

## ДОДАТОК IV

### КОМЕРЦІЙНА ПОВІТРЯНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

#### ЧАСТИНА-САТ (надалі Part-САТ)

##### Підчастина А

##### Загальні вимоги

#### САТ.GEN.100 Компетентний орган

В Україні призначена організація у якості уповноваженого органу з питань цивільної авіації (надалі компетентний орган).

САТ.GEN.105 Планери з маршовими двигунами, мотопланери та комбіновані аеростати

(a) Мотопланери, за винятком планерів з маршовими двигунами, повинні експлуатуватися і бути обладнаними відповідно до застосовних вимог до планерів.

(b) Планери з маршовими двигунами (TMGs) повинні експлуатуватися відповідно до вимог для:

(1) моторних літаків; та

(2) планерів, якщо вони експлуатуються без двигуна.

(c) TMGs повинні бути обладнані відповідно до застосовних вимог до літаків, якщо інше не зазначено в САТ.IDE.A.

(d) Комбіновані аеростати повинні експлуатуватися відповідно до вимог для теплових аеростатів.

## РОЗДІЛ 1

### МОТОРНІ ПОВІТРЯНІ СУДНА

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

(a) Будь-який член екіпажу несе відповідальність за належне виконання своїх обов'язків, які:

(1) мають відношення до безпеки польотів повітряного судна та осіб на борту;

(2) визначені інструкціями та процедурами у керівництві з експлуатації.

(b) Будь-який член екіпажу повинен:

(1) доводити до відома командира повітряного судна про будь-які недоліки, відмови, несправності або дефекти, які на його думку можуть вплинути на льотну придатність або безпеку експлуатації повітряного судна, включаючи аварійні системи, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;

(2) доводити до відома командира повітряного судна про будь-які інциденти, які загрожують або могли поставити під загрозу безпеку польоту, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;

(3) виконувати усі застосовні вимоги щодо розробленої експлуатантом схеми сповіщення про авіаційні події;

(4) дотримуватися усіх вимог щодо обмежень польотного та службового часу (FTL) та застосовних вимог щодо відпочинку;

(5) при виконанні обов'язків, працюючи більш ніж на одного експлуатанта:

(i) вести записи щодо польотного та службового часу, а також часу відпочинку, про які йдеться у застосовних вимогах FTL;

(ii) надавати кожному експлуатанту дані, згідно з якими ведеться планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.

(с) Будь-який член екіпажу не має право виконувати свої обов'язки на борту повітряного судна:

(1) якщо знаходиться під впливом речовин, які впливають на психіку, або алкоголю, або коли є непридатним виконувати роботу через травму, втому, вживання ліків, хворобу чи з інших подібних причин;

(2) ще не пройшов відповідний період часу після глибоководного занурення в воду або забору у члена екіпажу донорської крові;

(3) якщо не виконано застосовних медичних вимог;

(4) якщо у нього є будь-які раціональні сумніви щодо власної здатності успішно виконати покладені на нього обов'язки, або

(5) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він втомлений - як це визначено у 7.f Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати роботу у такій мірі, яка може поставити безпечне виконання польоту під загрозу.

#### CAT.GEN.MPA.105 Обов'язки командира повітряного судна

(a) Окрім дотримання вимог CAT.GEN.MPA.100, командир повітряного судна повинен:

(1) з моменту прибуття на повітряне судно, відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту, до моменту залишення судна після завершення польоту;

(2) нести відповідальність за експлуатацію і безпеку польотів повітряного судна:

(i) у випадку літаків, з того моменту, коли літак готовий рухатися для руління перед зльотом, до моменту, коли літак остаточно зупиняється після завершення польоту та його основні тягові двигуни вимкнені;

(ii) у випадку вертольотів - поки обертаються/рухаються гвинти;

(3) мати повноваження надавати накази та вживати будь-які необхідні заходи з метою забезпечення безпеки експлуатації та безпеки польотів повітряного судна, а також осіб та/або майна, що перевозиться на борту, згідно з 7.c Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

(4) мати право висадити будь-яку особу або будь-яку частину вантажу/багажу, які можуть становити потенційну небезпеку для безпеки польотів повітряного судна або осіб на борту;

(5) заборонити перевозити особу, яка знаходиться під впливом алкоголю або наркотиків до такої міри, що безпека польотів повітряного судна або осіб на борту може опинитися під загрозою;

(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 польотів повітряного судна та решти осіб на борту;

(7) переконатися, що усі пасажирів отримують короткий інструктаж про розташування аварійних виходів та використання засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання;

(8) забезпечити, щоб всі експлуатаційні процедури та чеклисти виконувалися відповідно до керівництва з експлуатації;

(9) в критичних фазах польоту заборонити будь-якому члену екіпажу виконання будь-яких функцій, окрім дій, які необхідні для безпечної експлуатації повітряного судна;

(10) переконатися, що бортові реєстратори:

(i) не є заблокованими або відключеними під час польоту;

(ii) у випадку події відмінної від авіаційної події або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до

ORO.GEN.160 (a), записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно; а також

(iii) у випадку авіаційної події або інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів спрямована експертною установою з розслідування:

(A) записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно;

(B) бортові реєстратори негайно вимкнені після завершення польоту;

(C) попереджувальні заходи для збереження записів бортових реєстраторів прийняті перед покиданням кабіни льотного екіпажу.

(11) приймати рішення про прийняття повітряного судна в експлуатацію з деякими несправностями, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);

(12) переконатися, що передпольотний огляд був проведений відповідно до вимог Додатку I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 2042/2003;

(13) переконатися в тому, що аварійне обладнання, розташоване на борту, тобто в тому, що відповідне обладнання залишається легко доступним для швидкого використання.

(b) Командир повітряного судна або пілот, якому делеговано керування польотом, повинен при виникненні надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного рішення, робити будь-які дії, які він вважатиме необхідними за даних обставин, відповідно до 7.d Додатку 4 до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких

випадках він може не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.

(с) У разі, якщо повітряне судно в польоті зманеврувало у відповідь на повідомлення/наказ бортової системи попередження зіткнень (ACAS), командир повітряного судна повинен надати компетентному органу відповідний звіт ACAS.

(d) Загроза, пов'язана з птахами та зіткнення з птахами:

(1) У випадку потенційно небезпечної орнітологічної ситуації командир повітряного судна повинен інформувати службу обслуговування повітряного руху (ATS), як тільки це дозволить робоче навантаження льотного екіпажу.

(2) Якщо повітряне судно зіткнеться з птахами, що призведе до значного пошкодження, або втрати/неполадок будь-якої з життєво важливих функцій на борту, командир повітряного судна повинен надати компетентному органу письмовий звіт щодо небезпечної орнітологічної ситуації одразу після виконання посадки.

CAT.GEN.MPA.110 Повноваження командира повітряного судна

Експлуатант повинен вжити усіх обґрунтованих заходів для забезпечення того, щоб усі особи на борту повітряного судна виконували всі законні накази/команди, що надходять від командира повітряного судна з метою забезпечення безпеки польотів повітряного судна, осіб або майна на борту.

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

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

(a) робочі члени кабінного екіпажу не повинні бути переплутані пасажиром з не робочими;

(b) не займають місця/робочі станції, які належать членам кабінного екіпажу;

(c) не перешкоджають роботі членів кабінного екіпажу.

#### CAT.GEN.MPA.120 Спільна робоча мова

Експлуатант повинен переконатися, що всі члени екіпажу можуть спілкуватися на одній спільній мові.

#### CAT.GEN.MPA.124 Руління повітряних суден

Експлуатант повинен встановити процедуру для руління повітряних суден з метою забезпечення безпечної експлуатації та з метою підвищення безпеки на ЗПС.

#### CAT.GEN.MPA.125 Руління літаків

Експлуатант повинен забезпечити, щоб руління у зоні руху аеродрому здійснювалось особою, яка керує літаком та:



(a) є кваліфікованим пілотом, або

(b) була призначена експлуатантом, а також:

(1) має підготовку щодо руління ПС у робочій зоні;

(2) підготовлена для 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 (АТС);

(4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

#### CAT.GEN.MPA.130 Запуск несучого гвинта – вертольоти

Несучий гвинт вертольота запускається лише для цілей польоту, яким керує кваліфікований пілот.

