b) Командир повітряного судна повинен:

- (1) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна; та
 - (2) провести інструктаж усіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.
- (c) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб маса при зльоті, посадці або зависанні не перевищувала максимальної маси, визначеної для:
 - (1) зависання поза зоною повітряної подушки (HOGE) з усіма двигунами у справному стані на належній номінальній потужності; або
 - (2) якщо переважають умови, за яких HOGE не може бути впроваджений, маса вертольота не повинна перевищувати максимальної маси, визначеної для зависання у зоні повітряної подушки (HIGE) з усіма двигунами, які працюють на належній номінальній потужності, за умови переважання умов, які надають змогу виконання HIGE з максимальною визначеною масою.

СЕКЦІЯ 2

Експлуатація вертольота з вантажем на зовнішній підвісці (HESLO)

NSO.SPEC.HESLO.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік HESLO повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NSO.SPEC.HESLO.105 Спеціальне обладнання HESLO

Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше:

- (a) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативним засобом для того, щоб бачити гаки/вантаж; та
- (b) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення ваги вантажу.

NCO.SPEC.HESLO.110 Перевезення небезпечних вантажів

Експлуатант, який перевозить небезпечні вантажі до або з безпілотних майданчиків чи віддалених районів, повинен подати до компетентного органу заявку на отримання звільнення від вимог технічних інструкцій, якщо він має намір не виконувати вимоги таких інструкцій.

СЕКЦІЯ 3

Експлуатація, пов'язана із зовнішнім перевезенням особи (НЕС)

NCO.SPEC.HES.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік НЕС повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NCO.SPEC.HES.105 Спеціальне обладнання для НЕС

- (a) Вертоліт повинен бути обладнаний:
 - (1) обладнанням для піднімання або вантажним гаком;
 - (2) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативним засобом для того, щоб бачити гак; та
 - (3) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення ваги вантажу.

▼ M14

- (a) Встановлення всього обладнання для підйомників або вантажних гаків, окрім простої PCDS, та будь-які подальші зміни повинні мати схвалення льотної придатності, що відповідає запланованим функціям.

▼ M4

СЕКЦІЯ 4

Експлуатація парашутів (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік PAR повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NCO.SPEC.PAR.105 Перевезення членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань

Вимоги, встановлені NCO.SPEC.120(c), не застосовуються до спеціалістів з виконання завдань, які виконують стрибки з парашутом.

NCO.SPEC.PAR.110 Крісла

Незважаючи на положення NCO.IDE.A.140(a)(1) та NCO.IDE.H.140(a)(1), підлога повітряного судна може використовуватися як сидіння за умови наявності засобів для того, щоб спеціаліст з виконання завдань

тримався та був зафіксованим.

NCO.SPEC.PAR.115 Додатковий кисень

Незважаючи на положення NCO.SPEC.110(f), вимоги до використання додаткового кисню не застосовуються до членів екіпажу, інших ніж командир повітряного судна та спеціаліста з виконання завдань, який виконує суттєві обов'язки для виконання спеціальних завдань, коли висота у кабіні:

- (a) перевищує 13 000 футів протягом періоду не більше ніж 6 хвилин; або
- (b) перевищує 15 000 футів протягом періоду не більше ніж 3 хвилини.

▼M14

NCO.SPEC.PAR.120 Перевезення та спускання небезпечних вантажів

Незважаючи на пункт NCO.SPEC.160, парашутисти можуть виходити з ПС для випускання парашута над густонаселеними районами міст чи населених пунктів або над скупченням людей на відкритій поверхні, буксуючи димові пристрої, за умови, що такі пристрої вироблені для такої мети.

▼M4

СЕКЦІЯ 5

Пілотажні польоти (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік ABF повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NCO.SPEC.ABF.105 Документи та інформація

Такі документи та інформація, перелічені в NCO.GEN.135(a), не повинні перевозитися під час ABF:

- (a) деталі поданого ОПП плану польоту, якщо застосовно;
- (b) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту/району передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту; та
- (c) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;

NCO.SPEC.ABF.110 Обладнання

До ABF не застосовуються такі вимоги:

- (a) набори для надання першої медичної допомоги, передбачені у NCO.IDE.A.145 та NCO.IDE.H.145;
- (b) ручні вогнегасники, передбачені у NCO.IDE.A.160 та NCO.IDE.H.180; та
- (c) ELT або індивідуальні радіомаяки, як передбачено у NCO.IDE.A.170 та NCO.IDE.H.170.

▼M14

СЕКЦІЯ 6

Контрольні польоти після технічного обслуговування (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Рівні контрольних польотів після технічного обслуговування

Перед проведенням контрольного польоту після технічного обслуговування експлуатант повинен визначити застосовний рівень контрольного польоту після технічного обслуговування таким чином:

- (a) контрольний політ після технічного обслуговування рівня А — для польоту, у якому планується використання процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях, як визначено у керівництві з льотної експлуатації ПС, або у разі, якщо політ необхідний для підтвердження функціонування допоміжної системи або інших захисних пристроїв;
- (b) контрольний політ після технічного обслуговування рівня В — для будь-якого контрольного польоту після технічного обслуговування, окрім контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А.

NCO.SPEC.MCF.105 Експлуатаційні обмеження

- (a) Як відступ від пункту NCO.GEN.105(a)(4) цього додатка, контрольний політ після технічного обслуговування може проводитися повітряним судном, яке було допущене до експлуатації після неповного технічного обслуговування згідно з пунктом М.А.801(g) або пунктом 145.А.50(е) додатка І до Регламенту Комісії (ЄС) № 1321/2014.

▼M15

- (b) Як відступ від пункту NCO.GEN.105(a)(4) цього додатка, контрольний політ після технічного обслуговування може проводитися повітряним судном, яке було допущене до експлуатації після неповного технічного обслуговування згідно з пунктом пунктами М.А.801(f) додатка І (Part-M), 145.А.50(е) додатка ІІ (Part-145) чи МL.А.801(f) додатка Vb (Part-ML) до Регламенту Комісії (ЄС) № 1321/2014.

▼M14

NCO.SPEC.MCF.110 Контрольний перелік та інструктаж з безпеки

- (a) Контрольний перелік, згаданий у пункті NCO.SPEC.105, повинен оновлюватися за необхідності перед кожним контрольним польотом після технічного обслуговування та враховувати експлуатаційні процедури, яких заплановано дотримуватися впродовж окремого контрольного польоту після технічного обслуговування.
- (b) Незважаючи на пункт NCO.SPEC.125(b), інструктаж з безпеки спеціаліста з виконання завдань вимагається перед кожним контрольним польотом після технічного обслуговування.

NCO.SPEC.MCF.120 Вимоги до льотного екіпажу

При відборі члена льотного екіпажу для проведення контрольного польоту після технічного обслуговування експлуатант повинен враховувати складність конструкції повітряного судна та рівень контрольного польоту після технічного обслуговування, визначений згідно з пунктом NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Склад екіпажу та особи на борту

- (a) Командир повітряного судна повинен визначити потребу в додаткових членах екіпажу чи спеціалістах з виконання завдань перед кожним запланованим контрольним польотом після технічного обслуговування з урахуванням очікуваного робочого навантаження члена льотного екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань та оцінювання ризику.
- (b) Командир повітряного судна не повинен допускати на борт осіб, окрім тих, що їх вимагає пункт (а), під час контрольних польотів після технічного обслуговування рівня А.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.130 Імітація процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях під час польоту

Як відступ від пункту NCO.SPEC.145, командир повітряного судна може імітувати ситуації, які вимагають застосування процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях, зі спеціалістами з виконання завдань на борту, якщо така імітація необхідна для виконання мети польоту, та якщо вона була визначена у контрольному переліку, згаданому в пункті NCO.SPEC.MCF.110, або в експлуатаційних процедурах.

▼M14

NCO.SPEC.MCF.140 Системи та обладнання

Якщо метою контрольного польоту після технічного обслуговування є перевірка належного функціонування системи чи обладнання, така система чи обладнання визначаються як потенційно ненадійні, та перед

початком польоту повинно бути погоджено належні заходи з пом'якшення ризиків для мінімізації ризику для безпеки польоту.

▼M4

ДОДАТОК VIII

СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

Частина--SPO (PART-SPO)

SPO.GEN.005 Сфера застосування

▼M14

- (a) Положення цього додатка застосовуються до будь-якої спеціалізованої експлуатації, у якій повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності, таких як сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама або контрольні польоти після технічного обслуговування.

▼M5

- (b) Незважаючи на пункт (a), некомерційна спеціалізована експлуатація моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції повинна відповідати вимогам додатка VII (Part-NCO).
- (c) Незважаючи на пункт (a), такі види експлуатації моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції можуть проводитися відповідно до додатка VII (Part-NCO):

▼M4

- (1) змагальні польоти або льотні демонстрації за умови, що плата або інша винагорода за такий політ обмежується відшкодуванням прямих витрат та є пропорційною внеском до річних витрат, та призами, вартість яких визначається компетентним органом.

▼M13

- (2) стрибки з парашутом, буксирування планерів або виконання пілотажних польотів організаціями з підготовки з основним місцем діяльності у державі-члені, згаданими у статті 10a Регламенту (ЄС) № 1178/2011, або організаціями, створеними з метою просування повітряного спорту або авіації дозволя, за умови, що повітряне судно експлуатується організацією, яка є власником або орандарем на умовах лізингу без екіпажу, виконання польоту не приносить прибутку іншій особі, окрім цієї організації, та що, якщо до польотів залучаються особи, які не є членами організації, такі польоти не є основною діяльністю організації.

▼M4

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

▼M14

SPO.GEN.100 Компетентний орган

Компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта або у якій експлуатант має осідок чи проживає.

▼M4

SPO.GEN.101 Методи відповідності

Експлуатант може застосовувати альтернативні схваленим Агентством методи відповідності для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам.

▼M13 _____

▼M4

SPO.GEN.105 **Обов'язки членів екіпажу**

- (a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків. Обов'язки членів екіпажу повинні бути зазначені у стандартних експлуатаційних процедурах (СОП) та, у відповідних випадках, у керівництві з експлуатації.

▼M11

- (b) Впродовж критичних фаз польоту або коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, член екіпажу повинен бути пристебнутим засобом фіксації на призначеному робочому місці, якщо інше не зазначено в СОП.

▼M4

- (c) Під час польоту член льотного екіпажу на своєму робочому місці повинен бути пристебнутим своїм ременем безпеки.
- (d) Під час польоту біля органів керування повітряним судном завжди повинен залишатися щонайменше один кваліфікований член льотного екіпажу.
- (e) Член екіпажу не повинен бути допущеним до виконання своїх обов'язків на борту ПС:
 - (1) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він страждає від втоми, як зазначено у 7.f. додатка I до Регламенту (ЄС) № 216/2008, або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати свої обов'язки; або
 - (2) якщо член екіпажу перебуває під впливом психоактивних речовин чи алкоголю або якщо він неспроможний виконувати свої обов'язки з інших причин, зазначених у пункті 7.g. додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (f) Член екіпажу, який працює більше ніж у одного експлуатанта, повинен:
 - (1) вести індивідуальні записи щодо польотного і службового часу та періодів відпочинку, як зазначено у додатку III (Part-ORO), підчастині FTL до Регламенту (ЄС) № 965/2012, якщо застосовно; та
 - (2) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.
- (g) Член екіпажу повинен доповідати командирі повітряного судна про:
 - (1) будь-які несправності, відмови, порушення роботи або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, у тому числі аварійних систем; та
 - (2) будь-які інциденти, які поставили або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

SPO.GEN.106 **Обов'язки спеціалістів з виконання завдань**

- (a) Будь-який спеціаліст з виконання завдань є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків. Обов'язки спеціалістів з виконання завдань повинні бути зазначені в СОП.

▼M11

- (b) Впродовж критичних фаз польоту або коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, спеціаліст з виконання завдань повинен бути пристебнутим засобом фіксації на призначеному робочому місці, якщо інше не зазначено в СОП.

