

ДОДАТОК І

ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ ДЛЯ ДОДАТКІВ ІІ – VІІІ

В цих Авіаційних правилах використовуються наступні визначення:

(1) наявна дистанція перерваного зльоту (accelerate-stop distance available –ASDA) – довжина розбігу плюс довжина 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 (acceptable means of compliance–AMC) – стандарти необов'язково характеру, які прийняті уповноваженим органом для ілюстрації методів встановлення відповідності Авіаційним правилам;

(3) контрольний лист приймання (acceptance checklist) – документ, який допомагає у проведенні перевірки зовнішнім оглядом упаковок з небезпечними вантажами та відповідних документів на них з метою визначення відповідності усім належним вимогам;

(4) придатний аеродром (adequate aerodrome) – аеродром, на якому повітряне судно може експлуатуватися з урахуванням застосовних вимог до льотно-технічних характеристик та характеристик злітної-посадкової смуги;

(5) З метою класифікації пасажирів:

(а) дорослий (adult) – особа віком від 12 років і старше;

(b) дитина/діти (child/children) – особи, від двох або більше років, але ще не досягли віку 12 років;

(c) немовля (infant) – особа віком до двох років;

(б) літак (aeroplane) – повітряне судно з приводом від двигуна та фіксованим крилом, яке є важчим за повітря та підтримується в польоті за допомогою підйомної сили, виникаючої як результат динамічної взаємодії повітря з крилом літака;

(7) політ з допоміжною системою візуалізації нічного бачення (aided night vision imaging system flight–NVIS) – у разі експлуатації NVIS частина польоту виконується вночі згідно візуальних правил польотів (visual flight rules–VFR), під час якої член екіпажу використовує окуляри нічного бачення (night vision goggles–NVG);

(8) повітряне судно (ПС) (aircraft) – апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

(8a) відстеження повітряного судна (aircraft tracking) – наземний процес, під час якого ведеться і оновлюється, через нормовані інтервали, запис чотирирівмірного положення окремого повітряного судна у польоті;

(8b) система відстеження повітряного судна (aircraft tracking system) – система, яка базується на відстеженні повітряного судна з метою виявлення нестандартних характеристик польоту і забезпечення сповіщення;

(9) альтернативні методи відповідності (alternative means of compliance) – методи, які є альтернативними чинним для забезпечення відповідності або такі, що пропонують нові методи для встановлення відповідності Авіаційним правилам, для яких уповноваженим органом не було прийнято відповідних АМС;

(10) попередження обледеніння (anti-icing) – у разі виконання наземних процедур означає таку процедуру, яка забезпечує захист від утворення інію або льоду або від накопичення снігу на оброблених поверхнях повітряного судна протягом обмеженого періоду часу (термін дії речовини для попередження обледеніння);

(11) схема заходження на посадку з вертикальним наведенням (approach procedure with vertical guidance operation–APV) – заходження на посадку за приладами в процесі якого використовується бокове та вертикальне наведення, але таке заходження не відповідає вимогам, встановленим для точного заходження та виконання посадки з висотою прийняття рішення (decision height–DH) не менше ніж 250 футів та дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (runway visual range–RVR) не менше ніж 600 м;

(11a) маса порожнього аеростату (balloon empty mass) – маса, що визначається шляхом зважування аеростату з усім встановленим обладнанням, визначеним в АФМ;

(12) член кабінного екіпажу (cabin crew member) – член екіпажу з відповідною кваліфікацією, окрім члена льотного екіпажу або технічного персоналу, призначений експлуатантом для виконання обов'язків пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації;

(13) заходження на посадку за категорією I (category I approach operation–CAT I) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи посадки за приладами (instrument landing system–ILS), мікрохвильової системи посадки (microwave landing system–MLS), GLS (системи посадки наземної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS), радару точного заходження на посадку (precision approach radar–PAR) або GNSS із використанням супутникової системи функціонального доповнення (satellite-based augmentation system–SBAS) з відносною DH не нижче 200 футів (60м) і з RVR не менше 550 м для літаків і 500 м для вертольотів;

(14) заходження на посадку за категорією II (category II operation–CAT II) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із наступними параметрами:

(a) DH нижче 200 футів, але не нижче 100 футів та

(b) RVR не менше 300 м;

(15) заходження на посадку за категорією IIIA (category IIIA operation–CAT IIIA) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із наступними параметрами:

(a) DH нижче 100 футів, а також

(b) RVR не менше 200 м;

(16) заходження на посадку за категорією IIIB (category IIIB operation–CAT IIIB) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із наступними параметрами:

(a) DH нижче 100 футів, або DH відсутня, а також

(b) RVR менше 200 м, але не менше 75 м;

(17) категорія А для вертольотів (category A with respect to helicopters) – багатомоторний вертоліт, який спроектований з урахуванням особливостей двигуна та ізоляції систем, що визначені у застосовних нормах льотної придатності, та який здатний виконувати польоти з використанням даних для зльоту та посадки, які визначені з припущення відмови критичного двигуна та котрий забезпечує достатнє використання площі земної поверхні і достатні льотно-технічні характеристики для безпечного продовження польоту або безпечного перерваного зльоту у випадку відмови двигуна;

(18) категорія В для вертольотів (category B with respect to helicopters) – одномоторний або багатомоторний вертоліт, який не відповідає вимогам категорії А. Вертольоти категорії В не мають гарантованої можливості продовження безпечного польоту у разі відмови двигуна, що передбачає виконання вимушеної посадки;

(19) сертифікаційні специфікації (certification specifications–CS) – технічні стандарти, прийняті уповноваженим органом та вказують методи демонстрації вимогам авіаційних правил та які організація може використовувати для цілей сертифікації;

(20) заходження з кола (circling) – візуальна фаза заходження на посадку за приладами для приведення літака до позиції для посадки на злітно-посадкову смугу/ФАТО, яка не розташована зручно для виконання прямого заходження на посадку;

(21) зона, вільна від перешкод (clearway) – визначена прямокутна ділянка земної або водної поверхні, що знаходиться під контролем відповідного компетентного органу, яка є обраною або підготовленою в якості підходящої ділянки, на якій літак зможе виконати частину початкового набору до заданої висоти;

(22) нижній край хмар (cloud base) – висота основи найнижчого елемента хмари, яка спостерігається або прогнозується, поблизу аеродрому, експлуатаційного майданчика або в межах визначеного району експлуатації; зазвичай, така висота вимірюється від рівня аеродрому або, у разі експлуатації повітряного судна у відкритому морі - від середнього рівня моря;

(23) код-шер (codeshare) – угода відповідно до якої експлуатант розміщує свій код авіакомпанії на рейс, що виконує інший експлуатант, а також продає і видає квитки на такий рейс;

(24) густонаселений район (congested area) – стосовно міста, або населеного пункту означає будь-який район, що використовується головним чином для проживання, комерційної діяльності або відпочинку;

(25) забруднена злітно-посадкова смуга (contaminated runway) – злітно-посадкова смуга, на якій більше 25% поверхні в межах потрібної довжини і ширини площі, необхідної для експлуатації, покрита:

(а) поверхневими водами глибиною більше 3 мм (0,125 дюймів), талим, або нещільним снігом, які у еквіваленті дорівнюють шару води товщиною більше 3 мм (0,125 дюймів);

(b) снігом, який був стиснений до стану твердої маси, яка чинить опір подальшому стисненню та триматиметься суцільною масою або розламуватиметься на цілісні шматки при підніманні (ущільнений сніг), або

(c) льодом, включно із мокрим льодом;

(26) паливо для непередбачених обставин (contingency fuel) – паливо, необхідне для компенсації непередбачених факторів, які можуть вплинути на показник витрати палива до аеродрому призначення;

(27) фінальне заходження на посадку з постійним зниженням (continuous descent final approach–CDFA) – методика, що відповідає процедурам стабілізованого заходження на посадку в кінцевій фазі неточного інструментального заходження на посадку шляхом безперервного зниження без горизонтального польоту, з абсолютної/відносної висоти або вище зафіксованої абсолютної/відносної висоти кінцевого заходження на посадку до точки на висоті приблизно 15 м (50 футів) вище торця злітно-посадкової смуги або до точки, де починається маневр вирівнювання для конкретного типу повітряного судна;

(28) конвертована метеорологічна видимість (converted meteorological visibility–CMV) – величина, яка еквівалентна величині RVR, що є похідною від повідомленої метеорологічної видимості;

(29) член екіпажу (crew member) – особа, призначена експлуатантом виконувати обов'язки на борту повітряного судна;