#### 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, за виключенням випадків, коли така особа:

(1) є діючим членом льотного екіпажу;

(2) є представником компетентного або контролюючого органу, якщо такий представник повинен бути присутнім для виконання своїх офіційних обов'язків, або

(3) допускається до кабіни льотного екіпажу відповідно до інструкцій, які містяться в керівництві з експлуатації.

(b) командир повітряного судна повинен переконатися, в тому, що:

(1) присутність у кабіні льотного екіпажу не спричиняє відволікання або втручання в керування польотом, та

(2) всі особи, яких перевозять у кабіні льотного екіпажу, ознайомлені з відповідними правилами техніки безпеки.

(c) Остаточне рішення щодо допуску у кабіну льотного екіпажу приймає командир повітряного судна.

#### CAT.GEN.MPA.140 Портативні електронні пристрої

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

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

Експлуатант повинен завжди бути готовий надати центрам координації рятувальних операцій (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту будь-якого з повітряних суден експлуатанта.

#### CAT.GEN.MPA.150 Вимушена посадка на воду – літаки

Експлуатант повинен експлуатувати тільки літаки з кількістю пасажирських місць більше 30 на рейсах над водною поверхню на такій відстані від землі, яка зручна для виконання аварійної посадки на воду (більше 120 хвилин льотного часу на крейсерській швидкості, або 400 морських миль, з котрих вибирається менша цифра), якщо літак відповідає вимогам стосовно вимушеної посадки на воду, які визначені у застосовних нормах льотної придатності.

#### 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) знаходяться на борту у місці, недоступному для пасажирів під час польоту;

(2) вогнепальна зброя є розрядженою.

(с) Експлуатант повинен забезпечити, щоб перед початком польоту командир був повідомлений про подробиці та місцезнаходження на борту повітряного судна будь-якої військової зброї та спорядження з метою перевезення.

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

(а) Експлуатант повинен вжити всіх розумних заходів для гарантування того, щоб бути повідомленим про будь-яку спортивну зброю на борту.

(b) Якщо експлуатант погодився перевезти спортивну зброю, він повинен гарантувати, що така зброя:

(1) розташована на борту у місці, недоступному для пасажирів під час польоту;

(2) вогнепальна зброя (чи інша зброя, яка може містити патрони) є розрядженою.

(с) З дотриманням певних обмежень, спорядження для спортивної зброї може перевозитися в зареєстрованому багажі пасажирів відповідно до положень технічних інструкцій.

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

Незважаючи на положення CAT.GEN.MPA.160(b), для вертольотів із максимальною сертифікованою злітною масою (МСТОМ) 3175 кг або менше, які експлуатуються у денний час та виконують політ по візуальним орієнтирам,

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 Метод перевезення осіб

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

(a) з метою вжиття заходів, необхідних для забезпечення безпеки повітряного судна або будь-якої особи, тварини або предметів на борту, або

(b) перебувати у тій частині повітряного судна, яка, хоча і використовується для перевезення вантажу або предметів, але є спроектованою і для розміщення людей під час польоту.

#### CAT.GEN.MPA.170 Алкоголь і наркотики

Експлуатант повинен вжити всіх розумних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа не піднялася на борт або не перебувала на борту під впливом алкоголю або наркотиків до такої міри, щоб це загрожувало безпеці повітряного судна або людей на борту.

#### CAT.GEN.MPA.175 Загроза безпеці повітряного судна

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

(a) Виникла загроза повітряному судну чи людям на борту, або

(b) Спричинила (або дозволила виникнення) загрози для будь-якої особи чи власності з боку пристроїв/обладнання на ПС.

CAT.GEN.MPA.180 Документи, керівництва та інформація, яка має бути під час польоту на борту

(a) Наступні документи, керівництва та дані мають бути наявними на борту на кожному рейсі, в оригіналі чи копії, якщо інше спеціально не зазначено:

(1) Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна (AFM) або еквівалентний документ (документи);

(2) оригінал реєстраційного посвідчення;

(3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

(4) сертифікат щодо шуму на місцевості, в тому числі його переклад на англійську мову, виданий органом, відповідальним за видачу сертифіката щодо шуму на місцевості;

(5) засвідчена копія сертифіката експлуатанта (АОС) з перекладом на англійську мову у випадку, коли АОС виданий на іншій мові;

(6) експлуатаційні специфікації відносно певного типу ПС, видані разом з АОС з перекладом на англійську мову, у випадку, коли експлуатаційні специфікації видані на іншій мові;

(7) оригінал ліцензії на бортове радіобладнання (якщо застосовно);

(8) страховий поліс (свідоцтво) відповідальності перед третіми особами;

(9) бортовий журнал повітряного судна або його еквівалент;

(10) авіаційний технічний журнал, відповідно до положень Додатку I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 2042/2003;

(11) деталі наданого робочого плану ATS, якщо це доречно;

(12) поточні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту майбутнього польоту і всіх маршрутів, на які може бути змінено будь-який маршрут майбутнього польоту;

(13) процедури та візуальні сигнали для використання як перехопленим судном, так і тим судном, що перехоплює інше повітряне судно;

(14) дані щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту, які мають знаходитися у кабіні льотного екіпажу у легкодоступному місці;

(15) оновлені частини керівництва з експлуатації, які мають відношення до обов'язків членів екіпажу та повинні бути легкодоступними для них;

(16) MEL;

(17) інструктивна документація щодо повідомлень для пілотів (NOTAM) та служби аеронавігаційної інформації (AIS);

(18) відповідні метеорологічні дані;

(19) пасажирські або вантажні декларації, якщо це потрібно;

(20) документація стосовно маси та центрування ПС;

(21) експлуатаційний плану польоту (за наявності);

(22) повідомлення про спеціальні категорій пасажирів (SCPs) та спеціальні вантажі (якщо такі є);

(23) будь-які інші документи, які можуть мати відношення до польоту або вимагатися Державами, які у певній мірі мають відношення до даного рейсу.

(b) Незважаючи на положення (a), для денної експлуатації по маршрутах з використанням візуальних орієнтирів (VFR) на моторних повітряних суднах іншої ніж складної конструкції, які виконують зліт та посадку на тому самому аеродромі або експлуатаційному майданчику протягом 24 годин, або залишаються в межах локальної зони, позначеної у керівництві з експлуатації, наступні документи та дані можуть зберігатися на аеродромі або експлуатаційному майданчику, а не на борту:

(1) сертифікат щодо шуму на місцевості;



(2) ліцензія на бортове радіообладнання;

(3) бортовий журнал або його еквівалент;

(4) авіаційний технічний журнал;

(5) NOTAM та інструктажі AIS;

(6) метеорологічні дані;

(7) повідомлення стосовно SCP та спеціальних вантажів (якщо це застосовно), а також

(8) документація стосовно маси та центрування.

(c) Незважаючи на положення (a), у разі втрати або крадіжки документів, зазначених у (a)(2)-(a)(8), рейс повітряного судна може тривати до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати дублікати/копії втрачених документів.

CAT.GEN.MPA.185 Дані, які мають залишатися на землі

(a) Експлуатант повинен забезпечити, що принаймні впродовж виконання кожного польоту або серії польотів:

(1) дані відносно польоту та стосовно задіяного типу експлуатації залишалися на місці;

(2) інформація зберігається, поки у місці зберігання не буде зроблено копій; або, якщо таке копіювання не є можливим

(3) такі дані мають перевозитися у вогнетривкому контейнері на борту повітряного судна.

(b) Дані, зазначені у (a), включають наступне:

(1) копію експлуатаційного плану польоту (де це доречно);

(2) копії відповідних частин технічного журналу повітряного судна;

(3) документацію NOTAM стосовно конкретного маршруту у разі, якщо експлуатант спеціально відредагував такі дані;

(4) документація стосовно маси та центрування ПС, за необхідності;

(5) повідомлення стосовно спеціальних вантажів.