▼M4

- (c) Спеціаліст з виконання завдань повинен забезпечити, щоб він був пристебнутим засобом фіксації під час виконання спеціальних завдань із відкритими або знятими зовнішніми дверима.
- (d) Спеціаліст з виконання завдань повинен доповідати командирі повітряного судна про:
 - (1) будь-які несправності, відмови, порушення роботи або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, у тому числі аварійних систем; та
 - (2) будь-які інциденти, які поставили або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

SPO.GEN.107 **Обов'язки та повноваження командира повітряного судна**

- (a) Командир повітряного судна відповідає за:
- (1) безпеку повітряного судна та всіх членів екіпажу, спеціалістів з виконання завдань та вантажу, які перебувають на борту під час експлуатації;
 - (2) ініціювання, продовження, припинення або відхилення маршруту польоту в інтересах безпеки;
 - (3) забезпечення дотримання всіх експлуатаційних процедур та контрольних переліків згідно з відповідним керівництвом;
 - (4) забезпечення дотримання перед початком польоту всіх експлуатаційних обмежень, зазначених у пункті 2.а.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, а саме:
 - (i) повітряне судно придатне до польоту;
 - (ii) повітряне судно належним чином зареєстроване;

▼ M13

- (iii) прилади та обладнання, необхідні для виконання польоту, встановлено на ПС, та вони є справними, якщо експлуатацію з несправним обладнанням не дозволено згідно з переліком мінімального обладнання (MEL) або еквівалентним документом, якщо застосовно, як того вимагають пункти SPO.IDE.A.105 або SPO.IDE.H.105;

▼ M11

- (iv) маса повітряного судна і розташування центру ваги дають змогу здійснити політ у межах, встановлених у документації щодо льотної придатності;

▼ M4

- (v) усе обладнання та багаж належним чином завантажено та закріплено; ► M9 ————— ◀
- (vi) експлуатаційні обмеження повітряного судна, як зазначено в керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM), не буде перевищено в будь-який час протягом польоту; ► M9 та ◀

▼ M9

- (vii) будь-яка навігаційна база даних, що вимагається для PBN, є придатною та актуальною;

▼ M4

- (5) призупинення початку польоту, якщо він або будь-який інший член екіпажу чи спеціаліст з виконання завдань неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому чи вплив психоактивної речовини;
- (6) продовження польоту не далі, ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, якщо його спроможність або спроможність будь-якого іншого члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;
- (7) ухвалення рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов'язаними з роботоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або MEL, якщо застосовно;
- (8) ведення облікових записів експлуатаційних даних та всіх виявлених чи підозрюваних дефектів ПС наприкінці польоту або серії польотів у технічному журналі чи журналі польоту ПС; та

▼ M8

- (9) забезпечення того, щоб
 - (i) бортові реєстратори не були заблокованими або вимкненими під час польоту;
 - (ii) у разі виникнення події, іншої ніж авіаційної, або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до ORO.GEN.160(a), записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно; та
 - (iii) у разі виникнення авіаційної події або серйозного інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів контролюється органом розслідувань:
- (A) записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно;

- (B) бортові реєстратори були негайно вимкнені після завершення польоту; та
- (C) було вжито попереджувальних заходів для збереження записів бортових реєстраторів перед залишенням кабіни льотним екіпажем.

▼M4

- (b) Командир ПС має повноваження відмовитися перевозити або висадити будь-яку особу чи зняти будь-який вантаж, які можуть становити потенційну загрозу безпеці ПС або осіб на борту.
- (c) Командир ПС повинен якомога швидше повідомити відповідний орган обслуговування повітряного руху (ОПР) про будь-які небезпечні погодні умови чи умови польоту, які виникли та можуть вплинути на безпеку інших повітряних суден.
- (d) Незважаючи на положення (a)(6), у разі експлуатації кількома екіпажами командир ПС може продовжити політ за межі найближчого аеродрому, придатного за погодними умовами, за умови наявності пом'якшувальних процедур.
- (e) У разі виникнення надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного ухвалення рішення і дій, командир ПС повинен здійснити всі дії, які він вважає необхідними за таких обставин, відповідно до пункту 7.d. додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких випадках він може відхилитися від правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.
- (f) Командир ПС повинен невідкладно надати компетентному органу звіт про акт незаконного втручання та поінформувати відповідний місцевий орган.
- (g) Командир ПС повинен поінформувати найближчий належний орган за допомогою найшвидшого доступного засобу про будь-яку авіаційну подію на борту, яка призвела до серйозних травм чи смерті будь-якої особи або до значного пошкодження повітряного судна чи власності.

▼M11 _____

▼M4

SPO.GEN.110 Дотримання законів, регламентів та процедур

Командир повітряного судна, члени екіпажу та спеціалісти з виконання завдань повинні дотримуватися законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.

SPO.GEN.115 Спільна мова

Експлуатант повинен забезпечити можливість спілкування всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань однією мовою.

▼M5

SPO.GEN.119 Руління повітряних суден

Експлуатант повинен встановити процедури для руління повітряних суден для забезпечення безпечної експлуатації та підвищення безпеки на злітно-посадковій смузі.

▼M4

SPO.GEN.120 Руління літаків

Експлуатант повинен забезпечити, щоб руління у зоні руху аеродрому здійснювалося, тільки якщо особа, яка керує літаком:

- (a) є кваліфікованим пілотом, або
- (b) була призначена експлуатантом, а також:
 - (1) має належну підготовку для виконання маневру руління літака;
 - (2) має належну підготовку для використання радіотелефону в разі потреби встановлення радіозв'язку;
 - (3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для диспетчерського обслуговування повітряного руху (ОПР); та

- (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

SPO.GEN.125 Запуск ротора

Ротор вертольота повинен запускатися для польоту виключно під управлінням кваліфікованого пілота.

SPO.GEN.130 Портативні електронні пристрої

Експлуатант повинен заборонити будь-якій особі використання на борту ПС портативного електронного пристрою (PED), що може негативно позначитися на функціонуванні систем та обладнання повітряного судна.

▼M13

SPO.GEN.131 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

- (a) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем чи обладнання ПС або на здатність члена льотної екіпажу керувати ПС.
- (b) Перед використанням додатка EFB типу В експлуатант повинен:
- (1) провести оцінювання ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, який є хост-платформою для додатка, відповідного додатка EFB і його відповідних функцій, за результатами якого повинні бути ідентифіковані відповідні ризики та забезпечене належне пом'якшення таких ризиків; оцінювання ризику повинен охоплювати ризики, пов'язані з інтерфейсом людина-машина пристрою EFB та відповідного додатка EFB; та
 - (2) створити систему адміністрування EFB, у тому числі процедури та вимоги до підготовки для адміністрування та використання пристрою EFB і додатка EFB.

▼M4

SPO.GEN.135 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Експлуатант повинен у будь-який час бути готовим надати рятувально-координаційним центрам (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту.

SPO.GEN.140 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

- (a) Такі документи, керівництва та інформація повинні перебувати на борту під час кожного рейсу, в оригіналі чи копії, якщо нижче не зазначено інше:
- (1) AFM або еквівалентні документи;
 - (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
 - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);
 - (4) сертифікат щодо шуму на місцевості, якщо застосовно;
 - (5) копія декларації, як зазначено в ORO.DEC.100 та, якщо застосовно, копія дозволу, як зазначено в ORO.SPO.110;
 - (6) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;
 - (7) ліцензія на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
 - (8) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;
 - (9) журнал польоту або його еквівалент для ПС;

▼M15

- (10) технічний журнал ПС відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, якщо застосовно;

▼M4

- (11) деталі поданого ОПР плану польоту, якщо застосовно;
- (12) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту/району передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;

- (13) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;
 - (14) інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту;
 - (15) чинні частини керівництва з експлуатації та/або СОП чи AFM, які стосуються обов'язків членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань та повинні бути легкодоступними для них;
 - (16) MEL або CDL, якщо застосовно;
 - (17) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктивна документація служби аеронавігаційної інформації (CAI);
 - (18) відповідна метеорологічна інформація, якщо застосовно;
 - (19) вантажні маніфести, якщо застосовно; та
 - (20) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ.
- (b) Незважаючи на положення (a), документи та інформація, зазначені у (a)(2)–(a)(11) та (a)(14), (a)(17), (a)(18) і (a)(19), можуть зберігатися на аеродромі або експлуатаційному майданчику польотів:
- (1) для яких заплановані посадка та зліт на тому ж самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику; або
 - (2) у яких ПС залишається у межах відстані або зони, визначеної компетентним органом згідно з пунктом ARO.OPS.210.

▼ M13 _____

▼ M4

- (d) У разі втрати або крадіжки документів, зазначених у (a)(2)–(a)(8), експлуатація ПС може продовжуватися до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати копії втрачених документів.
- (e) Експлуатант повинен протягом розумного періоду часу після отримання запиту від компетентного органу надати документацію, яка має перевозитися на борту.

▼ M15

SPO.GEN.145 Опрацювання записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

- (a) Після авіаційної події, серйозного інциденту або події, виявлених експертним органом з розслідування, експлуатант ПС повинен зберігати оригінальні записані дані бортових реєстраторів протягом 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертний орган з розслідування.
- (b) Експлуатант повинен проводити експлуатаційні перевірки та оцінювання записів для забезпечення постійної робоздатності бортових реєстраторів, які повинні бути на борту.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити збереження записів польотних параметрів та повідомлень щодо зв'язку по лінії передачі даних, які повинні записувати бортові реєстратори. Проте для цілей тестування та обслуговування таких бортових реєстраторів можна послідовно стирати до 1 години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних на момент тестування.
- (d) Експлуатант повинен зберігати та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення необроблених польотних даних у відповідні польотні параметри, виражені в інженерних величинах.
- (e) Експлуатант повинен забезпечити доступність будь-яких збережених записів бортових реєстраторів, якщо так визначив компетентний орган.
- (f) Без обмеження Регламентів (ЄС) № 996/2010 та (ЄС) 2016/679 та за винятком виконання заходів для забезпечення робоздатності бортового реєстратора:
 - (1) аудіозаписи бортового реєстратора не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:

- (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких аудіозаписів і їхніх стенограм;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі аудіозаписи використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
- (1a) Якщо записи бортового реєстратора перевіряються для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, експлуатант повинен забезпечити конфіденційність таких аудіозаписів та переконатися, щоб вони не були розкриті або використані для інших цілей, окрім забезпечення роботоздатності бортового реєстратора.
- (2) Польотні параметри або повідомлення лінії передачі даних, записані бортовим реєстратором, повинні використовуватися тільки для цілей, відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності. Таке обмеження не застосовується, якщо такі записи не відповідають будь-якій з таких умов:
- (i) використовуються експлуатантом тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування;
 - (ii) знеособлені;
 - (iii) розкриті в рамках захищених процедур.
- (3) За винятком виконання заходів для забезпечення справності бортового реєстратора, зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:
- (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацювання таких записів зображень;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі записи зображень використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
- (3a) Якщо зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, інспектуються для забезпечення справності бортового реєстратора, то:
- (i) такі зображення не повинні розкриватися або використовуватися для цілей, інших ніж забезпечення роботоздатності бортового реєстратора;
 - (ii) якщо частини тіла членів екіпажу можуть бути видимі на зображеннях, експлуатант повинен забезпечити приватність таких зображень.

▼ M4

SPO.GEN.150 Перевезення небезпечних вантажів

- (a) Перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до додатка 18 до Чиказької конвенції з останніми змінами та розширеним тлумаченням, яке міститься у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ІКАО Doc 9284-AN/905), включно з долучниками, доповненнями та будь-якими додатками чи виправленнями.
- (b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до додатка V (Part-SPA), підчастини G Регламенту (ЄС) № 965/2012, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків, у яких:
 - (1) такі вантажі не підпадають під дію технічних інструкцій відповідно до частини 1 зазначених інструкцій;
 - (2) такі вантажі перевозяться спеціалістами з виконання завдань чи членами екіпажу або перебувають у багажі окремо від власника відповідно до частини 8 технічних інструкцій;
 - (3) вантаж перебуває на борту ПС для спеціальних цілей відповідно до технічних інструкцій;
 - (4) вони використовуються в інтересах безпеки польотів, та їх перевезення на борту літака є обґрунтованим, щоб забезпечити їх своєчасну доступність для експлуатаційних цілей незалежно від

того, чи є такі товари та речовини обов'язковими для перевезення, чи вони призначені для використання у зв'язку з конкретним польотом.

- (c) Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення вжиття усіх доцільних заходів для запобігання перевезенню небезпечних вантажів на борту неналежним чином.
- (d) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідною інформацією, щоб дати йому змогу виконувати свої обов'язки відповідно до технічних інструкцій.
- (e) Відповідно до технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити компетентний орган та належний орган держави, у якій трапилася така подія, у разі:
 - (1) будь-яких авіаційних подій та інцидентів із небезпечними вантажами;
 - (2) виявлення небезпечних вантажів, які перевозилися спеціалістами з виконання завдань чи екіпажем або перебували у їхньому багажі всупереч положенням розділу 8 технічних інструкцій.
- (f) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалістам з виконання завдань було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів.
- (g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення небезпечних вантажів надавалися у місцях прийому вантажів на борт, як того вимагають технічні інструкції.