(30) критичні фази польоту (для літаків) (critical phases of flight) – розбіг для зльоту, траєкторія польоту під час зльоту, фінальне заходження на посадку,

відхід на друге коло, посадка, включаючи пробіг після посадки, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

(31) критичні фази польоту (для вертольотів) (critical phases of flight) – руління, зависання, зліт, фінальне заходження на посадку, відхід на друге коло, посадка, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

(32) вогка злітно-посадкова смуга (damp runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої не є сухою, але присутня на смузі волога не створює світлових відблисків;

(33) небезпечні вантажі (dangerous goods–DG) – предмети або речовини, які є потенційно небезпечними для здоров'я, безпеки, майна або навколишнього середовища та перелік яких наданий у переліку небезпечних вантажів у відповідних технічних інструкціях, або які класифікуються відповідно до цих інструкцій;

(34) авіаційна подія з небезпечними вантажами (dangerous goods accident) – подія, що пов'язана із повітряним перевезенням небезпечних вантажів, внаслідок чого трапилася смерть людини або їй було нанесено тяжку травму, чи були нанесені великі матеріальні збитки;

(35) інцидент з небезпечними вантажами (dangerous goods incident) :

(a) подія, яка не є авіаційною подією, що пов'язана із повітряним перевезенням небезпечних вантажів, яка не обов'язково трапилась на борту повітряного судна та яка призвела до травмування людини, нанесення

матеріального збитку, пожежі, пошкодження, витоку, підтікання рідини чи радіації або інших ознак того, що була порушена цілісність упаковки;

(b) будь-яка подія, пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу повітряному судну або людям, які перебували на борту;

(36) видалення льоду (de-icing) – у випадку наземних процедур, означає процедуру, за допомогою якої іній, лід, сніг або талий сніг видаляються з поверхні повітряного судна для забезпечення чистоти поверхонь;

(37) визначена точка після зльоту (defined point after take-off–DPATO) – точка у межах фази зльоту та початкового набору висоти, до досягнення якої не гарантується здатність вертольоту з непрацюючим критичним двигуном продовжувати політ безпечно, і можливо буде необхідна вимушена посадка;

(38) визначена точка перед посадкою (defined point before landing–DPBL) – точка у межах фази заходження на посадку та посадки, після якої не гарантовано, що вертоліт з непрацюючим критичним двигуном продовжить безпечний політ, і можливо буде необхідна вимушена посадка;

(39) відстань DR (distance DR) – відстань по горизонталі, яку вертоліт пройшов від кінця злітної дистанції;

(40) договір оренди без екіпажу (сухий лізинг) (dry lease agreement) – угода між суб'єктами господарювання, відповідно до умов якої повітряне судно експлуатується згідно з сертифікатом експлуатанта (АОС) орендаря або у випадку комерційної експлуатації, іншої, ніж САТ, під відповідальністю орендаря;

(41) суха експлуатаційна маса (dry operating mass) – загальна маса повітряного судна, підготовленого до конкретного типу роботи, за винятком маси палива та загального завантаження;

(42) суха злітно-посадкова смуга (dry runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої не є вологою та забрудненою, включно з такими ЗПС зі штучним покриттям, які були спеціально підготовлені за допомогою канавок або пористого покриття щоб зберегти «ефективне сухе гальмування» навіть в умовах наявності вологи;

(43) повітряне судно ELA1 (ELA1 aircraft) – таке пілотоване європейське легке повітряне судно, до якого відносяться:

(a) літак з максимальною злітною масою 1200 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер з максимальною злітною масою 1200 кг чи менше;

(c) аеростат, з максимальним проектним об'ємом підйомного газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових аеростатів, 1050 м³ для газових аеростатів та 300 м³ для прив'язних газових аеростатів;

(44) повітряне судно ELA2 (ELA2 aircraft) – таке пілотоване європейське легке повітряне судно, до якого відносяться:

(a) літак з максимальною злітною масою 2000 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер з максимальною злітною масою 2000 кг чи менше;

(c) аеростат;

(d) дуже легкий гвинтокрил простої конструкції з максимальною злітною масою не більше 600 кг, розроблений з метою перевезення не більше двох осіб, і які не оснащені реактивними та/або ракетними двигунами з обмеженням експлуатації лише вдень за VFR;

(45) піднесена зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (elevated final approach and take-off area–завищена FATO) – FATO, яка щонайменше на 3м вище оточуючої земної поверхні;