SAT.GEN.MPA.190 Надання документації та записів

При отриманні запиту від уповноваженої особи, командир повітряного судна повинен впродовж обґрунтованого терміну надати такій особі документацію, яка має перевозитися на борту.

SAT.GEN.MPA.195 Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

(a) Одразу після авіаційної події, серйозного інциденту або події, ідентифікованих експертною установою з розслідування, експлуатант повітряного судна повинен зберігати оригінальні записані дані впродовж 60 днів або до тих пір, поки інше не призначає експертна установа з розслідування.

(b) Експлуатант повинен проводити функціональні перевірки та оцінки записів бортового реєстратора польотних даних (FDR), записів голосового реєстратора (CVR), а також записів стану лінії передачі даних для забезпечення постійної експлуатаційної надійності реєстраторів.

(c) Експлуатант повинен зберегти записи за час роботи FDR (згідно з положеннями CAT.IDE.A.190 або CAT.IDE.H.190), за наступним виключенням: з метою тестування та обслуговування FDR можна послідовно стерти до однієї години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних.

(d) Експлуатант повинен тримати належним чином та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення необроблених вихідних даних FDR у відповідні величини інженерних параметрів.

(e) Експлуатант повинен надати будь-які збережені записи бортових реєстраторів, якщо так визначив компетентний орган.

(f) Без обмеження положень Регламенту (ЄС) № 996/2010 Європейського парламенту та Ради Європи:

(1) За винятком виконання заходів для забезпечення справності CVR, записи CVR не повинні бути розкриті або використані, до поки:

(i) не встановлена процедура, пов'язана з обробкою записів CVR і їх стенограми;

(ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування висловили свою попередню згоду; і

(iii) вони використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.

(1a) Коли записи CVR перевіряються для забезпечення справності CVR, експлуатант повинен забезпечити конфіденційність записів CVR і записи CVR не повинні розкриватися або використовуватися для інших цілей, крім забезпечення справності CVR.

(2) Записи FDR або записи по лінії передачі даних повинні тільки використовуватися для цілей відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи:

(I) використовуються експлуатантом тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування; або

(II) знеособлені; або

(III) розкриті в рамках процедур з безпеки.

CAT.GEN.MPA.200 Перевезення небезпечних вантажів

(a) Якщо інше не передбачено у цьому Додатку, перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до положень Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 року (надалі - Чиказька конвенція), з останніми поправками та розширеним тлумаченням, яке міститься у «Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям» (ICAO Doc 9284-AN/905), включаючи усі доповнення або зміни, а також додатки до цього документу.

(b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до Додатку V (Part-SPA), Підчастина G, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків:

(1) якщо такі вантажі не підпадають під дію положень зазначених вище технічних інструкцій згідно з визначенням, наведеному в Частині 1 цих інструкцій, або

(2) якщо такі вантажі перевозяться пасажирами або членами екіпажу, або перебувають у багажі відповідно до Частини 8 вищезгаданих технічних інструкцій.

(c) Експлуатант повинен встановити процедури для вжиття усіх розумних заходів для запобігання перевезення небезпечних вантажів на борту неналежним чином.

(d) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідними даними, щоб дозволити йому виконувати свої обов'язки відповідно до положень зазначених вище технічних інструкцій.

(e) відповідно до технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити компетентний орган та уповноважений орган влади держави - місця події у випадку:

(1) будь-яких авіаційних подій та інцидентів із небезпечними вантажами;

(2) виявлення незадекларованих або невірно задекларованих небезпечних вантажів серед вантажів або пошти, що перевозяться, або

(3) виявлення небезпечних вантажів, які перевозилися безпосередньо пасажирами або членами екіпажу, (або знаходилися у їхньому багажі) всупереч положенням Розділу 8 технічних інструкцій.

(f) Експлуатант повинен переконатися в тому, що пасажирам надано необхідну інформацію стосовно небезпечних вантажів, у відповідності до положень зазначених технічних інструкцій.

(g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення небезпечних вантажів надавалися прямо у місцях завантаження/прийому вантажів на борт відповідно до положень зазначених технічних інструкцій.

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

(a) Не пізніше 16 грудня 2018 року, експлуатант повинен встановити та підтримувати, як частину системи для здійснення експлуатаційного контролю над польотами, систему відстеження повітряного судна, яка включає в себе рейси, прийнятні (b) при виконанні наступними літаками:

(1) літаками з МСТОМ більше 27000 кг, з MOPSC більше 19 та які вперше отримали індивідуальний CofA до 16 грудня 2018 року, які обладнані можливістю забезпечити положення додатково до вторинного оглядового радіолокаційного відповідача;

(2) всіма літаками з МСТОМ більше 27000 кг, з MOPSC більше 19 та які вперше отримали індивідуальний CofA 16 грудня 2018 року або пізніше цієї дати; та

(3) всіма літаками з МСТОМ більше 45500 кг та які вперше отримали індивідуальний CofA 16 грудня 2018 року або пізніше цієї дати.

(b) Польоти повинні відстежуватися експлуатантом від зльоту до посадки, крім випадків, коли запланований маршрут і заплановані маршрути відхилення повністю включалися в блоках повітряного простору, де

(1) наглядове обслуговування ATS, надавалося правильно, що підтверджується системами спостереження АТС місцезнаходження повітряного судна в інтервалах часу з належною тривалістю; та

(2) експлуатант надав компетентному органу з аеронавігаційного обслуговування необхідну контактну інформацію.

CAT.GEN.MPA.210 Місцезнаходження повітряного судна зазнавшого лиха – літаки

Наступні літаки повинні бути обладнані надійними і автоматичними засобами, щоб точно визначити, після авіаційної події, коли літак сильно пошкоджений, розташування точки завершення польоту:

(1) всі літаки з МСТОМ більше 27000 кг, з MOPSC більше 19 та які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 2021 року або пізніше цієї дати; та

(2) всі літаки з МСТОМ більше 45500 кг та які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 2021 року або пізніше цієї дати.

## РОЗДІЛ 2

### НЕМОТОРНІ ПОВІТРЯНІ СУДНА

#### CAT.GEN.NMPA.100 Обов'язки командира повітряного судна

(a) Командир повітряного судна повинен:

(1) з моменту прибуття на повітряне судно, відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту, до моменту залишення судна після завершення польоту;

(2) нести відповідальність за експлуатацію і безпеку:

(i) аеростату - з моменту початку надування оболонки, до моменту початку здування оболонки, якщо командир не делегував повноваження іншому кваліфікованому спеціалісті під час фази заповнення, до моменту прибуття командира, як зазначено в керівництві з експлуатації;



(ii) планера - з моменту процедури запуску до поки планер не стане на стоянку після завершення польоту.

(3) мати повноваження надавати накази та вживати будь-які необхідні заходи з метою забезпечення безпеки експлуатації та безпеки повітряного судна, а також осіб та/або майна, що перевозиться на борту, згідно з 7.с Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

(4) мати повноваження висадити будь-яку особу або будь-яку частину вантажу/багажу, які можуть становити потенційну загрозу для безпеки повітряного судна або осіб на борту;

(5) право відмовити в перевезенні пасажирів у недопустимому вигляді, депортованих осіб або осіб під вартою, якщо їх перевезення збільшує ризик для безпеки ПС та решти осіб на борту;

(6) переконатися, що усі пасажирів отримують короткий інструктаж про розташування аварійних виходів та використання засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання;

(7) забезпечити, щоб всі експлуатаційні процедури та відомості виконувалися відповідно до керівництва з експлуатації;

(8) переконатися, що передпольотний огляд був проведений відповідно до вимог Додатку I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 2042/2003;

(9) переконатися в тому, що аварійне обладнання, розташоване на борту залишається легко доступним для швидкого використання;

(10) виконувати усі застосовні вимоги щодо розробленої експлуатантом схеми сповіщення про авіаційну подію;

(11) дотримуватися усіх вимог щодо обмежень польотного та робочого часу (FTL) та застосовних вимог щодо відпочинку;

(12) при виконанні обов'язків, працюючи більш ніж на одного експлуатанта:

(i) вести записи щодо польотного та робочого часу, а також часу відпочинку, про які йдеться у застосовних вимогах FTL;

(ii) надавати кожному експлуатанту дані, згідно яких ведеться планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.