SPO.GEN.155 Спускання небезпечних вантажів

Експлуатант не повинен здійснювати експлуатацію ПС над густонаселеними районами міст чи населених пунктів або над скупченням людей на відкритому просторі під час викиду небезпечних вантажів.

SPO.GEN.160 Перевезення та використання зброї

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб під час перевезення зброї з метою виконання спеціальних завдань вона була закріпленою, якщо не використовується.
- (b) Спеціаліст з виконання завдань, який використовує зброю, повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки повітряного судна, осіб на борту та на землі від небезпеки.

SPO.GEN.165 Допуск до кабіни льотного екіпажу

Командир повітряного судна ухвалює остаточне рішення щодо допуску у кабіну льотного екіпажу та забезпечує, щоб:

- (a) присутність у кабіні льотного екіпажу не спричиняла відволікання або втручання в керування польотом, та
- (b) всі особи, яких перевозять у кабіні льотного екіпажу, були ознайомлені з відповідними процедурами безпеки.

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

SPO.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Експлуатант повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають типу ПС та відповідної експлуатації.

SPO.OP.105 Специфікація ізольованих аеродромів — літаки

Для вибору запасного аеродрому для аеродрому призначення та встановлення правил щодо палива експлуатант повинен розглядати аеродром як ізольований аеродром, якщо польотний час до найближчого придатного запасного аеродрому для аеродрому призначення перевищує:

- (a) для літаків із поршневіми двигунами — 60 хвилин; або
- (b) для літаків із газотурбінними двигунами — 90 хвилин.

SPO.OP.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — літаки та вертольоти

- (a) Для експлуатації за правилами польотів за приладами (ППП) експлуатант або командир повітряного судна повинен визначити експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для

використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення та запасного аеродрому. Такі мінімуми повинні:

- (1) бути не нижчими, ніж відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально схвалених державою винятків; та
- (2) у разі експлуатації в умовах низької видимості, бути схваленими компетентним органом відповідно до підчастини E додатка V (Part-SPA) до Регламенту (ЄС) № 965/2012.
- (b) Визначаючи експлуатаційні мінімуми аеродрому, експлуатант або командир повітряного судна повинен враховувати:
 - (1) тип, льотно-технічні характеристики та характеристики керованості ПС;
 - (2) кваліфікацію і досвід льотного екіпажу та, якщо застосовно, його склад;
 - (3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг та зон фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), які можуть бути обрані для використання;
 - (4) придатність та ефективність наявних візуальних і невізуальних наземних засобів;
 - (5) бортове обладнання ПС для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневрування, посадки, виходу із крену та відходження на друге коло для посадки;
 - (6) перешкоди при заходженні на посадку, відходженні на друге коло та зони набору висоти, необхідні для виконання процедур дій у непередбачених ситуаціях;
 - (7) абсолютну/відносну висоту прольоту над перешкодами для заходження на посадку за приладами;
 - (8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов; та
 - (9) техніку польоту при фінальному заходженні на посадку.
- (c) Мінімуми для конкретного типу заходження на посадку та посадки повинні використовуватися, тільки якщо виконуються такі умови:
 - (1) нормальне функціонування наземного обладнання, необхідного для запланованої процедури;
 - (2) нормальне функціонування систем повітряного судна, необхідних для виконання конкретного типу заходження на посадку;
 - (3) дотримання критеріїв льотно-технічних характеристик ПС, та
 - (4) відповідна кваліфікація льотного екіпажу.

SPO.OP.111 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — експлуатація NPA, ЗПВ, CAT I

- (a) Висота прийняття рішення (DH) для неточного заходження на посадку (NPA) за схемою фінального заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA), процедури заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ) та експлуатації за стандартом категорії I (CAT I) повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
 - (1) мінімальна висота, до якої можна використовувати засоби заходження на посадку без необхідних візуальних орієнтирів;
 - (2) висота прольоту над перешкодами (OCH) для категорії ПС;
 - (3) табличне значення DH для процедури заходження на посадку, якщо застосовно;
 - (4) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (5) мінімальна DH, зазначена у AFM або еквівалентному документі, якщо вона зазначена.
- (b) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFA повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
 - (1) OCH для конкретної категорії ПС;
 - (2) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (3) мінімальна MDH, зазначена у AFM, якщо вона зазначена.

Таблиця 1
Системні мінімуми

Обладнання	Мінімальна DH/MDH, у футах
Система посадки за приладами (ILS)	200
Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)/супутникова система функціонального доповнення (SBAS) (горизонтальне точне заходження на посадку з вертикальним наведенням (LPV))	200
GNSS (горизонтальна навігація (LNAV))	250
GNSS/Барометрично-вертикальна навігація (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовий маяк (LOC) з відстанемірним радіомаяком або без відстанемірного радіомаяка (DME)	250
Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) (закінчується на ½ морської милі)	250
SRA (закінчується на 1 морській милі)	300
SRA (закінчується на 2 морських милях або більше)	350
Всебічно направлений УКХ-радіомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправлений радіомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навігаційний УКХ-радіокомпас (VDF)	350

SPO.OP.112 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола літаків

- (a) MDH для заходження з кола літаків повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
- (1) таблична OCH для заходження з кола для конкретної категорії літаків;
 - (2) мінімальна висота для заходження з кола, зазначена у таблиці 1; або
 - (3) DH/MDH попередньої процедури заходження на посадку за приладами.
- (b) Мінімальна видимість для заходження з кола літаків повинна становити найбільшу з таких величин:
- (1) видимість для заходження з кола для конкретної категорії літаків, якщо такі дані опубліковано;
 - (2) мінімальну видимість, зазначену в таблиці 2; або
 - (3) дальність видимості на злітно-посадковій смузі/конвертовану метеорологічну видимість (RVR/CMV) попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

Таблиця 1

MDH та мінімальна видимість для заходження з кола залежно від категорії літаків

	Категорія літаків			
	A	B	C	D
MDH (у футах)	400	500	600	700
Мінімальна метеорологічна видимість (у метрах)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 **Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола вертольотів у прибережній зоні MDH** для заходження з кола вертольотів у береговій зоні повинна становити не менше ніж 250 футів, а метеорологічна видимість — не менше ніж 800 метрів.

SPO.OP.115 **Процедури відправлення та заходження на посадку — літаки та вертольоти**

- (a) Командир повітряного судна повинен використовувати процедури відправлення та заходження на посадку, схвалені державою розташування аеродрому, якщо такі процедури опубліковані для злітно-посадкової смуги чи FATO, що її планується використовувати.
- (b) Командир може відхилитися від офіційного маршруту відправлення, прибуття або від процедури заходження на посадку:
 - (1) за умови неухильного дотримання критеріїв прольоту перешкод, повного врахування умов експлуатації та виконання всіх наказів служби УПП; або
 - (2) у разі наведення органом диспетчерського ОПП за допомогою радіолокатора.
- (c) У разі експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції фінальна частина заходження на посадку повинна виконуватися візуально або відповідно до встановлених процедур заходження на посадку.

▼ M9

SPO.OP.116 **Навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках — літаки та вертольоти**

Якщо маршрут або процедура польоту вимагає PBN, експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) відповідна специфікація PBN була вказана у AFM або в іншому документі, який був схвалений органом із сертифікації в рамках оцінювання льотної придатності або ґрунтується на такому схваленні; та
- (b) ПС експлуатувалося згідно з відповідною навігаційною специфікацією та обмеженнями AFM або іншого документа, згаданого вище.

▼ M4

SPO.OP.120 **Процедури зниження шуму**

Командир повітряного судна повинен враховувати опубліковані процедури для мінімізації впливу авіаційного шуму та одночасного гарантування пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

▼ M11 _____

▼ M4

SPO.OP.125 **Мінімальна висота прольоту перешкод — польоти за ППП**

- (a) Експлуатант повинен встановити спосіб визначення мінімальних абсолютних висот польоту, які забезпечують необхідну висоту прольоту наземних перешкод для всіх сегментів польоту за ППП.
- (b) Командир ПС повинен встановити мінімальні абсолютні висоти польоту на основі зазначеного способу. Такі мінімальні висоти польоту не повинні бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає ПС.

SPO.OP.130 **Забезпечення паливом та мастилом — літаки**

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що літак має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за візуальними правилами польотів (VFR):
 - (i) у денний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (ii) у нічний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;
 - (2) у випадку польотів за ППП:

- (i) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення не потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
- (ii) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки, до запасного аеродрому та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
 - (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПП та затримки руху;
 - (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку літака або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

SPO.OP.131 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що вертоліт має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за VFR:
 - (i) польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту; або
 - (ii) для польотів за VFR у денний час — запас палива щонайменше на 10 хвилин польоту на оптимальній швидкості за умови, що він залишається на відстані 25 морських миль від аеродрому/експлуатаційного майданчика відправлення; та
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром не потрібен або немає запасного аеродрому, придатного за погодними умовами — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту нормальній крейсерській швидкості на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки; або
 - (ii) якщо запасний аеродром потрібен — польоту, виконання заходження на посадку та відходження на друге коло на аеродромі/експлуатаційному майданчику запланованої посадки, а потім:
 - (A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та
 - (B) польоту протягом 30 хвилин на нормальній швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над запасним аеродромом/експлуатаційним майданчиком за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
 - (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПП та затримки руху;
 - (3) відмова одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку повітряного судна або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

SPO.OP.135 Інструктаж з безпеки

- (a) Експлуатант повинен забезпечити проходження спеціалістами з виконання завдань перед зльотом інструктажу щодо:
- (1) аварійного обладнання та процедур;
 - (2) експлуатаційних процедур, пов'язаних зі спеціальними завданнями перед кожним польотом або серією польотів.
- (b) Інструктаж, згаданий у (a)(2), може бути замінено програмою початкової і періодичної підготовки. У такому разі експлуатант також повинен визначити вимоги щодо актуальності льотного досвіду.

SPO.OP.140 Підготовка до польоту

- (a) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен переконатися будь-яким прийнятним методом, що космічне, наземне та/або надводне обладнання, у тому числі засоби зв'язку та навігаційні засоби, які доступні та безпосередньо необхідні для виконання польоту та забезпечення безпечної експлуатації ПС, відповідають типу експлуатації, у рамках якої здійснюватиметься політ.

- (b) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен ознайомитися з усією доступною метеорологічною інформацією щодо запланованого польоту. Підготовка до польоту на велику відстань від місця відправлення та підготовка до кожного польоту за ППП повинні включати:
- (1) аналіз останніх отриманих погодних прогнозів погоди та метеозведень; та
 - (2) планування альтернативного курсу дій на випадок, якщо через погодні умови політ не можна буде завершити, як було заплановано.

SPO.OP.145 Запасні аеродроми для зльоту — моторні літаки складної конструкції

- (a) Для польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для зльоту, придатний за погодними умовами, якщо погодні умови на аеродромі відправлення дорівнюють або нижчі ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому, або якщо до аеродрому відправлення неможливо повернутися з інших причин.
- (b) Запасний аеродром для зльоту повинен бути розташований на такій відстані від аеродрому відправлення:
- (1) для літаків із двома двигунами — не більший, ніж відстань, яка відповідає 1 годині польоту на крейсерській швидкості з одним двигуном у стандартних умовах в нерухомому повітрі;
 - (2) для літаків із трьома чи більше двигунами — не більший, ніж відстань, яка відповідає 2 годинам польоту з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості згідно з AFM у стандартних умовах в нерухомому повітрі.
- (c) Для вибору аеродрому як запасного аеродрому для зльоту необхідно, щоб наявні дані на час запланованого використання вказували на те, що умови на такому аеродромі дорівнюватимуть або будуть вищими, ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому для такої експлуатації.

SPO.OP.150 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — літаки

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 1 годину до і закінчується через 1 годину після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 1 години після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з

цих періодів коротший, маневри заходження на посадку та посадки можна виконати за візуальних метеорологічних умов (VMC); або

- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
- (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки; та
- (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 2 годин після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з цих періодів коротший, триватимуть такі погодні умови:
 - (i) нижній край хмар щонайменше на 300 метрів (1 000 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (ii) видимість становить не менше ніж 5,5 км або на 4 км перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою.