(46) маршрутний запасний аеродром (en-route alternate–ERA) – придатний аеродром на маршруті польоту, який може бути необхідний на стадії планування;

(47) покращена система бачення (enhanced vision system–EVS) – система для відображення електронних зображень зовнішніх об'єктів у реальному часі, яка працює завдяки використанню датчиків зображення;

(48) зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (final approach and take-off area–FATO) – визначена зона польотів вертольотів, над якою виконується кінцевий етап маневру заходу на посадку до режиму зависання або посадка і з якої починається маневр зльоту. Для вертольотів з льотно-технічними характеристиками класу 1, визначена зона включає наявну зону перерваного зльоту;

(49) моніторинг польотних даних (flight data monitoring–FDM) – проактивне та некаральне використання цифрових польотних даних з метою підвищення безпеки польотів в повсякденній експлуатації;

(50) тренажер відтворення умов польоту (flight simulation training device–FSTD):

(a) для літаків – повномасштабний тренажер (full flight simulator–FFS), тренажер льотної підготовки (flight training device–FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (flight and navigation procedures trainer–FNPT), або базовий тренажер інструментальної підготовки (basic instrument training device–BITD);

(b) для вертольотів – повномасштабний тренажер (full flight simulator–FFS), тренажер льотної підготовки (flight training device–FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (flight and navigation procedures trainer–FNPT);

(51) аеродром дозаправки (fuel ERA aerodrome) – ERA аеродром, обраний для зменшення кількості резервного палива;

(52) система посадки GBAS (GBAS landing system–GLS) – система заходження на посадку з використанням даних (ground based augmented global navigation satellite system–GNSS/GBAS) наземної покращеної глобальної навігаційної супутникової системи для управління повітряним судном, що базуються на горизонтальній та вертикальній складових положення GNSS. Вона використовує дані геометричної висоти для обчислення кута глісади заходження на посадку;

(53) персонал наземних аварійних служб (ground emergency service personnel) – будь-яка група персоналу аварійних служб (наприклад, поліцейських, пожежників і т.п.), що залучена з метою надання невідкладної медичної допомоги на вертольотах (helicopter emergency medical services–HEMS) та завдання якої поширюються на будь-які види польотів вертольота;

(54) ‘граундінг’ (grounding) – формальна заборона повітряному судну виконувати зліт та вжиття заходів, які необхідні для його затримання;

(55) дисплей проекції польотної інформації (head-up display–HUD) – система відображення, яка представляє польотну інформацію на передній частині поля зору пілота та яка не призводить до суттєвого обмеження зовнішнього огляду;

(56) система посадки із проекційною індикацією (head-up guidance landing system–HUDLS) – бортова система проекційної індикації, яка допомагає забезпечити пілоту управління при заходженні на посадку та посадці та/або відходженні на друге коло. Вона включає у себе усі датчики, комп'ютери, джерела живлення, індикатори та органи управління;

(57) вертоліт (helicopter) – повітряне судно важче за повітря, яке підтримується у польоті головним чином за рахунок взаємодії повітря з одним чи декількома несучими гвинтами з механічним приводом, що обертаються навколо осей які знаходяться в основному у вертикальному положенні;

(58) член екіпажу з експлуатації підйомного обладнання вертольоту (helicopter hoist operation crew member–ННО crew member) –член екіпажу, який виконує обов'язки, пов'язані з роботою підйомного обладнання вертольоту;

(59) вертопалуба (helideck) – FATO, розташований на плавучій чи стаціонарній споруді, яка розташована у відкритому морі;

(60) член екіпажу HEMS (HEMS crew member) – члена екіпажу, який призначений у HEMS політ з метою надання допомоги будь-якій особі, яка потребує медичної допомоги у вертольоті, а також для надання допомоги пілоту в ході виконання польотного завдання;

(61) політ HEMS (HEMS flight) – політ на вертольоті, що виконується згідно схвалення HEMS, метою якого є надання невідкладної медичної допомоги, яка потребує негайного та швидкого транспортування. Ця мета досягається шляхом перевезення:

(a) медичного персоналу;

(b) медичних засобів (обладнання, крові, донорських органів, ліків), або

(c) хворих або травмованих, а також інших безпосередньо причетних осіб;

(62) експлуатаційна база HEMS (HEMS operating base) – аеродром, на якому вертоліт HEMS та члени екіпажу можуть знаходитися у стані готовності до HEMS;