(b) Будь-який член екіпажу не має право виконувати свої обов'язки на борту:

(1) якщо знаходиться під впливом речовин, які впливають на психіку або алкоголю або коли є непридатним виконувати роботу через травму, втому, вживання ліків, хворобу чи з інших подібних причин;

(2) якщо ще не пройшов відповідний період часу після глибоководного занурення в воду або забору у члена екіпажу донорської крові;

(3) якщо не виконано застосовних медичних вимог;

(4) якщо у нього є будь-які раціональні сумніви щодо власної здатності успішно виконати покладені на нього обов'язки, або

(5) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він втомлений - як визначено у 7.f Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати роботу у такій мірі, яка може поставити безпечне виконання польоту під загрозу.

(с) Командир повинен при виникненні надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного рішення, робити будь-які дії, які він вважатиме необхідними за даних обставин, відповідно до 7.d Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких випадках він може не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик для забезпечення безпеки.

(d) Командир аеростата повинен:

(1) нести відповідальність за передпольотний інструктаж тих осіб, які надають допомогу в надуванні і здуванні оболонки;

(2) забезпечити, щоб жодна людина не палила на борту або в безпосередній близькості від аеростата; і

(3) гарантувати, що особи, які надають допомогу в надуванні і здуванні оболонки були одягнені у відповідний захисний одяг.

**CAT.GEN.NMRA.105 Додатковий член екіпажу аеростата**

(a) Якщо аеростат перевозить більше 19 пасажирів, принаймні, один додатковий член екіпажу з відповідним досвідом і підготовкою повинен бути присутнім на борту для надання допомоги пасажиром у разі виникнення надзвичайної ситуації.

(b) додатковий член екіпажу аеростата не повинен виконувати свої обов'язки:

(1) якщо знаходиться під впливом речовин, які впливають на психіку, або алкоголю;

(2) або коли є непридатним виконувати роботу через травму, втому, вживання ліків, хворобу чи з інших подібних причин;

(3) ще не пройшов відповідний період часу після глибоководного занурення у воду або забору у члена екіпажу донорської крові.

#### CAT.GEN.NMPA.110 Повноваження командира

Експлуатант повинен вжити всіх обґрунтованих заходів для забезпечення того, щоб усі особи на борту виконували всі законні розпорядження командира з метою забезпечення безпеки ПС, осіб або майна на борту.

#### CAT.GEN.NMPA.115 Спільна робоча мова

Експлуатант повинен переконатися, що всі члени екіпажу можуть спілкуватися на одній спільній мові.

#### CAT.GEN.NMPA.120 Портативні електронні пристрої

Експлуатант повинен заборонити будь-якій особі використання портативного електронного пристрою (PED) на борту ПС, що може негативно

позначитися на функціонуванні систем та обладнання, а також повинен вжити всіх обґрунтованих заходів для запобігання такого використання.

#### CAT.GEN.NMPA.125 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Експлуатант повинен завжди бути готовий надати центрам координації рятувальних операцій (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту будь-якого з ПС експлуатанта.

#### CAT.GEN.NMPA.130 Алкоголь і наркотики

Експлуатант повинен вжити всіх розумних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа не піднялася на борт або не перебувала на борту під впливом алкоголю або наркотиків до такої міри, щоб це погрожувало безпеці ПС або людей на борту.

#### CAT.GEN.NMPA.135 Загроза безпеці

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

(a) Спричинити виникнення загрози ПС чи людям на борту або на землі, або

(b) Спричинила виникнення загрози для будь-якої особи або власності з боку пристроїв/обладнання на ПС.

CAT.GEN.NMPA.140 Документи, керівництва та інформація, яка повинна бути під час польоту на борту

(a) Наступні документи, керівництва та дані повинні бути наявними на борту на кожному рейсі, в оригіналі чи копії, якщо інше спеціально не зазначено:

(1) Керівництво з льотної експлуатації (AFM) повітряного судна або еквівалентний документ (документи);

(2) оригінал реєстраційного посвідчення;

(3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

(4) сертифікат щодо шуму на місцевості, в тому числі його переклад англійською мовою, виданий органом, відповідальним за видачу сертифіката щодо шуму на місцевості;

(5) засвідчена копія сертифіката експлуатанта (АОС) з перекладом на англійську мову у випадку, коли АОС виданий на іншій мові;

(6) експлуатаційні специфікації відносно певного типу ПС, видані разом з АОС з перекладом на англійську мову, у випадку, коли експлуатаційні специфікації видані іншою мовою;

(7) оригінал ліцензії на бортові радіостанції (якщо це доречно);

(8) страховий поліс (свідоцтво) відповідальності перед третіми особами;

- (9) бортовий журнал ПС або його еквівалент;
- (10) авіаційний технічний журнал, відповідно до вимог Додатку I (Part-M) до Регламенту (ЕС) № 2042/2003;
- (11) MEL або CDL якщо це доречно;
- (12) деталі наданого плану ATS, якщо це доречно;
- (13) поточні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту майбутнього польоту і всіх маршрутів, на які може бути змінено будь-який маршрут очікуваного польоту;
- (14) процедури та візуальні сигнали для використання як перехопленим судном, так і тим судном, що перехоплює інше ПС;
- (15) дані щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту, які мають знаходитися у кабіні льотного екіпажу у легкодоступному місці;
- (16) інструктивна документація щодо повідомлень для пілотів (NOTAM) та служби аеронавігаційної інформації (AIS);
- (17) відповідні метеорологічні дані;
- (18) пасажирські декларації, якщо це потрібно;
- (19) для планерів - документація стосовно маси та балансування ПС і для аеростатів - документація стосовно маси;

(20) експлуатаційний плану польоту (за наявності);

(21) будь-які інші документи, які можуть мати відношення до польоту або вимагатися державами, які у певній мірі мають відношення до даного рейсу.

(b) Незважаючи на положення (a), наведені нижче документи, керівництва та дані можуть перевозитися в отриманому транспортному засобі чи зберігатися на аеродромі або експлуатаційному майданчику, а не зберігатися на борту:

(1) виконує зліт та посадку на тому самому аеродромі або злітно-посадковій смузі, або

(2) залишається в межах локальної зони, позначеної у керівництві з експлуатації.

#### CAT.GEN.NMPA.145 Надання документації та записів

При отриманні запиту від уповноваженої особи, командир повітряного судна повинен впродовж обгрунтованого терміну надати такій особі документацію, яка повинна перевозитися на борту.

#### CAT.GEN.NMPA.150 Перевезення небезпечних вантажів

(a) перевезення небезпечних вантажів не допускається, за винятком випадків:



(1) якщо такі вантажі не підпадають під дію положень зазначених у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ICAO Doc 9284-AN/905) наведених у Частині 1 цих інструкцій, або

(2) якщо такі вантажі перевозяться пасажирами або членами екіпажу, або перебувають у багажі відповідно до Частини 8 вищезгаданих технічних інструкцій.

(b) Експлуатант повинен встановити процедури для вжиття усіх розумних заходів для запобігання перевезення небезпечних вантажів на борту неналежним чином.

(c) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідними даними, щоб дозволити йому виконувати свої обов'язки відповідно до положень зазначених вище технічних інструкцій.

## ПІДЧАСТИНА В

### ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

#### РОЗДІЛ 1

#### МОТОРНІ ПОВІТРЯНІ СУДНА

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

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(1) здійснювалося обслуговування повітряного руху (ATS), що відповідає повітряному простору та застосовним правилам польотів, за можливості, всіх рейсів;

(2) експлуатаційні інструкції під час польоту, що стосуються змін до плану польоту ATS, погоджуються з відповідним підрозділом ATS ще до передачі відповідного повідомлення на борт повітряного судна.