SPO.OP.151 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — вертольоти

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) процедура заходження на посадку за приладами визначена для аеродрому запланованої посадки, а доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 2 годин після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з цих періодів коротший, триватимуть такі погодні умови:
 - (1) нижній край хмар щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (2) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою; або
- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
 - (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки;
 - (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:
 - (i) нижній край хмар щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами;
 - (ii) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою;

▼ M9 _____

▼ M9

SPO.OP.152 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

Командир повітряного судна повинен забезпечити доступність достатніх засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі для аеродрому призначення у разі втрати можливості виконання запланованого заходження на посадку та посадки.

▼ M4

SPO.OP.155 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з особами на борту

- (a) Забороняється заправляти повітряне судно авіаційним бензином (AVGAS), широкофракційним паливом або сумішшю цих видів палива, коли особи перебувають на борту, в процесі посадки або висадки.
- (b) Для всіх інших видів палива повинно бути вжито необхідних запобіжних заходів, і літак повинен бути укомплектований кваліфікованим персоналом, який буде готовий ініціювати та керувати евакуацією ПС у найбільш застосовуваний та оперативний спосіб.

▼M11

SPO.OP.160 Використання гарнітури

Кожен член льотного екіпажу, який має перебувати на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент та використовувати її як основний пристрій для голосового зв'язку з ОНР, іншими членами екіпажу і спеціалістами з виконання завдань.

▼M4

SPO.OP.165 Паління

Командир не повинен допускати паління на борту під час заправки паливом або дозаправки ПС.

SPO.OP.170 Метеорологічні умови

- (a) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ тільки за умови, що остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що погодні умови на маршруті та на аеродромі призначення в розрахунковий час використання дорівнюють або перевищують застосовні експлуатаційні мінімуми VFR.
- (b) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ у напрямку запланованого аеродрому призначення тільки за умови, остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови на аеродромі призначення або щонайменше на одному із запасних аеродромів для аеродрому призначення дорівнюватимуть або будуть вищими ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.
- (c) Якщо окремі сегменти польоту виконуються за VFR та ППП, у відповідних випадках застосовується зазначена в (a) і (b) метеорологічна інформація.

SPO.OP.175 Лід та інші забруднення — наземні процедури

- (a) Командир повітряного судна повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у AFM.
- (b) У разі експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції експлуатант повинен встановити процедури, яких необхідно дотримуватися у разі необхідності наземного видалення льоду і запобігання обледенінню та відповідних інспектувань повітряного судна для забезпечення безпечної експлуатації ПС.

SPO.OP.176 Лід та інші забруднення — польотні процедури

- (a) Командир повітряного судна повинен розпочинати політ або навмисно виконувати політ у очікуваних чи фактичних умовах обледеніння, тільки якщо літак є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів у таких умовах, як зазначено в пункті 2.a.5 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (b) Якщо ступінь обледеніння перевищує ступінь, для якого ПС є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах заздалегідь відомого обледеніння судно стикається з обледенінням, командир повітряного судна повинен негайно залишити умови обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту та, у разі необхідності, повідомити УПР про аварійну ситуацію.
- (c) У разі експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції експлуатант повинен встановити відповідні процедури для польотів у очікуваних або фактичних умовах обледеніння.

SPO.OP.180 Умови для зльоту — літаки та вертольоти

Перед тим, як розпочати зліт, командир повітряного судна повинен переконатися у тому, що:

- (a) згідно з доступною інформацією, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги чи FATO, які використовуватимуться, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці; та
- (b) будуть дотримані застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

▼M11 _____

▼M4

SPO.OP.185 Імітація ситуацій у польоті

Окрім випадків, коли спеціаліст з виконання завдань перебуває на борту ПС для підготовки, командир повітряного судна повинен утримуватися у разі перевезення спеціаліста з виконання завдань від імітації:

- (a) ситуацій, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
- (b) польоту в інструментальних метеорологічних умовах (ІМС).

SPO.OP.190 Управління паливом у польоті

- (a) Експлуатант моторних повітряних суден складної конструкції повинен забезпечити здійснення контролю та управління паливом у польоті.
- (b) Командир повітряного судна повинен періодично перевіряти кількість придатного палива під час польоту, щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запас палива, необхідний для продовження польоту до аеродрому чи експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, та запланована кількість резервного палива згідно, як того вимагають пункти SPO.OP.130 і SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Використання додаткового кисню

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалісти з виконання завдань та члени екіпажу постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10 000 футів впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів, якщо інше не схвалено компетентним органом та відповідно до СОП.
- (b) Незважаючи на пункт (а) та окрім експлуатації із застосуванням парашутної техніки, короточасні виходи визначеної тривалості на висоту понад 13 000 футів можуть виконуватися без використання кисневого обладнання на літаках та вертольотах іншої ніж складної конструкції за попереднім схваленням компетентного органу з урахуванням:
 - (1) того, що тривалість виходу на висоту понад 13 000 футів не повинна перевищувати 10 хвилин або, якщо потрібно більше часу, часу, абсолютно необхідного для виконання спеціального завдання;
 - (2) того, що висота польоту не повинна перевищувати 16 000 футів;
 - (3) того, що інструктаж з безпеки відповідно до SPO.OP.135 повинен містити відповідну інформацію для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань про можливий вплив на організм кисневого голодування;
 - (4) СОП для відповідної експлуатації в умовах, визначених у (1), (2) та (3);
 - (5) попереднього досвіду експлуатанта виконання польотів на висотах понад 13 000 футів без використання додаткового кисню;
 - (6) індивідуального досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань та їх фізіологічної адаптації до великих висот; та
 - (7) висоти бази, у якій розташований осідок експлуатанта або з якої виконується експлуатація.

SPO.OP.200 Виявлення наближення до поверхні землі

- (a) У разі надмірного наближення до землі, яке виявив член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне наближення до землі, відповідальний за керування пілот повинен негайно виконати коригувальні дії для відновлення безпечних умов польоту.
- (b) Система попередження про небезпечне наближення до землі може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм характером вимагають експлуатації ПС на відстані від землі, яка є нижчою, ніж та, яка активує систему попередження про небезпечне наближення до землі.

SPO.OP.205 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

▼M9

- (a) Експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки, якщо ACAS встановлена та придатна до експлуатації, щоб льотний екіпаж пройшов належну підготовку з попередження зіткнень та був компетентним у використанні обладнання ACAS II.

▼ M4

- (b) ACAS II може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм характером вимагають експлуатації ПС на відстані одне від одного, яка є нижчою, ніж та, яка активує ACAS.

▼ M15

SPO.OP.210 Умови виконання заходження на посадку та посадки — літаки

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги, яка використовуватиметься, не перешкоджатимуть безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼ M15

SPO.OP.211 Умови виконання заходження на посадку та посадки — вертольоти

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), яка використовуватиметься, не перешкоджатимуть безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼ M4

SPO.OP.215 Початок і продовження заходження на посадку — літаки та вертольоти

- (a) Командир повітряного судна може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомленої дальності видимості на злітно-посадковій смузі/видимості (RVR/VIS).
- (b) Якщо повідомлені RVR/VIS менші, ніж застосовні мінімуми, заходження на посадку не може бути продовжене:
- (1) нижче 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом; або
 - (2) до фінальної частини заходження на посадку у разі, якщо значення абсолютної/відносної висоти прийняття рішення (DA/H) або мінімальної абсолютної/відносної висоти зниження (MDA/H) становить більше ніж 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом.
- (c) Якщо параметри RVR недоступні, вони можуть бути отримані шляхом конвертування повідомлених значень видимості.
- (d) Якщо після прольоту на висоті 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом повідомлена величина RVR/VIS є нижчою, ніж застосовний мінімум, заходження на посадку може бути продовжене до DA/H або MDA/H.
- (e) Заходження на посадку може бути продовжене нижче DA/H або MDA/H, та посадка може бути завершена, якщо візуальні орієнтири, що відповідають типу заходження на посадку, визначаються для цільової злітно-посадкової смуги в DA/H або MDA/H та утримуються на належному рівні.
- (f) Зона приземлення RVR повинна завжди контролюватися.

▼ M11 _____

▼ M4

SPO.OP.230 Стандартні експлуатаційні процедури

- (a) Перед початком спеціалізованої експлуатації експлуатант повинен провести оцінювання ризику та складності діяльності для визначення небезпек і пов'язаних ризиків, властивих експлуатації, та впроваджує заходи з пом'якшення ризиків.
- (b) На основі оцінювання ризику експлуатант повинен впровадити стандартні експлуатаційні процедури (СОП), які відповідають спеціалізованій діяльності та використовуваному ПС, враховуючи вимоги підчастини Е. СОП повинні бути складовою частиною керівництва з експлуатації або окремим документом. СОП повинні підлягати регулярному перегляду та оновленню у відповідних випадках.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалізована експлуатація проводилася згідно з СОП.

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

SPO.POL.100 Експлуатаційні обмеження — усі повітряні судна

▼ M11

- (a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та положення центра ваги (CG) ПС повинні відповідати будь-яким обмеженням, зазначеним у відповідному керівництві.

▼ M4

- (b) На борту повинні бути плакати, переліки, маркування приладів або їхні поєднання, які містять експлуатаційні обмеження, передбачені у AFM, як візуальні засоби повідомлення.

▼ M11

SPO.POL.105 Маса і баланс

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса та CG повітряного судна були визначені шляхом фактичного зважування до введення в експлуатацію. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та баланс. Така інформація повинна бути доступною командирі повітряного судна. Повітряне судно повинне бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та баланс.

▼ M13

- (b) Зважування повинне виконуватися виробником ПС або схваленою організацією з технічного обслуговування.

▼ M4

SPO.POL.110 Система маси та балансу — комерційна експлуатація літаків і вертольотів та некомерційна експлуатація моторних повітряних суден складної конструкції

▼ M14

- (a) Експлуатант повинен встановити систему маси та балансу для визначення перед кожним польотом або серією польотів таких характеристик:

- (1) сухої експлуатаційної маси повітряного судна;
- (2) маси загального завантаження;
- (3) маси заправленого палива;
- (4) завантаження повітряного судна та розподілу навантаги;
- (5) злітної маси, посадкової маси та маси без палива;
- (6) застосовних позицій CG повітряного судна.

▼ M4

- (b) Льотний екіпаж повинен бути забезпечений засобами моделювання та перевірки розрахунків маси та балансу, що базуються на електронних обчисленнях.

- (c) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир повітряного судна зможе визначати масу палива шляхом врахування її фактичної густоти або, якщо вона є невідомою, шляхом використання густоти, розрахованої згідно з методом, зазначеним у керівництві з експлуатації.

- (d) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб завантаження:

- (1) повітряного судна виконувалося під наглядом кваліфікованого персоналу; та
- (2) загальне завантаження відповідало даним, використаним для розрахунку маси та балансу повітряних суден.

- (e) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен визначити принципи і методи завантаження та систему маси і балансу, які відповідають вимогам, що містяться у (a)–(d). Така система повинна

охоплювати всі типи запланованої експлуатації.

SPO.POL.115 Дані та документація щодо маси та балансу — комерційна експлуатація літаків і вертольотів та некомерційна експлуатація моторних повітряних суден складної конструкції

- (a) Перед кожним польотом або серією польотів експлуатант повинен встановити дані щодо маси та балансу та скласти документацію щодо маси та балансу із зазначенням завантаження та його розподілу таким чином, щоб вони не перевищували встановлені обмеження щодо маси та балансу повітряного судна. Документація щодо маси та балансу повинна містити таку інформацію:
- (1) реєстрацію та тип ПС;
 - (2) умовне позначення, номер та дату рейсу, у застосовних випадках;
 - (3) прізвище командира ПС;
 - (4) прізвище особи, яка підготувала документ;
 - (5) суху експлуатаційну масу та відповідний CG повітряного судна;
 - (6) масу палива при зльоті та масу палива для польоту;
 - (7) масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовно;
 - (8) складові завантаження;
 - (9) злітну масу, посадкову масу та масу без палива;
 - (10) застосовні позиції CG повітряного судна; та
 - (11) граничні значення маси та CG.
- (b) Якщо дані щодо маси та балансу генеруються за допомогою комп'ютеризованої системи маси та балансу, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.

SPO.POL.116 Дані та документація щодо маси та балансу — послаблення вимог

Незважаючи на пункт SPO.POL.115(a)(5), CG може не вказуватися у документації щодо маси та балансу, якщо розподіл навантаги відповідає таблиці заздалегідь розрахованого балансу або якщо може бути підтверджено, що для запланованої експлуатації можна забезпечити правильний баланс при будь-якому фактичному завантаженні.