(63) експлуатаційний майданчик HEMS (HEMS operating site) – майданчик, який обрано командиром повітряного судна під час польоту HEMS для виконання підйому з використанням підйомного обладнання вертольоту, посадки і зльоту;

(64) політ ННО (ННО flight) – політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольоту;

(65) політ ННО у відкритому морі (ННО offshore) – політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО, метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольоту від/до морського судна або споруди в морі, або до самого моря;

(66) пасажир ННО (ННО passenger) – особа, яка має бути перевезена за допомогою підйомного обладнання вертольоту;

(67) визначене місце ННО (ННО site) – визначена зона в якій вертоліт здійснює перевезення за допомогою підйомного обладнання;

(68) час захисної дії (hold-over time–HoT) – розрахунковий час дії рідини попередження обледеніння, протягом якого вона запобігатиме утворенню льоду, інію, а також накопиченню снігу на захищених (оброблених) поверхнях літака;

(69) несприятливе середовище (hostile environment) означає:

(a) середовище, у якому:

(i) не можна виконати безпечну вимушену посадку, тому що поверхня землі для цього не придатна;

(ii) особи, які знаходяться у вертольоті, не можуть бути належним чином захищені від умов середовища;

(iii) можливості системи пошуку та порятунку не відповідають очікуваній небезпеці, або

(iv) на землі існує неприйнятний ризик для людей або майна, яким загрожує небезпека;

(b) у будь-якому випадку, такі зони:

(i) при виконанні польотів над водною поверхнею – відкриті райони моря на північ від 45N та на південь від 45S, які позначені органами відповідної держави;

(ii) ті частини густонаселених районів у яких відсутні зони для виконання безпечної вимушеної посадки;

(70) точка прийняття рішення про посадку (landing decision point– LDP) – точка, яку використовують у визначенні посадкових характеристик, за умови, що відмова двигуна була розпізнана у цій точці, посадка може бути безпечно продовжена або розпочата перервана посадка;

(71) наявна посадкова дистанція (landing distance available–LDA) – довжина злітно-посадкової смуги, яка є заявлена аеродромом як наявна та придатна для пробігу літака при посадці;

(72) сухопутне повітряне судно (landplane) – повітряне судно з нерухомим крилом, яке спроектовано для зльоту та посадки на землю та включає амфібії, які експлуатуються як сухопутні повітряні судна;

(73) місцева експлуатація вертольоту (local helicopter operation) – комерційна повітряна експлуатація вертольотами з максимальною сертифікованою злітною масою (надалі МСТОМ) більше 3175 кг та максимальною чисельністю пасажирських місць (надалі MOPSC) дев'ять або менше, у денний час, по маршрутах з навігацією по візуальним земним орієнтирам в межах локальних та визначених географічних зонах, обумовлених у керівництві з експлуатації;

(74) процедури низької видимості (low visibility procedures–LVP) – процедури, застосовні в районі аеродрому з метою забезпечення безпечної експлуатації в умовах низької видимості, при заходженні на посадку, нижчій стандарту категорії I, іншої ніж стандарту категорії II, заходження на посадку за категоріями II та III та зльоту в умовах низької видимості;

(75) зліт в умовах низької видимості (low visibility take-off–LVTO) – зліт, при якому RVR є нижче ніж 400 м, але не менше ніж 75 м;

(76) експлуатація нижче стандарту категорії I (lower than standard category I–LTS CAT I) – інструментальне заходження на посадку та посадку за CAT I з використанням DH CAT I, при яких RVR є нижчим того, що зазвичай пов'язується з відповідним DH, але не нижчим ніж 400 м;

(77) максимальна експлуатаційна конфігурація пасажирських крісел (maximum operational passenger seating configuration–MOPSC) – максимальна кількість пасажирських крісел індивідуального повітряного судна, за винятком

крісел екіпажу, які встановлені для експлуатаційних цілей і наведена у керівництвах з експлуатації. Приймаючи в якості базової конфігурації цю максимальну експлуатаційну кількість пасажирських крісел встановлену у процесі видачі сертифікату типу (type certificate–TC), додаткового сертифікату типу (supplemental type certificate–STC) або змін до TC чи STC, що відноситься до індивідуального повітряного судна, MOPSC може становити ту ж саму або меншу кількість крісел в залежності від експлуатаційних обмежень;