(b) Незважаючи на положення (a), використання ATS не є обов'язковим, якщо це не передбачено вимогами щодо використання повітряного простору для:

(1) для експлуатації за VFR у денний час на повітряному судні іншої ніж складної конструкції;

(2) вертольотів з максимальною злітною масою у 3175 кг або менше, які експлуатуються у денний час на маршрутах з використанням візуальних орієнтирів, або

(3) локальної експлуатації на вертольотах, лише за умови забезпечення підтримки роботи пошуково-рятувальної служби.

**САТ.ОР.МРА.105 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків**

(a) Експлуатант повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають для експлуатації даного типу повітряного судна та виду льотної експлуатації.

(b) Експлуатаційні майданчики використовуються тільки для:

(1) літаків іншої ніж складної конструкції;

(2) вертольотів.

#### SAT.OP.MPA.106 Використання ізольованих аеродромів літаками

(a) Використання ізольованого аеродрому у якості аеродрому призначення для літаків потребує попереднього схвалення компетентного органу.

(b) Ізольований аеродром – це такий аеродром, для якого кількість резервного та остаточного резервного палива, необхідного для досягнення найближчого належного запасного аеродрому є більше ніж:

(1) для літаків з поршневіми двигунами, паливо на політ впродовж 45 хвилин плюс менша величина з двох наступних: 15% польотного часу, запланованого на політ на крейсерській висоті або дві години, або

(2) для літаків з газотурбінними двигунами, паливо на політ над аеродромом призначення протягом двох годин при нормальній витраті палива у крейсерському режимі, включаючи остаточне резервне паливо.

#### SAT.OP.MPA.107 Належний аеродром

Експлуатант повинен вважати аеродром належним, якщо в запланований час використання такого аеродрому, він є доступним та має необхідні додаткові послуги, такі як обслуговування повітряного руху (ATS), достатнє освітлення,

зв'язок, метеорологічне обслуговування, службу оповіщення, навігаційні засоби та служби невідкладної допомоги.

#### CAT.OP.MPA.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому

(a) Експлуатант повинен встановити експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для використання аеродрому відправлення, призначення або запасного. Ці експлуатаційні мінімуми повинні бути не нижче відповідних величин, встановлених державою розташування аеродрому, окрім спеціально дозволених державою винятків. Величини підвищення таких характеристик, які визначаються компетентним органом, мають бути додані до зазначених мінімальних величин.

(b) Використання системи індикації на лобовому склі (HUD), системи посадки з індикацією на лобовому склі (HUDLS), або покращеної системи бачення (EVS) може дозволити експлуатацію повітряного судна при видимості нижчій, ніж встановлені експлуатаційні мінімуми аеродрому, якщо таке використання ухвалено відповідно до Підчастини SPA.LVO.

(c) При встановленні експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен прийняти до уваги наступне:

(1) тип, характеристики льотно-технічні та керованості повітряного судна;

(2) склад, компетенцію та досвід льотного екіпажу;

(3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг/зон кінцевого етапу заходження на посадку та зльоту (FATOS), які можуть бути обрані для використання;

(4) належність та ефективність наявних візуальних і не візуальних наземних засобів;

(5) бортове обладнання повітряного судна для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневрування, посадки, виходу із крену та відходу на друге коло для посадки;

(6) для визначення висоти над перешкодами, перешкод при підході, відходу на друге коло та зон набору висоти, необхідних для виконання дій у позаштатних ситуаціях;

(7) висота прольоту над перешкодами для заходження на посадку за приладами;

(8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов, а також

(9) техніка польоту при кінцевому заходженні на посадку.

(d) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен зазначити метод визначення експлуатаційних мінімумів аеродрому.

(e) Мінімальні характеристики аеродрому для конкретних процедур заходження на посадку та посадки повинні використовуватися тільки за умови виконання наступних положень:

(1) нормального функціонування наземного обладнання, яке показано на навігаційній карті та необхідно для запланованого маневру/дії;

(2) нормального функціонування бортових систем, які необхідні для виконання конкретного типу заходження на посадку;

(3) наявності належних льотно-технічних характеристик повітряного судна, та

(4) наявності відповідної кваліфікації екіпажу.

#### SAT.OP.MPA.115 Техніка виконання заходження на посадку літаків

(a) Усі маневри заходження на посадку повинні виконуватися як стабілізовані заходження, за винятком ухвалених компетентним органом конкретних заходжень на посадку на конкретній злітно-посадковій смузі.

(b) Система неточного заходження на посадку:

(1) Методика кінцевої контрольної точки заходження на посадку (CDFA) повинна застосовуватися для усіх неточних заходжень на посадку.

(2) Незважаючи на положення (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, мінімальна дальність видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) повинна бути наступною:

(i) збільшеною на 200 м для літаків категорій А та В та на 400 м - для літаків категорій С та D; або

(ii) для аеродромів, де існує суспільна зацікавленість постійної підтримки експлуатації, а методику CDFA не можна застосовувати, RVR повинен бути визначений та постійно переглядатися компетентним органом з урахуванням досвіду експлуатанта, його програм підготовки та підвищення кваліфікації льотного екіпажу.

#### CAT.OP.MPA.125 Виліт та заходження на посадку за приладами

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб були задіяні ті процедури вильоту та заходження на посадку за приладами, які встановлені державою розташування аеродрому.

(b) Незважаючи на положення (a), командир повітряного судна може прийняти дозвіл диспетчера обслуговування повітряного руху та відхилитися від офіційного маршруту вильоту або прибуття, за умови неухильного виконання критеріїв прольоту перешкод та повного врахування конкретного експлуатаційного режиму. У будь-якому випадку, остаточне заходження судна на посадку повинно виконуватися візуально або за приладами відповідно до встановленої процедури.

(c) Незважаючи на положення (a), експлуатант може використовувати процедури, які відрізняються від зазначених у (a), якщо вони були схвалені державою, у якій розташований аеродром, та містяться у керівництві з експлуатації.

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

Експлуатант повинен забезпечити, щоб навігація, що заснована на льотно-технічних характеристиках (PBN), що вимагається для маршруту або процедури прольоту:

(a) відповідна навігаційна специфікація PBN вказується в AFM або в іншому документі, який був затверджений органом з сертифікації в рамках оцінки льотної придатності або на основі такого твердження; та

(b) повітряне судно експлуатується у відповідності до застосовної навігаційної специфікації та обмежень в AFM або іншого документа, зазначеного вище.

CAT.OP.MPA.130 Заходи для зниження шуму – літаки

(a) За винятком польотів за VFR на літаках іншої ніж складної конструкції, експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури відправлення та прибуття/заходження на посадку для кожного типу літака, беручи при цьому до уваги нагальну потребу мінімізації впливу авіаційного шуму.

(b) Ці процедури повинні:

(1) гарантувати пріоритет безпеки польотів над проблемою зниження шуму; а також



(2) бути простими та безпечними на практиці, а також без значного збільшення робочого навантаження на екіпаж під час найбільш критичних етапів польоту.

#### САТ.ОР.МРА.131 Заходи для зниження шуму – вертольоти

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процедури зльоту та посадки враховували необхідність мінімізації впливу шуму від вертольоту.

(b) Ці процедури повинні:

(1) гарантувати пріоритет безпеки польотів над проблемою зниження шуму; а також

(2) бути простими та безпечними на практиці, а також без значного збільшення робочого навантаження на екіпаж під час найбільш відповідальних етапів польоту.

#### САТ.ОР.МРА.135 Маршрути та райони експлуатації – загальні положення

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

(1) космічні об'єкти, наземні засоби та служби, у тому числі метеорологічні служби адекватні для проведення планової експлуатації;

(2) льотно-технічні характеристики повітряного судна є достатніми для дотримання мінімальних вимог стосовно висоти польоту;

(3) обладнання повітряного судна відповідає мінімальним вимогам для проведення запланованої експлуатації; а також

(4) доступні відповідні карти і діаграми.

(b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація проводилася з урахуванням будь-яких чинних обмежень на маршрутах або районах роботи, які визначені компетентним органом.