SPO.POL.120 Льотно-технічні характеристики — загальні положення

Командир повітряного судна повинен здійснювати експлуатацію ПС тільки за умови, що його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосовних правил повітряних перевезень та всіх інших обмежень, які застосовуються до польоту, повітряного простору або аеродромів чи експлуатаційних майданчиків, які використовуються, з урахуванням точності будь-яких використовуваних карт і схем.

SPO.POL.125 Обмеження злітної маси — моторні літаки складної конструкції

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) маса літака на початку зльоту не перевищувала масових обмежень:
- (1) під час зльоту — відповідно до SPO.POL.130;
 - (2) під час польоту за маршрутом з одним несправним двигуном (OEI) — відповідно до SPO.POL.135; та
 - (3) під час посадки — відповідно до SPO.POL.140,

здійснюючи при цьому необхідні уточнення на очікуване зменшення маси у процесі польоту та на аварійне зливання палива;

- (b) злітна маса літака на початку руху або під час зльоту не перевищувала максимальної злітної маси, визначеної в AFM для барометричної висоти, з поправкою на перевищення аеродрому або експлуатаційного майданчика; якщо така злітна маса використовується як параметр для розрахунку максимальної злітної маси, необхідно робити поправки на всі інші місцеві атмосферні умови; та
- (c) розрахункова маса у очікуваний час посадки на аеродром чи експлуатаційний майданчик запланованої посадки та на будь-який запасний аеродром для аеродрому призначення не перевищувала максимальної

посадкової маси, визначеної у АФМ для барометричної висоти з поправкою на перевищення аеродромів чи експлуатаційних майданчиків; якщо така розрахункова маса використовується як параметр для розрахунку максимальної посадкової маси, необхідно робити поправки на всі інші місцеві атмосферні умови.

SPO.POL.130 Зліт — моторні літаки складної конструкції

- (а) Під час визначення максимальної злітної маси командир повітряного судна повинен враховувати, що:
- (1) розрахована злітна дистанція не повинна перевищувати наявної злітної дистанції, а зона, вільна від перешкод, не повинна перевищувати половини наявної довжини розбігу літака;
 - (2) розрахована довжина розбігу літака не повинна перевищувати наявної довжини розбігу;
 - (3) єдине значення V1 повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту, якщо значення V1 зазначене в АФМ; та
 - (4) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смузі злітна маса не повинна перевищувати маси, яка дозволена для зльоту з сухої злітно-посадкової смуги в аналогічних умовах.
- (б) У разі відмови двигуна під час зльоту, за винятком літака, обладнаного турбогвинтовими двигунами, максимальна злітна маса якого не перевищує 5 700 кг, командир повітряного судна повинен переконатися, що літак здатний:
- (1) припинити зліт і зупинитися в межах наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA) чи злітно-посадкової смуги; або
 - (2) продовжувати зліт і пролетіти всі перешкоди вздовж траєкторії польоту з достатнім запасом до позиції, у якій літак буде здатним виконувати вимоги SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Політ за маршрутом з одним несправним двигуном — моторні літаки складної конструкції

Командир повітряного судна повинен забезпечити здатність багатомоторного літака продовжувати політ до придатного аеродрому чи експлуатаційного майданчика у разі виникнення несправності одного двигуна в будь-якій точці маршруту, не знижуючись до висоти, меншої ніж мінімальна висота прольоту над перешкодами.

SPO.POL.140 Посадка — моторні літаки складної конструкції

Командир повітряного судна повинен забезпечити здатність літака виконати посадку або зупинитися на будь-якому аеродромі чи експлуатаційному майданчику після безпечного прольоту над перешкодами на траєкторії заходження на посадку або, у випадку гідроплана, знизити швидкість до достатньо низької в межах наявної посадкової дистанції. При цьому обов'язково роблять поправки на очікувані варіювання у техніці заходження на посадку та посадки, якщо такі поправки не було зроблено заздалегідь під час планування даних щодо льотно-технічних характеристик.

SPO.POL.145 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — літаки

У разі експлуатації літака на висоті менше ніж 150 метрів (500 футів) над негустонаселеним районом для літаків, які не можуть підтримувати ешелон польоту у разі відмови критичного двигуна, експлуатант повинен:

- (а) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна;
- (б) запровадити програму підготовки для членів екіпажу; та
- (с) забезпечити проведення інструктажу всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.

SPO.POL.146 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — вертольоти

- (а) Командир повітряного судна може експлуатувати повітряне судно над густонаселеними районами за умови, що:
- (1) вертоліт сертифікований за категорією А або В; та

- (2) запроваджено засоби безпеки для запобігання невиправданій загрозі для осіб або власності на землі, та експлуатацію і її СОП схвалено.
- (b) Експлуатант повинен:
 - (1) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна;
 - (2) запровадити програму підготовки для членів екіпажу; та
 - (3) забезпечити проведення інструктажу всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса при зльоті, посадці або зависанні не перевищувала максимальної маси, визначеної для:
 - (1) зависання поза зоною повітряної подушки (HOGE) з усіма двигунами у справному стані на належній номінальній потужності; або
 - (2) якщо переважають умови, за яких HOGE не може бути впроваджений, маса вертольота не повинна перевищувати максимальної маси, визначеної для зависання у зоні повітряної подушки (HIGE) з усіма двигунами, які працюють на належній номінальній потужності, за умови переважання умов, які надають змогу виконання HIGE з максимальною визначеною масою.

ПІДЧАСТИНА D

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

SPO.IDE.A.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
 - (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.A.215;
 - (3) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.A.220; або
 - (4) встановлені на літаку.

▼ M14

- (b) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:
 - (1) запасні запобіжники;
 - (2) портативні освітлювальні прилади;
 - (3) хронометр;
 - (4) тримач навігаційних карт;
 - (5) набори для надання першої медичної допомоги;
 - (6) сигнальне та рятувальне обладнання;
 - (7) якір та обладнання для швартування;
 - (8) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (c) Прилади, обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-SPO), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
 - (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів SPO.IDE.A.215 і SPO.IDE.A.220 цього додатка;

- (2) прилади, обладнання або аксесуари не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼M4

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Прилади, якими користується член льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (f) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

▼M14

SPO.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли виконується будь-яка з таких вимог:

- (a) літак експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL);
- (b) для моторних літаків складної конструкції та будь-яких інших літаків, які використовуються для комерційної експлуатації, — експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію літака у межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III;
- (c) літак має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі, для заміни запобіжників, які можна замінювати під час польоту.

SPO.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

Літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака;
- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх відділень кабіни;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

SPO.IDE.A.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:
- (1) магнітного курсу,
- (2) часу у годинах, хвилинах та секундах,

▼M14

(3) барометричної висоти,

▼M4

(4) швидкості за приладами,

(5) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха та

(6) ковзання для моторних літаків складної конструкції.

(b) Літаки, які експлуатуються за VMC в нічний час, на додаток до приладів, зазначених у (a), повинні бути обладнані:

(1) засобами для вимірювання та відображення:

(i) повороту та ковзання,

(ii) просторового положення

(iii) вертикальної швидкості та

(iv) стабілізованого курсу;

(2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади.

(c) Моторні літаки складної конструкції, які експлуатуються за VMC над водною поверхнею та за межами видимості землі повинні бути обладнані, на додаток до вимог пунктів (a) та (b), засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, які виникають через утворення конденсату або обледеніння.

(d) Окрім засобів, зазначених у пунктах (a) і (b), літаки, які експлуатуються в умовах, у яких їх не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння

(e) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, літак повинен бути обладнаний додатковими окремими засобами відображення:

▼M14

(1) барометричної висоти,

▼M4

(2) швидкості за приладами,

(3) ковзання або повороту та ковзання, залежно від застосовного випадку,

(4) просторового положення, якщо застосовно,

(5) вертикальної швидкості, якщо застосовно,

(6) стабілізованого курсу, якщо застосовно; та

(7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, якщо застосовно.

SPO.IDE.A.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

(a) засобами для вимірювання та відображення:

(1) магнітного курсу,

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах,

▼M14

(3) барометричної висоти,

▼M4

(4) швидкості за приладами,

(5) вертикальної швидкості,

- (6) повороту та ковзання,
 - (7) просторового положення,
 - (8) стабілізованого курсу,
 - (9) температури зовнішнього повітря; та
 - (10) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади.
 - (c) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼ M14

- (1) барометричної висоти,

▼ M4

- (2) швидкості за приладами,
- (3) вертикальної швидкості,
- (4) повороту та ковзання,
- (5) просторового положення,
- (6) стабілізованого курсу; та
- (7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, якщо застосовно;
- (d) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(4) і (c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння; та
- (e) моторні літаки складної конструкції, якщо вони експлуатуються за ППП, окрім приладів, зазначених у (a), (b), (c) та (d), повинні бути обладнані:
 - (1) запасним джерелом статичного тиску;
 - (2) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації;
 - (3) додатковим незалежним засобом для вимірювання та відображення висоти, якщо його вже не встановлено для дотримання вимог (e)(1); та

▼ M14

- (4) аварійним джерелом живлення, яке є незалежним від основної системи електропостачання, для забезпечення функціонування та освітлення системи відображення просторового положення протягом щонайменше 30 хвилин. Таке аварійне джерело живлення повинне вмикатися автоматично у разі повної відмови основної системи електропостачання, при цьому повинна відобразитися відповідна індикація на приладі або на панелі приладів, яка сповіщає про те, що індикатор системи просторового положення працює від аварійного джерела.

▼ M4

SPO.IDE.A.126 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Моторні літаки складної конструкції, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

▼ M12

SPO.IDE.A.130 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

- (a) Газотурбінні літаки з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) понад 5 700 кг або з MOPSC понад 9 повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам:
 - (1) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 1 січня 2011 року, — до обладнання класу А, як зазначено в застосовному стандарті; або

- (2) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2011 року включно, — до обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.
- (b) Якщо вони використовуються в комерційній експлуатації, літаки з газотурбінними двигунами, CofA щодо яких був уперше виданий після 1 січня 2019 року, та які мають МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC від шести до дев'яти, повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

▼ M4

SPO.IDE.A.131 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

Якщо інше не передбачено Регламентом (ЄС) № 1332/2011, літаки з газотурбінними двигунами з МСЗМ більше ніж 5 700 кг повинні оснащуватися системою ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Бортове обладнання для визначення погоди — моторні літаки складної конструкції

Такі літаки повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди у разі експлуатації у нічний час або в ІМС у районах, у яких на маршруті можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди:

- (a) літаки з гермокабінами;
- (b) літаки без гермокабін з МСЗМ більше ніж 5 700 кг.

SPO.IDE.A.133 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння — моторні літаки складної конструкції

- (a) Літаки, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.
- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами льотного екіпажу їхніх обов'язків.

SPO.IDE.A.135 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Літаки, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.140 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані CVR:
- (1) літаки з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2016 року або пізніше; та
- (2) літаки з МСЗМ більше ніж 2 250 кг;
- (i) які сертифіковані для експлуатації екіпажем у складі щонайменше двох пілотів;
- (ii) які обладнані турбореактивними двигунами або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном; та
- (iii) сертифікат типу щодо яких видано починаючи з 1 січня 2016 року.

▼ M8

- (b) CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
- (1) попередніх 25 годин для літаків з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2021 року або пізніше; або
- (2) попередніх 2 годин у всіх інших випадках.

▼ M4

- (c) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
- (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;

- (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
- (3) звуковий фон у кабіні льотного екіпажу, а також у безперервному режимі звукові сигнали, отримані з кожного використовуваного штангового мікрофона і ларингофона; та
- (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (d) CVR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) На додаток до пункту (d) та залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

▼ M8

- (f) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M4

SPO.IDE.A.145 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Літаки з МСЗМ понад 5 700 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації.
- (b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин.
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.
- (d) FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

▼ M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M15

SPO.IDE.A.146 Легковаговий бортовий реєстратор

- (a) Літаки з газотурбінними двигунами та МСЗМ 2 250 кг або більше та літаки з MOPSC більше 9 повинні бути обладнані бортовим реєстратором, якщо виконуються всі такі умови:
 - (1) вони не підпадають під дію пункту SPO.IDE.A.145(a);
 - (2) вони використовуються для комерційної експлуатації;
 - (3) вони вперше отримали індивідуальний CoFA 5 вересня 2022 року або пізніше.
- (b) Бортовий реєстратор повинен записувати, за допомогою польотних даних або зображень, інформацію, достатню для визначення траєкторії польоту та швидкості повітряного судна.
- (c) Бортовий реєстратор повинен бути здатним зберігати польотні дані і зображення, записані протягом щонайменше попередніх 5 годин.