(78) медичний пасажир (medical passenger) – особа, що перевозиться на вертольоті під час HEMS-польотів, включаючи але не обмежуючись лікарями, медсестрами та фельдшерами;

(79) ніч (night) – період часу між кінцем вечірніх цивільних сутінків і початком ранкових цивільних сутінків, або такий інший період часу між заходом і сходом сонця, як це встановлено відповідним органом влади;

(80) окуляри нічного бачення (night vision goggles–NVG) – встановлений на голові біноклярний прилад, який у нічний час поліпшує здатність підтримувати візуальне розпізнавання орієнтирів;

(81) система візуалізації нічного бачення (night vision imaging system–NVIS) – сукупність всіх елементів, необхідних для успішного і безпечного використання NVG під час експлуатації вертольоту. Система включає в себе як мінімум: NVGs, освітлення NVIS, компонентів вертольоту, підготовку персоналу та підтримання льотної придатності;

(82) безпечне середовище (non-hostile environment) означає середовище в якому:

(a) можна забезпечити безпечну вимушену посадку;

(b) особи, які знаходяться у вертольоті, можуть бути захищені від природної стихії, а також

(c) можливості системи пошуку та рятування відповідають передбачуваній загрозі.

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

(83) неточне заходження на посадку (non-precision approach operation—NPA operation) – інструментальне заходження на посадку з мінімальною відносною висотою зниження (minimum descent height-MDH) або DH при польоті за методикою CDFR, не нижче ніж 250 футів та RVR/CMV не менше ніж 750 м для літаків і 600 м для вертольотів;

(84) член екіпажу NVIS (NVIS crew member) – член екіпажу, якого призначено для виконання відповідного польоту NVIS;

(85) політ NVIS (NVIS flight) – політ у нічних метеорологічних візуальних умовах (надалі VMC) з екіпажем, який використовує NVG при виконанні польотів на вертольотах за наявності схвалення NVIS;

(86) експлуатація у відкритому морі (offshore operations) – експлуатація, при якій значна частина польоту проходить над морськими районами до/від майданчиків розташованих у відкритому морі;

(87) експлуатаційний майданчик (operating site) – майданчик (окрім аеродрому), який обраний експлуатантом або командиром повітряного судна для посадки, зльоту та/або для виконання польотів із зовнішньою підвіскою;

(88) експлуатація згідно льотно-технічних характеристик класу 1 (operation in performance class 1) – експлуатація, під час якої, у випадку відмови критичного двигуна, вертоліт зможе виконати посадку у межах наявної дистанції перерваного зльоту, або безпечно продовжити політ до придатного місця посадки, у залежності від часу виникнення відмови;

(89) експлуатація згідно льотно-технічних характеристик класу 2 (operation in performance class 2) – експлуатація, під час якої у випадку відмови критичного двигуна льотно-технічні характеристики дозволяють вертольоту безпечно продовжити політ, окрім ситуацій, коли відмова двигуна трапилася раніше під час зльоту або пізніше у процесі посадки, у обох випадках може бути необхідною вимушена посадка;

(90) експлуатація згідно льотно-технічних характеристик класу 3 (operation in performance class 3) – експлуатація, під час якої у разі відмови двигуна в будь-який час під час польоту вертольоту обладнаного декількома двигунами можливо буде необхідна вимушена посадка та має бути виконана, якщо вертоліт обладнано одним двигуном;

(91) експлуатаційний контроль (operational control) – відповідальність за початок, продовження, припинення або зміну маршруту польоту в інтересах безпеки польотів;

(92) експлуатація за стандартом іншим ніж стандарт категорії II (other than standard category II operation–OTS CAT II operation) – точне

інструментальне заходження на посадку та посадка з використанням ILS чи MLS, у випадку недоступності деяких або усіх елементів світло-сигнальної системи точного заходження на посадку категорії II, а також:

(a) DH нижче 200 футів, але не менше 100 футів, і

(b) RVR не менше 350 м;

(93) літаки з льотно-технічними характеристиками класу А (performance class A aeroplanes) – багатомоторні літаки, які оснащені турбогвинтовими двигунами з MOPSC більше дев'яти або максимальною злітною масою більше 5 700 кг та усі багатомоторні турбореактивні літаки;

(94) літаки з льотно-технічними характеристиками класу В (performance class B aeroplanes) – літаки, які оснащені гвинтовими двигунами з MOPSC дев'ять або менше та максимальною злітною масою 5700 кг або менше;