(c) Пункт (a)(1) не застосовується до експлуатації згідно VFR вдень на повітряних суднах іншої ніж складної конструкції на рейсах, для яких один аеродром або експлуатаційний майданчик є водночас місцем відправлення та прибуття.

#### САТ.ОР.МРА.136 Маршрути та райони експлуатації - одномоторні літаки

Експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація одномоторних літаків проводилася тільки на маршрутах чи у районах, де є поверхні, які дозволять виконати безпечну вимушену посадку.

#### САТ.ОР.МРА.137 Маршрути та райони експлуатації – вертольоти

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(a) для вертольотів, що виконують польоти згідно льотно-технічних характеристик класу 3, були надані поверхні, які дозволять виконати безпечну вимушену посадку, за винятком, якщо вертоліт має схвалення на експлуатацію згідно САТ.POL.H.420;

(b) для вертольотів, що виконують польоти згідно льотно-технічних характеристик класу 3 та проводять «берегову транзитну» експлуатацію, керівництво з експлуатації містило процедури, які гарантують узгодженість ширини прибережного коридору та ширини обладнання, що перевозиться (при переважаючих умовах даного сезону/часу).

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

(a) За винятком випадків схвалення компетентним органом відповідно до Додатку V Part-SPA, Підчастина F, експлуатанту не дозволяється експлуатувати двомоторний літак на маршруті (в стандартних умовах нерухомого повітря), який містить будь-яку точку на маршруті, яка знаходиться далі від належного аеродрому, ніж:

(1) для літаків льотно-технічних характеристик класу А, з однією із наступних характеристик:

(i) MOPSC 20 та більше; або

(ii) максимальною злітною масою 45360 кг або більше, відстань, яку літак долає за 60 хвилин на одному непрацюючому двигуні (OEI) на крейсерській швидкості, яка визначається згідно (b);

(2) для літаків льотно-технічних характеристик класу А, з однією із наступних характеристик:

(i) MOPSC, яка становить 19 або менше та;

(ii) максимальною злітною масою менше 45 360 кг - відстань, яку літак долає за 120 хвилин або, за умови схвалення компетентним органом - до 180 хвилин для турбореактивних літаків на крейсерській швидкості OEI, яка визначається відповідно до (b);

(3) для літаків льотно-технічних характеристик класу В або С:

(i) відстань, яку літак долає за 120 хвилин на крейсерській швидкості OEI, яка визначається відповідно до (b); або

(ii) 300 морських миль, для прийняття рішення із цих двох вищезазначених величин обирається менша.

(b) Експлуатант повинен встановлювати швидкість для розрахунку максимальної відстані до належного аеродрому для кожного типу або модифікації двомоторного літака, причому вона не може перевищувати  $V_{MO}$  (максимальної експлуатаційної швидкості), обчисленої на основі істинної повітряної швидкості, яку літак може утримувати з одним непрацюючим двигуном.

(c) Експлуатант повинен включити до керівництва з експлуатації наступні дані, які є специфічними для кожного типу або модифікації ПС:

(1) розраховану крейсерську швидкість з OIE, а також

(2) розраховану максимальну відстань від належного аеродрому.

(d) для отримання схвалення, зазначеного в (a)(2), експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

(1) комбінація літак/двигун відповідає типовій конструкції для виконання польотів збільшеної дальності на двомоторних літаках (ETOPS), а також має схвалення щодо надійності для запланованої експлуатації;

(2) було здійснено певний набір технічних умов для того, щоб літак та його двигуни проходили обслуговування для відповідності критеріям надійності, а також

(3) льотний екіпаж та увесь інший експлуатаційний персонал є підготовленим та має відповідну кваліфікацію для проведення запланованої експлуатації.

#### САТ.ОР.МРА.145 Встановлення мінімальних висот польоту

(a) Для усіх ділянок маршруту над якими буде виконуватися політ експлуатант повинен встановити наступне:

(1) мінімальні висоти над середнім рівнем моря, які забезпечують необхідну допустиму висоту над місцевістю, беручи при цьому до уваги вимоги Підчастини С;

(2) спосіб, за допомогою якого льотний екіпаж визначає ці висоти.

(b) Спосіб встановлення мінімальних висот польоту над середнім рівнем моря повинен бути затверджений компетентним органом.

(с) У разі, якщо мінімальні висоти польоту, які встановлені експлуатантом та державою над територію якої пролітає літак відрізняються, застосовується більша з двох величин.

#### САТ.ОР.МРА.150 Правила щодо заправки паливом

(а) Експлуатант повинен встановити правила щодо заправки паливом з метою планування польоту (а також зміни планів під час польоту) для гарантування того, що кожен політ має достатній запас палива для запланованої роботи та резерв для покриття дистанцій на відхилення від запланованих маршрутів. Компетентний орган повинен надати свій попередній дозвіл на впровадження правил заправки паливом та будь-яких змін до них.

(б) Експлуатант повинен забезпечити, що процес планування польотів базується на основі щонайменше:

(1) процедур, що містяться в керівництві з експлуатації:

(i) даних, отриманих від виробника повітряного судна, або

(ii) поточних даних для конкретного типу повітряного судна, отриманих від системи моніторингу паливних витрат;

та

(2) умови експлуатації, за яких здійснюватиметься політ, включаючи:

(i) дані щодо споживання палива;

(ii) передбачені маси (навантаження);

(iii) очікувані метеорологічні умови, а також

(iv) процедури та обмеження провайдера послуг з аеронавігаційного обслуговування.

(c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб попередній (тобто, передпольотний) розрахунок палива, яке має бути спожитим, включав:

(1) паливо для руління;

(2) паливо для польоту;

(3) запас палива, який складається з:

(i) палива для позаштатних обставин;

(ii) додаткове резервне паливо, якщо потрібен запасний аеродром;

(iii) остаточне резервного палива, а також

(iv) додаткове паливо, якщо цього вимагає тип запланованої роботи;

(4) резервний запас палива на вимогу командира судна.

(d) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процедури перепланування під час польоту для розрахунку палива, яке має бути спожитим, у разі якщо рейс повинен пройти за маршрутом (або на аеродром призначення), який відрізняється від запланованого, включали наступне:

- (1) паливо для польоту на залишок дистанції польоту, а також
- (2) запас палива, що складається з:
  - (i) палива для подовженої дальності;
  - (ii) додаткове резервне паливо, якщо потрібен запасний аеродром;
  - (iii) остаточне резервне паливо, а також
  - (iv) додаткове паливо, якщо цього вимагає тип запланованої роботи;
- (3) резервний запас палива на вимогу командира судна.

**CAT.OP.MPA.151 Правила щодо палива – послаблення обмежень**

(a) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150 (b), CAT.OP.MPA.150 (c) та CAT.OP.MPA.150(d), для експлуатації літаків класу В експлуатант повинен забезпечити, щоб передпольотний розрахунок палива, яке споживатиметься для запланованої експлуатації включав наступне:

- (i) паливо для руління, якщо його об'єм є значним;
- (ii) паливо для польоту;
- (iii) резервне паливо, що складається з:



(A) палива для позаштатних ситуацій у розмірі не менше 5% від запланованого палива для польоту або, у випадку перепланування під час польоту, 5% від палива для польоту на залишок дистанції, 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 призначення через попередній пункт призначення, якщо буде потрібен запасний аеродром, та

(v) додаткового палива на вимогу командира судна.

(a1) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150(b), CAT.OP.MPA.150 (c) та CAT.OP.MPA.150(d), для виконання зльоту і посадки з того ж самого аеродрому або експлуатаційної бази на літаках ELA2 за правилами VFR вдень, експлуатант повинен зазначити мінімальний запас остаточного резервного палива в керівництві з експлуатації. Цей остаточний мінімальний запас палива не повинен бути менше кількості, необхідної для польоту протягом 45 хвилин.