- (d) Бортовий реєстратор повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) Якщо бортовий реєстратор здійснює запис зображень або аудіозапис кабіни льотного екіпажу, необхідно забезпечити функцію, яку може використовувати командир повітряного судна, та яка дозволяє змінювати зображення та аудіозаписи, записані до використання такої функції, щоб такі записи не можна було отримати за допомогою звичайних способів відтворення та копіювання.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Записи з лінії передачі даних

- (a) Літаки, яким індивідуальний CofA було видано 1 січня 2016 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
 - (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до літака, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
 - (i) ініціювання передачі даних по лінії;
 - (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
 - (iii) адресного нагляду;
 - (iv) польотної інформації;
 - (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
 - (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС; та
 - (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків;
 - (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами літака; та
 - (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, а також спосіб швидкого отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
- (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у SPO.IDE.A.140.

▼M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M4

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у SPO.IDE.A.140(d) та (e).

SPO.IDE.A.155 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуте за рахунок:

- (a) для літаків, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або

- (b) для літаків, які мають бути обладнані CVR та FDR, — використання двох комбінованих реєстраторів, який поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

SPO.IDE.A.160 Крісла, ремені безпеки та системи фіксації

Літаки повинні бути обладнані:

- (a) кріслом або робочим місцем для кожного члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань на борту;
- (b) ременями безпеки на кожному кріслі та пристроями фіксації на кожному робочому місці;

▼ M9

- (c) у випадку моторних літаків іншої ніж складної конструкції, які вперше отримали CofA починаючи з 25 серпня 2016 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі члена льотного екіпажу, яка має одну точку відкриття замка фіксатора;
- (d) для моторних літаків складної конструкції — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування:
 - (1) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота; та
 - (2) на кожному кріслі спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;

▼ M14

- (e) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, що його вимагає пункт (d), повинен мати:
 - (1) одну точку відкриття замка фіксатора;
 - (2) на кріслах членів льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота:
 - (i) два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного; або
 - (ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного, для таких літаків:
- (A) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації;
- (B) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації, та які вперше отримали індивідуальний CofA до 25 серпня 2016 року.

▼ M4

SPO.IDE.A.165 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки повинні бути обладнані набором для надання першої медичної допомоги.
- (b) Набір для надання першої медичної допомоги повинен:
 - (1) бути легкодоступними для використання; та
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

SPO.IDE.A.170 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

- (a) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань щонайменше:
 - (1) протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15 000 футів, але у жодному разі не менше 10-хвилинного запасу;
 - (2) протягом будь-якого періоду, коли, у разі розгерметизації та з урахуванням обставин польоту, барометрична висота у кабіні льотного екіпажу та кабіні становитиме 14 000–15 000 футів;

- (3) протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у кабіні льотного екіпажу та кабіні становитиме 10 000–14 000 футів; та
- (4) протягом щонайменше 10 хвилин, якщо літак виконує політ на барометричній висоті понад 25 000 футів або виконує політ на меншій висоті за умов, за яких безпечне зниження за 4 хвилини до барометричної висоти 13 000 футів буде неможливим.
- (c) Крім того, літаки з гермокабіною, що виконують польоти на висоті понад 25 000 футів, повинні бути обладнані:
 - (1) приладом для попередження льотного екіпажу про будь-яку втрату герметичності; та
 - (2) для моторних літаків складної конструкції — масками для швидкого надягання для членів льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.175 Додатковий кисень — літаки без гермокабін

- (a) Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:
 - (1) всіх членів екіпажу протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у кабіні становитиме 10 000–13 000 футів; та
 - (2) всіх осіб на борту протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні становитиме більше 13 000 футів.
- (c) Незважаючи на положення (b), вихід на висоту 13 000-16 000 футів визначеної тривалості може виконуватися без використання додаткового кисню відповідно до SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Переносні вогнегасники

▼ M13

- (a) Літаки, окрім літаків ELA1, повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
 - (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожній кабіні, відділеній від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

▼ M4

- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

SPO.IDE.A.181 Аварійна сокира та лом лапчастий

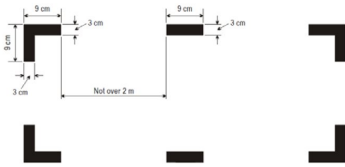
Літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг повинні бути обладнані щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, розташованими у кабіні льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.185 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі літака, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



SPO.IDE.A.190 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

▼M8

- (a) Літаки повинні бути обладнані:
- (1) одним ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, які задовольняють вимогу додатка IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210, до Регламенту (ЄС) № 965/2012, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше;
 - (2) одним автоматичним ELT або одним із засобів локалізації повітряних суден, які задовольняють вимогу додатка IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210, до Регламенту (ЄС) № 965/2012, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року; або
 - (3) у випадку літаків, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною конфігурацією крісел шість або менше, — рятувальним ELT (ELT(S)) або індивідуальним радіолокаційним маяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або спеціаліст з виконання завдань.

▼M4

- (b) ELT будь-якого типу та PLB повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

SPO.IDE.A.195 Політ над водною поверхнею

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або робочих місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
- (1) одномоторні сухопутні повітряні судна, якщо:
 - (i) політ здійснюється над водною поверхнею на відстань, яка перевищує відстань планування; та
 - (ii) вони виконують зліт або посадку на аеродромі чи експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких, на думку командира повітряного судна, проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду;
 - (2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею; та
 - (3) літаки, які експлуатуються на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше.
- (b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.
- (c) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані:
- (1) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню повітряного судна на воді, що відповідає його розміру, вазі та характеристикам керованості; та
 - (2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.
- (d) Командир літака, експлуатація якого здійснюється на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
- (1) обладнання для подачі сигналів лиха;

- (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
- (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.

SPO.IDE.A.200 Аварійно-рятувальне обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:
 - (1) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
 - (2) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)); та
 - (3) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.
- (b) Наявність на борту додаткового аварійно-рятувального обладнання, зазначеного у (a)(3), не вимагається, якщо літак:
 - (1) залишається на певній відстані від району, у якому умови пошуку і рятування не будуть вкрай ускладнені, яка відповідає:
 - (i) 120 хвилинам польоту з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому з несправними критичними двигунами у будь-якій точці маршруту або запланованих маршрутів відхилень; або
 - (ii) 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для всіх інших літаків; або
 - (2) залишається на відстані від району, у якому можна виконати аварійну посадку, яка не перевищує такої, яка відповідає 90 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для літаків, сертифікованих згідно із застосовним стандартом льотної придатності.

SPO.IDE.A.205 Індивідуальне захисне обладнання

Кожна особа на борту повинна бути екіпірована захисним обладнанням відповідно до типу здійснюваної експлуатації.

SPO.IDE.A.210 Гарнітура

- (a) Літаки повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або його еквівалентом для кожного члена льотної екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці у кабіні льотної екіпажу.
- (b) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, повинні бути обладнані кнопкою передачі на приладі ручного керування кутами тангажу та крену для кожного обов'язкового члена льотної екіпажу.

SPO.IDE.A.215 Обладнання радіозв'язку

- (a) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, або якщо цього вимагають застосовні вимоги повітряного простору, повинні бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке за нормальних умов поширення радіохвиль повинне забезпечувати:
 - (1) двосторонній зв'язок для цілей аеродромного навігаційного контролю;
 - (2) отримання метеорологічної інформації у будь-який час протягом польоту;
 - (3) двосторонній зв'язок у будь-який час протягом польоту із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені належним органом; та
 - (4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (b) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.

SPO.IDE.A.220 Навігаційне обладнання

- (a) Літаки повинні бути оснащені навігаційним обладнанням, яке забезпечує повітряну експлуатацію відповідно до:

- (1) плану польоту ОПР, якщо застосовується; та
- (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (а) або безпечно завершення належної дії у непередбачених обставинах.
- (c) Літаки, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ M9

- (d) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼ M14

- (e) Літаки повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ M4

SPO.IDE.A.225 Прийомовідповідач

Якщо цього вимагають правила повітряного простору, у якому виконується політ, літаки повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокатором (ВОРЛ) з усіма необхідними функціями.

▼ M9

SPO.IDE.A.230 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼ M4

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

SPO.IDE.H.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
 - (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.H.215;
 - (3) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.H.220; або
 - (4) встановлені на вертольоті.

▼ M14

- (b) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:

- (1) портативні освітлювальні прилади;
 - (2) хронометр;
 - (3) набір для надання першої медичної допомоги;
 - (4) сигнальне та рятувальне обладнання;
 - (5) якір та обладнання для швартування;
 - (6) пристрій для фіксації дитини;
 - (7) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (c) Прилади, обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-SPO), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
- (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів SPO.IDE.H.215 і SPO.IDE.H.220 цього додатка;
 - (2) прилади, обладнання або аксесуари не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼M4

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Прилади, якими користується член льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (f) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

▼M14

SPO.IDE.H.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій вертольота, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли виконується будь-яка з таких вимог:

- (a) вертоліт експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL);
- (b) для моторних вертольотів складної конструкції та будь-яких інших вертольотів, які використовуються для комерційної експлуатації, — експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію вертольота у межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III;
- (c) вертоліт має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

Вертольоти, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;

- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх відділень кабіни;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

SPO.IDE.H.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

(a) Вертольоти, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу,
- (2) часу у годинах, хвилинах та секундах,

▼M14

(3) барометричної висоти,

▼M4

- (4) швидкості за приладами; та
- (5) ковзання.

(b) Вертольоти, які експлуатуються за VMC над водною поверхнею та за межами видимості землі або за VMC в нічний час, на додаток до приладів, зазначених у (a), повинні бути обладнані:

- (1) засобами для вимірювання та відображення:
 - (i) просторового положення,
 - (ii) вертикальної швидкості; та
 - (iii) стабілізованого курсу;
- (2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади; та
- (3) для моторних вертольотів складної конструкції — засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.
- (c) Окрім засобів, зазначених у пунктах (a) і (b), вертольоти, які експлуатуються в умовах видимості менше ніж 1 500 метрів або в умовах, у яких їх не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння
- (d) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, вертоліт повинен бути обладнаний додатковими окремими засобами відображення:

▼M14

(1) барометричної висоти,

▼M4

- (2) швидкості за приладами,
- (3) ковзання,
- (4) просторового положення, якщо застосовно,
- (5) вертикальної швидкості, якщо застосовно; та
- (6) стабілізованого курсу, якщо застосовно.

SPO.IDE.H.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

- (a) засобами для вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу,
- (2) часу у годинах, хвилинах та секундах,

▼M14

- (3) барометричної висоти,

▼M4

- (4) швидкості за приладами,
 - (5) вертикальної швидкості,
 - (6) ковзання,
 - (7) просторового положення,
 - (8) стабілізованого курсу; та
 - (9) температури зовнішнього повітря;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади;
- (c) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼M14

- (1) барометричної висоти,

▼M4

- (2) швидкості за приладами,
 - (3) вертикальної швидкості,
 - (4) ковзання,
 - (5) просторового положення; та
 - (6) стабілізованого курсу;
- (d) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагають пункти (a)(4) і (c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;
- (e) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервними приладами; та
- (f) для моторних вертольотів складної конструкції:
- (1) запасним джерелом статичного тиску; та
 - (2) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації.

SPO.IDE.H.126 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Вертольоти, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

SPO.IDE.H.132 Бортове обладнання для визначення погоди — моторні вертольоти складної конструкції

Вертольоти, які експлуатуються за ППП або у нічний час, повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди, якщо, згідно з поточними прогнозами погоди, на запланованому маршруті польоту можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які вважаються такими, що можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди.

SPO.IDE.H.133 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння — моторні вертольоти складної конструкції

- (a) Вертольоти, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.

- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами льотного екіпажу їхніх обов'язків.