(95) літаки з льотно-технічними характеристиками класу С (performance class C aeroplanes) – літаки, які обладнані поршневіми двигунами з MOPSC більше дев'яти або максимальною злітною масою більше 5700 кг;

(96) командир повітряного судна (pilot-in-command) – пілот, якого призначено для виконання керівних функцій і покладена відповідальність за безпечне виконання польотів. Для потреб комерційної повітряної експлуатації, командир повітряного судна повинен бути названий як "командир";

(97) основне місце діяльності (principal place of business) – головний офіс або зареєстроване місцезнаходження організації, в яких виконуються головні

фінансові функції та експлуатаційний контроль тими видами діяльності, які передбачені цими Правилами;

(98) пріоретизація інспекцій на пероні (prioritisation of ramp inspections) – призначення відповідної кількості наземних інспекцій, з їх загальної кількості, що виконуються щорічно уповноваженим органом або від його імені, як це передбачено в Part-ARO;

(99) майданчик громадського інтересу (public interest site–PIS) – майданчик, який використовується для польотів виключно в національних інтересах;

(100) інспекція на пероні (ramp inspection) – інспекція повітряного судна, кваліфікації льотного та кабінного екіпажів, польотної документації з метою перевірки дотримання відповідних застосовних вимог;

(101) інтервал усунення несправності (rectification interval) – обмеження тривалості експлуатації з несправним обладнанням;

(102) наявна дистанція перерваного зльоту (rejected take-off distance available–RTODAN) – довжина зони кінцевого етапу заходження на посадку та зльоту, що заявлена як доступна та підходить для завершення маневру перерваного зльоту вертольотами, які експлуатуються згідно льотно-технічних характеристик класу 1;

(103) необхідна дистанція перерваного зльоту (rejected take-off distance required–RTODRH) – необхідна горизонтальна дистанція від точки початку зльоту до точки, де вертоліт повністю зупиняється після відмови двигуна та перерваного зльоту в точці прийняття рішення на зліт;

(103а) специфікація необхідних навігаційних характеристик (required navigation performance (RNP) specification) – навігаційна специфікація для експлуатації PBN, яка містить вимоги моніторингу та сповіщення бортовою системою щодо навігаційних характеристик;

(104) дальність видимості на злітно-посадковій смузі (runway visual range–RVR) – відстань на якій пілот повітряного судна, що знаходиться на осьовій лінії злітно-посадкової смуги, може бачити маркування смуги, або розмежувальні вогні злітно-посадкової смуги, або ідентифікацію її осьової лінії;

(105) безпечна вимушена посадка (safe forced landing) – неминуха посадка на поверхню землі або на воду із обґрунтованим очікуванням відсутності травм у людей в повітряному судні або на поверхні після посадки;

(106) гідроплан (seaplane) – повітряне судно із фіксованим крилом, яке спроектовано для зльоту і посадки на воду, а також амфібії, які експлуатуються як гідроплани;

(107) окремі злітно-посадкові смуги (separate runways) – злітно-посадкові смуги на тому ж самому аеродромі, які є відокремленими поверхнями посадки. Ці злітно-посадкові смуги можуть накладати або перетинати одне одну таким чином, що, якщо одна із злітно-посадкових смуг заблокована, це не заважатиме запланованій експлуатації іншої смуги. Кожна така смуга повинна мати окрему процедуру заходження на посадку на основі окремих засобів навігації;

(108) спеціальний політ VFR (special VFR flight) – політ VFR, виконання якого в диспетчерській зоні при менш сприятливих метеорологічних умовах, ніж VMC, дозволено органом обслуговування повітряного руху;

(109) стабілізоване заходження на посадку (stabilised approach–SAp) – контрольоване та виконуване 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 на 50 футів вище торця злітно-посадкової смуги або точки, в якій починається маневр вирівнювання якщо остання вище;

(109a) стерильна кабіна льотного екіпажу (sterile flight crew compartment) – 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;

(110) запасний аеродром для зльоту (take-off alternate aerodrome) – запасний аеродром, на якому повітряне судно може виконати посадку, якщо це буде необхідно, невдовзі після зльоту і якщо немає можливості використати для цього аеродром вильоту;