(b) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150(b), CAT.OP.MPA.150 (c) та CAT.OP.MPA.150(d), для вертольотів із максимальною злітною вагою 3175 кг або менше, які експлуатуються у денний час та по маршрутах з візуальними орієнтирами або локально, правила щодо заправки паливом повинні забезпечити, щоб, після завершення польоту або серії польотів, остаточний запас резервного палива не був менше, ніж обсяг палива, достатній для:

(1) 30 хвилин польотного часу при нормальній крейсерській швидкості, або

(2) 20 хвилин польотного часу при нормальній крейсерській швидкості при роботі в зоні, у якій є «превентивні» посадочні майданчики вздовж району польоту.

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

(a) Особи, які мають особливі потреби та вимагають особливих умов, допомоги та/або пристроїв під час повітряного перевезення, повинні вважатися такими, що належать до SCP, включаючи щонайменше:

(1) осіб з обмеженою рухливістю (PRM) - будь-яка особа, чия рухливість зменшується через будь-які фізичні вади, сенсорного або рухомого характеру, постійні або тимчасові, розумові вади або погіршення, через будь-яку іншу причину інвалідності або вік (без обмеження вимог Регламенту (ЄС) № 1107/2006);

(2) немовлят та дітей без супроводу дорослих;

(3) депортованих осіб, пасажирів без права на в'їзд, або ув'язнених осіб під вартою.

(b) SCP мають перевозитися в умовах, що забезпечують безпеку повітряного судна і його пасажирів у відповідності до процедур, встановлених експлуатантом.

(c) SCP не повинні розміщуватися, або займати місця, які мають прямий доступ до аварійних виходів або там, де їх присутність може:

(1) перешкоджати виконанню членами екіпажу своїх обов'язків;

(2) закривати доступ до аварійно-рятувального обладнання, або

(3) перешкоджати аварійній/екстреній евакуації з повітряного судна.

(d) Командир повітряного судна повинен бути заздалегідь поінформований про заплановане перевезення SCP.

#### SAT.OP.MPA.160 Розміщення багажу та вантажів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

(a) у салон береться тільки ручна поклаж, яка може бути належно та надійно укладена (розміщена), та

(b) увесь багаж та вантажі на борту, які можуть заподіяти травмування або пошкодження, або перешкоджають вільному проходу та блокують виходи у разі зміщення, закріплюються (укладаються) таким чином, що будь який їх рух обмежено.

#### SAT.OP.MPA.165 Розміщення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб пасажир сиділи там, де у випадку екстреної евакуації (у разі потреби), вони зможуть сприяти проведенню евакуації повітряного судна, і не будуть перешкоджати процесу евакуації.

#### SAT.OP.MPA.170 Інструктаж пасажирів

Експлуатант повинен переконатися, що пасажери:

(a) Отримали інструктаж та візуальну демонстрацію, які стосуються безпеки польотів у такій формі, яка полегшує застосування аварійних процедур у разі виникнення надзвичайної/аварійної ситуації на борту.

(b) Отримали картку з інструктажем з питань техніки безпеки польотів, на якій інструкції у вигляді піктограм показують роботу аварійного обладнання, яким зможуть скористуватися пасажери, та вказують розташування аварійних виходів, якими пасажери зможуть скористатися.

САТ.ОР.МРА.175 Підготовка до польоту

(a) Для кожного запланованого польоту повинен заповнюватися робочий план польоту на основі льотно-технічних характеристик, інших експлуатаційних обмежень та відповідних очікуваних умов на маршруті та на аеродромах або експлуатаційних майданчиках.

(b) Політ не може розпочатися, доки командир не переконається у тому, що:

(1) можуть бути виконані всі умови, визначені у 2.a.3 Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 щодо льотної придатності та реєстрації повітряного судна, прилади та обладнання, маса ПС та розташування центру тяжіння (CG), багажу та вантажів, а також експлуатаційних обмежень повітряних суден;

(2) повітряне судно не експлуатується всупереч положенням переліку конфігураційних відхилень від стандарту (CDL);

(3) частини керівництва з виконання польотів, які необхідні для виконання польоту є в наявності та доступні;

(4) на борту знаходяться документи, додаткова інформація та форми, які вимагаються CAT.GEN.MPA.180;

(5) на борту також знаходяться поточні карти, схеми та відповідна документація (або еквівалентні дані), необхідні для забезпечення польотних потреб повітряного судна, включаючи будь-які вірогідні очікувані відхилення;

(6) космічні об'єкти, наземні засоби та служби, необхідні для запланованого польоту знаходяться у належному технічному стані та є доступними для використання;

(7) можуть бути дотримані положення, зазначені в керівництві з експлуатації стосовно палива, мастила, кисню, мінімальної безпечної висоти, експлуатаційних мінімумів аеродрому та доступності запасних аеродромів (якщо виникне така потреба);

(7a) будь-яка навігаційна база даних, що вимагається для PBN є підходячою та поточною; та

(8) будь-яка додаткова умова щодо експлуатаційних обмежень може бути виконана.

(с) Незважаючи на положення (а), робочий план польоту не вимагається для експлуатації згідно VFR у наступних випадках:

(1) для повітряного судна іншої ніж складної конструкції, яке виконує зліт та посадку на тому ж самому аеродромі або експлуатаційному майданчику, або

(2) для вертольотів з МСТОМ 3175 кг або менше, які експлуатуються у денний час на місцевих маршрутах з використанням візуальних орієнтирів згідно з положеннями керівництва з експлуатації.

#### CAT.OP.MPA.180 Вибір аеродромів – літаки

(а) Якщо використовувати аеродром вильоту в якості запасного аеродрому не можливо через метеорологічні умови або з льотно-технічних причин, експлуатант повинен вибрати інший належний запасний аеродром зльоту, який розташований від аеродрому вильоту на відстані не більше:

(1) для двомоторних літаків:

(i) однієї години польоту на крейсерській швидкості з одним непрацюючим двигуном згідно з AFM у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси, або

(ii) часу відхилення ETOPS згідно з Додатком V (Part-SPA), Підрозділ F, з урахуванням будь-яких обмежень MEL, максимально дві години на крейсерській швидкості одним непрацюючим двигуном відповідно до AFM у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси; або

(2) для трьох - та чотирьохмоторних літаків, дві години польоту на крейсерській швидкості з одним непрацюючим двигуном згідно з AFM у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси;

Якщо AFM не містить величину крейсерської швидкості з одним непрацюючим двигуном, тоді швидкість для розрахунків має бути тою, що досягається з усіма двигунами, окрім непрацюючого, які налаштовані на максимальну тривалу потужність.

(b) Експлуатант повинен обрати принаймні один запасний аеродром призначення для кожного польоту згідно з IFR (правил польотів за приборами), 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 CAT.OP.MPA.150 (d), час польоту, який залишається до пункту призначення), не перевищує шести годин; та

(2) на аеродромі призначення є дві окремі доступні злітно-посадкові смуги та прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що за період від однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення, висота нижньої кромки хмар буде як мінімум 2 000 футів або висота польотів по круговому маршруту + 500 футів (обирається в залежності від того, яка величина з двох є більшою) і наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.

(c) Експлуатант повинен обрати два запасних аеродроми призначення, якщо:

(1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття, погодні умови будуть нижче застосовних запланованих мінімумів, або

(2) метеорологічна інформація взагалі відсутня.

(d) Експлуатант повинен зазначити в робочому плані польоту усі потрібні запасні аеродроми (або аеродром).

SAT.OP.MPA.181 Вибір аеродромів та злітно-посадкових смуг – вертольоти

(a) Для польотів в складних метеорологічних умовах (IMC), командир судна повинен вибрати запасний аеродром зльоту на відстані однієї години польотного часу при нормальній крейсерській швидкості, якщо буде неможливим повернутися до місця вильоту з метеорологічних причин.

(b) Для польотів згідно з IFR (або VFR з навігацією, відмінною від використання візуальних орієнтирів), командир судна повинен визначити хоча б один запасний аеродром призначення в робочому плані польоту за виключенням наступних випадків:

(1) для польоту на будь-який інший наземний пункт призначення, тривалість польоту та переважаючі метеорологічні умови є такими, що в очікуваний час прибуття на місце запланованої посадки, маневри заходження на посадку можливо виконати у візуальних метеорологічних умовах (VMC); або



(2) Майданчик запланованої посадки є ізольованою і немає запасного аеродрому/майданчика; в цьому випадку, має бути визначений рубіж повернення (PNR).