SPO.IDE.H.135 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Вертольоти, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

SPO.IDE.H.140 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Вертольоти з МСЗМ більше ніж 7 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані CVR.
- (b) CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше попередніх 2 годин.
- (c) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
- (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;
 - (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
 - (3) звуковий фон у кабіні льотного екіпажу, а також у безперервному режимі звукові сигнали, отримані з кожного мікрофона члена екіпажу; та
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (d) CVR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) На додаток до пункту (d) та залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

▼ M8

- (f) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M4

SPO.IDE.H.145 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Вертольоти з МСЗМ понад 3 175 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації.
- (b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту вертольота, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 10 годин.
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.
- (d) FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

▼ M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою

такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M15

SPO.IDE.H.146 Легковаговий бортовий реєстратор

- (a) Вертольоти з газотурбінними двигунами та МСЗМ 2 250 кг або більше повинні бути обладнані бортовим реєстратором, якщо виконуються всі такі умови:
- (1) вони підпадають під дію пункту SPO.IDE.A.145(a);
 - (2) вони використовуються для комерційної експлуатації;
 - (3) вони вперше отримали індивідуальний CofA 5 вересня 2022 року або пізніше.
- (b) Бортовий реєстратор повинен записувати, за допомогою польотних даних або зображень, інформацію, достатню для визначення траєкторії польоту та швидкості повітряного судна.
- (c) Бортовий реєстратор повинен бути здатним зберігати польотні дані і зображення, записані протягом щонайменше попередніх 5 годин.
- (d) Бортовий реєстратор повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) Якщо бортовий реєстратор здійснює запис зображень або аудіозапис кабіни льотного екіпажу, необхідно забезпечити функцію, яку може використовувати командир повітряного судна, та яка дозволяє змінювати зображення та аудіозаписи, записані до використання такої функції, щоб такі записи не можна було отримати за допомогою звичайних способів відтворення та копіювання.

▼ M4

SPO.IDE.H.150 Записи з лінії передачі даних

- (a) Вертольоти, яким індивідуальний CofA було видано 1 січня 2016 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
- (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до вертольота, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
 - (i) ініціювання передачі даних по лінії;
 - (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
 - (iii) адресного нагляду;
 - (iv) польотної інформації;
 - (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
 - (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС; та
 - (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків;
 - (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами вертольота; та
 - (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, а також спосіб швидкого отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
- (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у SPO.IDE.H.140.

▼ M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M4

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у SPO.IDE.H.140(d) та (e).

SPO.IDE.H.155 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто шляхом використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

SPO.IDE.H.160 Крісла, ремені безпеки та системи фіксації

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані:
- (1) кріслом або робочим місцем для кожного члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань на борту;
 - (2) ременями безпеки на кожному кріслі та пристроями фіксації на кожному робочому місці;
 - (3) вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2012 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба для кожного крісла; та
 - (4) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу.
- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати одну точку відкриття замка фіксатора.

SPO.IDE.H.165 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані набором для надання першої медичної допомоги.
- (b) Набір для надання першої медичної допомоги повинен:
- (1) бути легкодоступними для використання; та
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

SPO.IDE.H.175 Додатковий кисень — вертольоти без гермокабін

- (a) Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:
- (1) всіх членів екіпажу протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у кабіні становитиме 10 000–13 000 футів; та
 - (2) всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні становитиме більше 13 000 футів.
- (c) Незважаючи на положення (b), вихід на висоту 13 000–16 000 футів визначеної тривалості може виконуватися без використання додаткового кисню відповідно до SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Переносні вогнегасники

- (a) Вертольоти, окрім вертольотів ELA2, повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
- (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожній кабіні, відділеній від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

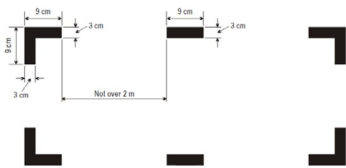
- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

SPO.IDE.H.185 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі вертольота, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



SPO.IDE.H.190 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

- (a) Вертольоти, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією крісел більше шести, повинні бути обладнані:
- (1) автоматичним ELT; та
 - (2) одним рятувальним ELT (ELT(S)) у рятувальному плоті або рятувальному жилеті, якщо вертоліт експлуатується на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 3 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості.
- (b) Вертольоти, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією крісел шість або менше, повинні бути обладнані одним ELT(S) або індивідуальним радіомаяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або спеціаліст з виконання завдань.
- (c) ELT будь-якого типу та PLB повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

SPO.IDE.H.195 ► M5 Політ над водною поверхнею — моторні вертольоти іншої ніж складної конструкції ◀

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або робочих місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
- (1) у разі польоту над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (2) у разі польоту водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (3) у разі зльоту та посадки на аеродромі/експлуатаційному майданчику, на якому траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.
- (b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.
- (c) Командир вертольота, експлуатація якого здійснюється над водною поверхнею на відстані від суші, яка відповідає більше ніж 30 хвилинам польотного часу на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
- (1) обладнання для подачі сигналів лиха;

- (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
- (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.
- (d) Командир повітряного судна повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту у разі вимушеної посадки на воду для ухвалення рішення про те, чи мають усі особи на борту бути одягнуті у рятувальні жилети, що їх вимагає пункт (a).

SPO.IDE.H.197 Рятувальні жилети — моторні вертольоти складної конструкції

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або робочих місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
 - (1) під час польотів над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні;
 - (2) під час польотів над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (3) вони виконують зліт або посадку на аеродромі чи експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду у разі авіаційної події;
- (b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Захисні костюми — моторні вертольоти складної конструкції

Кожна особа на борту повинна бути одягнена у захисний костюм у разі ухвалення командиром повітряного судна відповідного рішення на підставі оцінювання ризику та з урахуванням таких факторів:

- (a) якщо виконуються польоти над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації або безпечна вимушена посадка, якщо у разі відмови критичного двигуна вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; та
- (b) отримані командиром повітряного судна зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та аварійно-рятувальне обладнання для тривалих польотів над водною поверхнею — моторні вертольоти складної конструкції

Вертольоти, які експлуатуються:

- (a) над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні; або
- (b) над водною поверхнею на відстані, яка відповідає більше ніж 3 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні та якщо так вирішив командир повітряного судна на підставі оцінювання ризику, повинні бути обладнані:
 - (1) щонайменше одним рятувальним плотом, номінальна місткість якого становить не менше, ніж максимальна кількість людей на борту, розташованим у такий спосіб, який сприяє його швидкому розгортанню в аварійній ситуації;
 - (2) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного необхідного рятувального плоту; та
 - (3) рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

SPO.IDE.H.200 Аварійно-рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:

- (a) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
- (b) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)); та
- (c) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

▼ M9 _____

▼ M4

SPO.IDE.H.202 Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води — різноманітне обладнання

Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води, повинні бути обладнані:

- (a) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню вертольота на воді, що відповідає його розміру, вазі та характеристикам керованості; та
- (b) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.

SPO.IDE.H.203 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

▼ M5

Моторні вертольоти складної конструкції, які експлуатуються над водною поверхнею у несприятливому середовищі на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості, та моторні вертольоти іншої ніж складної конструкції, які виконують польоти над водною поверхнею в несприятливих умовах на відстані понад 50 морських миль від берега, повинні:

▼ M4

- (a) мати конструкцію, яка передбачає посадку на воду згідно з відповідними нормами льотної придатності;
- (b) бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду згідно з відповідними нормами льотної придатності; або
- (c) оснащуватися відповідним аварійно-рятувальним обладнанням.

SPO.IDE.H.205 Індивідуальне захисне обладнання

Кожна особа на борту повинна бути екіпірована захисним обладнанням відповідно до типу здійснюваної експлуатації.

SPO.IDE.H.210 Гарнітура

Якщо є потреба використовувати обладнання радіозв'язку та/або радіонавігаційне обладнання, вертольоти повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або еквівалентним пристроєм із кнопкою передачі на приладі керування вертольотом для кожного пілота, члена екіпажу та/або спеціаліста з виконання завдань, який перебуває на своєму робочому місці.

SPO.IDE.H.215 Обладнання радіозв'язку

- (a) Вертольоти, які експлуатуються за ППП або в нічний час, або якщо цього вимагають застосовні вимоги повітряного простору, повинні бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке за нормальних умов поширення радіохвиль повинне забезпечувати:
 - (1) двосторонній зв'язок для цілей аеродромного навігаційного контролю;
 - (2) отримання метеорологічної інформації;
 - (3) двосторонній зв'язок у будь-який час протягом польоту із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені належним органом; та

- (4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (b) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.
- (c) Якщо окрім бортової переговорної системи для льотного екіпажу відповідно до положень SPO.IDE.H.135 вертольоти повинні застосовувати систему радіозв'язку, вони повинні бути оснащені кнопкою передачі на пристрої управління для кожного пілота та члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

SPO.IDE.H.220 Навігаційне обладнання

- (a) Вертольоти повинні бути оснащені навігаційним обладнанням, яке забезпечує повітряну експлуатацію відповідно до:
 - (1) плану польоту ОПР, якщо застосовується; та
 - (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.
- (c) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ M9

- (d) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼ M14

- (e) Вертольоти повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ M4

SPO.IDE.H.225 Прийомовідповідач

Якщо цього вимагають правила повітряного простору, у якому виконується політ, вертольоти повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокатором (ВОРЛ) з усіма необхідними функціями.

▼ M9

SPO.IDE.H.230 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼ M13 _____

▼ M11 _____

ПІДЧАСТИНА Е
СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ

СЕКЦІЯ 1**Експлуатація вертольота з вантажем на зовнішній підвісі (HESLO)**

▼M14

SPO.SPEC.HESLO.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури HESLO повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну теоретичну і практичну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які проводять таку підготовку членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (e) критерії льотно-технічних характеристик, яким повинні відповідати вертольоти для виконання експлуатації HESLO;
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Спеціальне обладнання HESLO

Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше:

- (a) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативним засобом для того, щоб бачити гаки/вантаж; та
- (b) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення ваги вантажу.

SPO.SPEC.HESLO.110 Перевезення небезпечних вантажів

Експлуатант, який перевозить небезпечні вантажі до або з безпілотних майданчиків чи віддалених районів, повинен подати до компетентного органу заявку на отримання звільнення від вимог технічних інструкцій, якщо він має намір не виконувати вимоги таких інструкцій.

СЕКЦІЯ 2**Експлуатація, пов'язана із зовнішнім перевезенням особи (HEC)**

▼M14

SPO.SPEC.HEC.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури HEC повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну теоретичну і практичну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які проводять таку підготовку членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (e) критерії льотно-технічних характеристик, яким повинні відповідати вертольоти для виконання експлуатації HEC;
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

▼M4

SPO.SPEC.NEC.105 Спеціальне обладнання для НЕС

- (a) Вертоліт повинен бути обладнаний:
 - (1) обладнанням для піднімання або вантажним гаком;
 - (2) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативним засобом для того, щоб бачити гак; та
 - (3) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення ваги вантажу.

▼M14

- (a) Встановлення всього обладнання для підйомників або вантажних гаків, окрім простої PCDS, та будь-які подальші зміни повинні мати схвалення льотної придатності, що відповідає запланованим функціям.

▼M4

СЕКЦІЯ 3

Експлуатація парашутів (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури PAR повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які надають таку підготовку членам екіпажу та спеціалістам з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (e) критерії льотно-технічних характеристик для виконання експлуатації парашутів;
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

SPO.SPEC.PAR.105 Перевезення членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань

Вимоги до обов'язків спеціаліста з виконання завдань, встановлені у SPO.GEN.106(c), не застосовуються до спеціалістів з виконання завдань, які виконують стрибки з парашутом.

SPO.SPEC.PAR.110 Крісла

Незважаючи на положення SPO.IDE.A.160(a) і SPO.IDE.H.160(a)(1), підлога повітряного судна може використовуватися як сидіння за умови наявності засобів для того, щоб спеціаліст з виконання завдань тримався та був зафіксованим.

SPO.SPEC.PAR.115 Додатковий кисень

Незважаючи на положення SPO.OP.195(a), вимоги до використання додаткового кисню не застосовуються до членів екіпажу, інших ніж командир повітряного судна та спеціаліста з виконання завдань, який виконує суттєві обов'язки для виконання спеціальних завдань, коли висота у кабіні:

- (a) перевищує 13 000 футів протягом періоду не більше ніж 6 хвилин.
- (b) перевищує 15 000 футів протягом періоду не більше ніж 3 хвилини.

▼M11 _____

▼M14

SPO.SPEC.PAR.125 Спускання небезпечних вантажів

Незважаючи на пункт SPO.GEN.155, парашутисти можуть виходити з ПС для випускання парашута над густонаселеними районами міст чи населених пунктів або над скупченням людей на відкритій поверхні, буксуючи димові пристрої, за умови, що такі пристрої вироблені для такої мети.