(111) точка прийняття рішення на зліт (take-off decision point–TDP) – точка, яка використовується при визначенні злітних льотно-технічних характеристик, починаючи з якої, у разі виявлення відмови двигуна в цій точці, можливо виконати або перерваний зліт або безпечне продовження зльоту;

(112) наявна злітна дистанція (take-off distance available–TODA) – довжина доступного розбігу для літаків з додаванням довжини смуги, яка є вільною від перешкод, якщо це передбачено;

(113) наявна злітна дистанція (take-off distance available–TODAH) – довжина кінцевого етапу заходження на посадку та зони зльоту для вертольотів з додаванням довжини смуги, якщо це передбачено, яка є вільною від перешкод, наявна та придатна для вертольотів з метою завершення зльоту;

(114) необхідна злітна дистанцію (take-off distance required–TODRH) – необхідна горизонтальна дистанція для вертольотів від початку зльоту до точки, в якій вертоліт, після відмови критичного двигуна розпізаного в TDP, досягає безпечної злітної швидкості (take-off safety speed– V_{toss}), обраної висоти та позитивного градієнту набору за умови, що решта двигунів працює у режимі експлуатаційних допусків;

(115) траєкторія зльоту (take-off flight path) – траєкторія у вертикальній і горизонтальній площині з непрацюючим критичним двигуном, яка починається з визначеної точки у процесі зльоту для літаків - до 1500 футів над поверхнею, для вертольотів - 1000 футів над поверхнею;

(116) злітна маса (take-off mass) – маса повітряного судна, включаючи всіх та все, що перевозиться, на момент початку зльоту для вертольотів або початку розбігу для літаків;

(117) наявна довжина розбігу (take-off run available–TORA) – довжина злітно-посадкової смуги, яка заявляється аеродромом наявною та придатною для розбігу літака при зльоті;

(117a) спеціаліст з виконання завдань (task specialist) – особа, призначена експлуатантом або третьою стороною або діє як підприємець, яка виконує завдання на землі, напрямую пов'язані із спеціалізованими завданнями чи виконує спеціалізовані завдання на борту або з повітряного судна;

(118) технічний член екіпажу (technical crew member) – член екіпажу під час виконання комерційної льотної експлуатації HEMS, ННО або NVIS, який не є членом льотного чи кабінного екіпажів та який виконує надані йому експлуатантом обов'язки у повітряному судні або на землі для допомоги пілоту під час виконання завдань HEMS, ННО, або NVIS, які можуть вимагати використання спеціалізованого бортового обладнання;

(119) технічна інструкція (technical instructions–TI) – остання чинна редакція документу "Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям", включаючи будь-які доповнення та додатки, які було схвалено та опубліковано Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO);

(120) загальне завантаження (traffic load) – загальна вага пасажирів, багажу, вантажу та переносного обладнання фахівців включно із, за винятком для аеростатів, будь-яким баластом;

(121) політ без допомоги NVIS (unaided NVIS flight) – у випадку польотів NVIS означає частину польоту, що виконана вночі за VFR, коли член екіпажу не використовує NVG;

(122) підприємство (undertaking) – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює господарську діяльність з метою отримання прибутку або неприбуткову діяльність або будь-який офіційний орган з відповідною правосуб'єктністю чи без неї;

(123) V_1 – максимальна швидкість зльоту, при якій пілот повинен вжити 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;

(124) V_{EF} – швидкість, на якій критичний двигун вважається таким, що відмовив під час зльоту;

(125) візуальне заходження на посадку (visual approach) – заходження, при якому частина або всі процедури інструментального заходження на посадку не завершені, а виконується з використанням візуальних наземних орієнтирів;

(126) аеродром придатний за погодними умовами (weather-permissible aerodrome) – аеродром, на якому протягом передбачуваного часу використання, фактична погода або прогнози, або їх комбінації вказують на те, що погодні умови будуть на рівні або вище необхідного експлуатаційного мінімуму та повідомлення про стан поверхні злітно-посадкової смуги вказує на те, що безпечна посадка можлива;

(127) договір оренди повітряного судна з екіпажем (wet lease agreement) означає угоду:

- для САТ експлуатації – між авіаперевізниками, 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.

(128) волога злітно-посадкова (wet runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої вкрита водою, або еквівалентом, у меншій ступені ніж у

визначенні "забруднена злітно-посадкова смуга", або якщо вологи на поверхні злітно-посадкової смуги достатньо, щоб визвати ефект відблиску, але без значних зон стоячої води.