▼M4

СЕКЦІЯ 4

Пілотажні польоти (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури ABF повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які надають таку підготовку членам екіпажу та спеціалістам з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (e) критерії льотно-технічних характеристик для виконання пілотажних польотів;
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

SPO.SPEC.ABF.105 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

Такі документи, перелічені в SPO.GEN.140(a), не повинні перевозитися під час ABF:

- (a) деталі поданого ОПП плану польоту, якщо застосовно;
- (b) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту/району передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;
- (c) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС; та
- (d) інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту.

SPO.SPEC.ABF.115 Обладнання

До ABF не застосовуються такі вимоги:

- (a) набори для надання першої медичної допомоги, як передбачено у SPO.IDE.A.165 і SPO.IDE.H.165;
- (b) ручні вогнегасники, як передбачено у SPO.IDE.A.180 та SPO.IDE.H.180; та
- (c) ELT або індивідуальні радіомаяки, як передбачено у SPO.IDE.A.190 та SPO.IDE.H.190.

▼M14

СЕКЦІЯ 5

Контрольні польоти після технічного обслуговування (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Рівні контрольних польотів після технічного обслуговування

Перед проведенням контрольного польоту після технічного обслуговування експлуатант повинен визначити застосовний рівень контрольного польоту після технічного обслуговування таким чином:

▼M15

- (a) контрольний політ після технічного обслуговування рівня А — для польоту, у якому планується використання процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях, як визначено у керівництві з льотної експлуатації ПС, або у разі, якщо політ необхідний для підтвердження функціонування допоміжної системи або інших захисних пристроїв;

▼M14

- (b) контрольний політ після технічного обслуговування рівня В — для будь-якого контрольного польоту після технічного обслуговування, окрім контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А.

SPO.SPEC.MCF.105 Програма польоту для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А

Перед проведенням контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А моторного повітряного судна складної конструкції експлуатант повинен розробити та задокументувати програму польоту.

SPO.SPEC.MCF.110 Керівництво з проведення контрольного польоту після технічного обслуговування для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А

Експлуатант, який проводить контрольний політ після технічного обслуговування, повинен:

- (a) описати таку експлуатацію та пов'язані процедури у керівництві з експлуатації, згаданому в пункті ORO.MLR.100 додатка III, або у спеціальному керівництві з проведення контрольного польоту після технічного обслуговування;
- (b) оновлювати керівництво за необхідності;
- (c) поінформувати весь відповідний персонал про керівництво та про внесені до нього зміни, які стосуються його обов'язків;
- (d) надати компетентному органу керівництво та зміни до нього.

SPO.SPEC.MCF.115 Вимоги до льотного екіпажу для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А

- (a) Експлуатант повинен обрати належних членів льотного екіпажу з урахуванням складності конструкції ПС та рівня контрольного польоту після технічного обслуговування. Обираючи членів льотного екіпажу для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А моторного повітряного судна складної конструкції, експлуатант повинен забезпечити, щоб виконувалися всі такі умови:
 - (1) командир повітряного судна пройшов курс підготовки відповідно до пункту SPO.SPEC.MCF.120; якщо підготовка проводилася на тренажері, пілот повинен провести щонайменше один контрольний політ після технічного обслуговування рівня А як наглядовий пілот або як наглядач перед проведенням контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А у ролі командира повітряного судна;
 - (2) командир повітряного судна провів щонайменше 1 000 льотних годин на повітряному судні такої ж категорії ПС, як і ПС, на якому буде виконуватися політ, із яких щонайменше 400 годин у ролі командира моторного ПС складної конструкції та щонайменше 50 годин на ПС певного типу.

Незважаючи на пункт (2) першого параграфу, якщо експлуатант вводить в експлуатацію новий тип повітряного судна, та якщо він провів оцінювання кваліфікації пілота згідно з встановленою процедурою оцінювання, експлуатант може обрати пілота, який має менше ніж 50 годин досвіду польотів на ПС певного типу.

- (b) Пілотам, які мають рейтинг льотного випробування згідно з Регламентом (ЄС) № 1178/2011, повністю зараховується курс тренування, вказаний у пункті (а)(1) цього пункту, за умови, що пілоти, які мають рейтинг льотного випробування, пройшли необхідну початкову та періодичну підготовку щодо управління ресурсами екіпажу згідно з пунктами ORO.FC.115 і ORO.FC.215 додатка III.
- (c) Командир повітряного судна повинен виконувати контрольний політ після технічного обслуговування рівня А на моторному повітряному судні складної конструкції, тільки якщо він виконував контрольний політ після технічного обслуговування рівня А впродовж попередніх 36 місяців.
- (d) Актуальність льотного досвіду командира повітряного судна для контрольних польотів після технічного обслуговування рівня А відновлюється після виконання контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А у ролі наглядача чи наглядового пілота або після виконання контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А у ролі командира повітряного судна на тренажері.

SPO.SPEC.MCF.120 Курс підготовки льотного екіпажу для контрольних польотів після технічного обслуговування рівня А

- (a) Курс підготовки, необхідний для виконання контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А, повинен проводитися відповідно до детального плану.
- (b) Льотний інструктаж для курсу підготовки повинен проводитися одним із таких способів:
 - (1) на тренажері, який належним чином відображає відповідь повітряного судна та його систем на перевірки, які проводяться, для цілей підготовки;

- (2) під час польоту на повітряному судні з демонстрацією методик контрольного польоту після технічного обслуговування;
- (c) Курс підготовки, пройдений на одній категорії ПС, вважається чинним для всіх типів ПС такої категорії.
- (d) Розглядаючи ПС, яке використовується для підготовки, та ПС, на якому буде виконуватися контрольний політ після технічного обслуговування, експлуатант повинен визначити необхідність підготовки щодо відмінностей або ознайомчої підготовки та описати зміст такої підготовки.

SPO.SPEC.MCF.125 Склад екіпажу та особи на борту

- (a) Експлуатант повинен встановити процедури для визначення потреби в додаткових спеціалістах з виконання завдань.
- (b) У випадку контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А експлуатант повинен визначити у своєму керівництві політику щодо інших осіб на борту.
- (c) Для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А вимагається спеціаліст з виконання завдань або додатковий пілот у кабіні льотного екіпажу для надання допомоги членам льотного екіпажу, окрім випадків, коли конфігурація повітряного судна не дозволяє цього або експлуатант може обґрунтувати, з урахуванням робочого навантаження членів льотного екіпажу на основі програми польоту, відсутність потреби членів льотного екіпажу в додатковій допомозі.

SPO.SPEC.MCF.130 Імітація процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях під час польоту

Як відступ від пункту SPO.OP.185, спеціаліст з виконання завдань може перебувати на борту під час контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А, якщо спеціаліст з виконання завдань є необхідним для виконання мети польоту, та якщо він був зазначений у програмі польоту.

SPO.SPEC.MCF.135 Обмеження польотного часу та вимоги щодо відпочинку

Призначаючи членів екіпажу для виконання контрольних польотів після технічного обслуговування, експлуатанти, які підпадають під дію положень підчастини FTL додатка III (Part-ORO), повинні застосовувати положення зазначеної підчастини.

SPO.SPEC.MCF.140 Системи та обладнання

Якщо метою контрольного польоту після технічного обслуговування є перевірка належного функціонування системи чи обладнання, така система чи обладнання визначаються як потенційно ненадійні, та перед початком польоту повинно бути погоджено належні заходи з пом'якшення ризиків для мінімізації ризику для безпеки польоту.

SPO.SPEC.MCF.145 Вимоги щодо бортового голосового реєстратора, бортового реєстратора польотних даних та записів з лінії передачі даних до володільців АОС

До контрольного польоту після технічного обслуговування повітряного судна, яке в інших випадках використовується для експлуатації CAT, застосовують положення щодо бортових голосових реєстраторів (CVR), бортових реєстраторів польотних даних (FDR) та записів з лінії передачі даних (DLR) додатка IV (Part-CAT).

(¹) Регламент Комісії (ЄС) № 1178/2011 від 3 листопада 2011 року про встановлення технічних вимог і адміністративних процедур, пов'язаних із екіпажем цивільної авіації, відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) №216/2008 (ОВ L 311, 25.11.2011, с. 1).

(²) Регламент Комісії (ЄС) № 748/2012 від 3 серпня 2012 року про встановлення імплементаційних правил з сертифікації льотної придатності та екологічної безпеки повітряних суден і пов'язаних з ними виробів, складових частин та приладів, а також із сертифікації організацій, що займаються проектуванням і виробництвом (ОВ L 224, 21.08.2012, с. 1).

(³) ОВ L 224, 21.08.2012, с. 1.

(⁴) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/425 від 9 березня 2016 року про засоби індивідуального захисту та скасування Директиви Ради 89/686/ЄЕС (ОВ L 81, 31.03.2016, с. 51).

- (⁵) Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/42/ЄС від 17 травня 2006 року про машини і механізми та про внесення змін до Директиви 95/16/ЄС (ОВ L 157, 09.06.2006, с. 24).
- (⁶) Імплементційний регламент Комісії (ЄС) № 923/2012 від 26 вересня 2012 року про встановлення загальних правил повітряних перевезень та оперативних положень, що стосуються послуг і процедур у галузі аеронавігації, та про внесення змін до Імплементційного регламенту (ЄС) № 1035/2011 та Регламентів (ЄС) № 1265/2007, (ЄС) № 1794/2006, (ЄС) № 730/2006, (ЄС) № 1033/2006 і (ЄС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012, с. 1).
- (⁷) Регламент Комісії (ЄС) 2018/395 від 13 березня 2018 року про встановлення детальних правил експлуатації аеростатів відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008 (ОВ L 71, 14.03.2018, с. 10).
- (⁸) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 376/2014 від 3 квітня 2014 року про звітування, аналіз та вжиття подальших заходів щодо подій у сфері цивільної авіації, про внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 996/2010 та про скасування Директиви Європейського Парламенту і Ради 2003/42/ЄС та регламентів Комісії (ЄС) № 1321/2007 і (ЄС) № 1330/2007 (ОВ L 122, 24.04.2014, с. 18).
- (⁹) ОВ L 100, 05.04.2012, с. 1.
- (¹⁰) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005 від 14 грудня 2005 року про створення переліку повітряних перевізників Співтовариства, які підлягають забороні на експлуатацію в межах Співтовариства, про повідомлення пасажиром повітряного транспорту про особу повітряного перевізника, який здійснює експлуатацію, та про скасування статті 9 Директиви 2004/36/ЄС (ОВ L 344, 27.12.2005, с. 15).
- (¹¹) Регламент Комісії (ЄС) № 452/2014 від 29 квітня 2014 року про встановлення технічних вимог та адміністративних процедур, пов'язаних із повітряними перевезеннями операторів з третіх країн відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 216/2008 (ОВ L 133, 06.05.2014, с. 12).
- (¹²) Регламент Комісії (ЄС) № 1321/2014 від 26 листопада 2014 року про підтримання льотної придатності повітряних суден та аеронавігаційних продуктів, складових частин та приладів, та про схвалення організацій і персоналу, задіяних у таких завданнях (ОВ L 362, 17.12.2014, с. 1).
- (¹³) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 996/2010 від 20 жовтня 2010 року про розслідування та запобігання нещасним випадкам та інцидентам у сфері цивільної авіації та про скасування Директиви 94/56/ЄС (ОВ L 295, 12.11.2010, с. 35).
- (¹⁴) Імплементційний регламент Комісії (ЄС) 2015/1018 від 29 червня 2015 року про встановлення переліку класифікації випадків у цивільній авіації як таких, які підлягають обов'язковому сповіщенню, відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 376/2014 (ОВ L 163, 30.06.2015, с. 1).
- (¹⁵) ОВ L 293, 31.10.2008, с. 3.
- (¹⁶) Регламент Комісії (ЄС) 2015/640 від 23 квітня 2015 року про додаткові специфікації льотної придатності для певних типів експлуатації та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 965/2012 (ОВ L 106, 24.04.2015, с. 18).
- (¹⁷) Регламент Комісії (ЄС) № 1321/2014 від 26 листопада 2014 року про підтримання льотної придатності повітряних суден та аеронавігаційних продуктів, складових частин та приладів, та про схвалення організацій і персоналу, задіяних у таких завданнях (ОВ L 362, 17.12.2014, с. 1).
- (¹⁸) ОВ L 311, 25.11.2011, с. 1.
- (¹⁹) ОВ L 302, 01.12.2000, с. 57.
- (²⁰) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних і про вільний рух таких даних та про скасування Директиви 95/46/ЄС (Загальний регламент про захист даних) (ОВ L 119, 04.05.2016, с. 1).
- (²¹) ОВ L 224, 21.8.2012, с. 1.