(c) Експлуатант повинен обрати два запасних аеродроми призначення у разі, якщо:

(1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття, погодні умови будуть нижче застосованих запланованих мінімумів, або

(2) метеорологічна інформація відсутня для аеродрому призначення.

(d) Експлуатант повинен зазначити в робочому плані польоту всі необхідні запасні аеродроми (або аеродром).

САТ.ОР.МРА.182 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

Експлуатант повинен забезпечити наявність достатніх засобів доступних для навігації і виконанню посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі призначення в разі втрати здатності до наміченого заходження на посадку і посадки.

САТ.ОР.МРА.185 Заплановані експлуатаційні мінімуми для IFR – літаки

(a) Експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому вильоту

Експлуатант повинен обрати аеродром як запасний аеродром зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних мінімумів для здійснення посадки, визначених відповідно до CAT.OP.MPA.110. Висота нижньої границі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним маневром заходження на посадку є система неточного заходження на посадку (NPA) та/або заходження на посадку по колу. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з одним непрацюючим двигуном (OEI).

(b) Експлуатаційних мінімум аеродрому призначення, який водночас не є ізольованим аеродромом призначення

Експлуатант повинен обрати аеродром призначення тільки у разі, якщо:

(1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімальних величин, зокрема:

(i) RVR/видимість (VIS) визначена відповідно до CAT.OP.MPA.110;

(ii) для експлуатацій NPA або заходження на посадку по колу, гранична висота хмар дорівнює або вище MDH;

(2) обрано два запасних аеродроми призначення.

(с) Експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому призначення, ізолюваного аеродрому, проміжного аеродрому дозаправки та запасного проміжного аеродрому

Експлуатант повинен обрати аеродром для однієї з вищезазначених цілей тільки у випадку, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває з однієї години до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімальних величин, зазначених у таблиці 1.

Таблиця 1

Заплановані експлуатаційні мінімуми

Запасний аеродром призначення, ізолюваний аеродром призначення,  
проміжний аеродром дозаправки та запасний проміжний аеродром

Тип заходження на посадку	Заплановані мінімальні параметри
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVS/VIS Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH
NPA	NPA RVS/VIS + 1000 м Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH

	+200 футів
Заходження з кола	Заходження з кола

CAT.OP.MPA.186 Заплановані експлуатаційні мінімуми для польотів за IFR – вертольоти

(a) Мінімально необхідні параметри для запасного аеродрому (або аеродромів) зльоту

Експлуатант повинен обрати аеродром чи посадковий майданчик у якості запасного аеродрому зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімальних величин для здійснення посадки, визначених відповідно до CAT.OP.MPA.110. Гранична висота хмар польоту має бути врахована, якщо єдиний маневр заходження на посадку є заходження на посадку за приладами (NPA). Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з одним непрацюючим двигуном (OEI).

(b) Експлуатаційні мінімуми для аеродрому призначення та запасного аеродрому (або аеродромів) призначення

Експлуатант повинен обрати аеродром призначення тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімумів зокрема:

(1) окрім випадків, передбачених у CAT.OP.MPA.181(d), запланованих мінімумів аеродрому призначення мають бути:

- (i) RVR/VIS визначається відповідно до CAT.OP.MPA.110;
- (ii) для NPA робіт гранична висота хмар дорівнює або вище MDH;

(2) Експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому (або аеродромів) призначення наведено у Таблиці 2.

Таблиця 2

Експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому призначення

Тип заходження на посадку	Заплановані мінімальні параметри
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + видимість 200 футів/400 м
NPA	NPA RVS/VIS + 400 м Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH +200 футів

CAT.OP.MPA.190 Надання плану польоту ATS

(a) Якщо план польоту ATS не надано, через те, що це не вимагається правилами польотів, належні дані все ж таки мають бути надані для того, щоб дозволити активацію служб оповіщення у разі потреби.

(b) При роботі з місця/площадки, звідки неможливо представити план польоту ATS, командир судна або експлуатант повинні передати такий план якнайшвидше після зльоту.

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

(a) Забороняється заправлятися/викачувати паливо Avgas (авіаційний бензин) або широкофракційне паливо, або суміш цих видів палива, коли пасажирів знаходяться у процесі посадки, висадки та на борту.

(b) Для всіх інших видів палива, необхідні запобіжні заходи мають бути задіяні, і літак повинен бути укомплектований кваліфікованим персоналом, який буде готовий ініціювати та керувати евакуацією повітряного судна у найбільш застосовуваний та оперативний спосіб.

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

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

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

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

## CAT.OP.MPA.210 Члени екіпажу на робочих місцях

## (a) Члени льотного екіпажу:

(1) Під час зльоту і посадки усі члени льотного екіпажу, які мають виконувати службові обов'язки у кабіні льотного екіпажу, повинні бути на своїх робочих місцях.

(2) Під час усіх інших етапів польоту усі члени льотного екіпажу, які мають виконувати службові обов'язки у кабіні льотного екіпажу, мають залишатися на своїх робочих місцях, окрім ситуацій, коли відсутність на робочому місці необхідна для виконання обов'язків або пов'язана з фізіологічними потребами, за умови, однак, що принаймні один відповідно кваліфікований пілот протягом усього часу знаходиться біля органів керування літака.

(3) Під час усіх етапів польоту всі члени льотного екіпажу, які мають виконувати службові обов'язки у кабіні льотного екіпажу, мають бути весь час наготові. У разі виникнення у члена льотного екіпажу неочікуваної втоми, командир судна може організувати плановий відпочинок для такої особи, за умови, що її робоче навантаження дозволяє це. Такий плановий відпочинок не повинен вважатися частиною загального періоду відпочинку (з метою розрахунку польотного обмеження), і не повинен служити виправданням для подовження польотного часу несення служби.

## (b) Члени кабінного екіпажу

Впродовж критичних етапів польоту, кожен член кабінного екіпажу повинен знаходитися на призначеному робочому місці та не повинен

виконувати будь-які дії, окрім тих, які потрібні для безпечної експлуатації повітряного судна.

#### CAT.OP.MPA.215 Використання гарнітури – літаки

(a) Кожен член льотного екіпажу, який виконує свої службові обов'язки у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент. Така гарнітура повинна використовуватися як основний пристрій для голосового зв'язку зі службою обслуговування повітряного руху (ATS):

(1) на землі:

(i) при отриманні диспетчерського дозволу на виліт через голосовий зв'язок, а також

(ii) якщо двигуни запущені;

(2) під час виконання польоту:

(i) значення, яке менше перехідної висоти; або

(ii) 10 000 футів, залежно від того що вище; та

(3) у будь-якому випадку, коли командир судна вважає це необхідним.

(b) За умов виконання положень (a), підвісний (штанговий) мікрофон або еквівалент повинні бути налаштовані таким чином, щоб дозволяти користатися двостороннім радіозв'язком.



### САТ.ОР.МРА.216 Використання гарнітури – вертольоти

Кожен член льотного екіпажу, який має виконувати свої службові обов'язки у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент, та використовувати її як основний пристрій для голосового зв'язку зі службою АТС.

### САТ.ОР.МРА.220 Засоби сприяння екстреній евакуації

Експлуатант повинен визначити процедури, які гарантують, що перед рулінням, зльотом та посадкою (а також коли це безпечно і практично можливо виконати) засоби для екстреної евакуації, які спрацьовують автоматично приведені у стан повної готовності.

### САТ.ОР.МРА.225 Крісла, ремені безпеки та системи фіксації

#### (a) Члени екіпажу

(1) під час зльоту і посадки та у будь-який час, коли командир судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожен член екіпажу повинен бути належно закріплений за допомогою усіх ременів безпеки та систем фіксації.

(2) під час інших етапів польоту, кожен член льотного екіпажу на своєму робочому місці у кабіні льотного екіпажу повинен утримувати свій ремінь безпеки у стані фіксації.

#### (b) Пасажири

(1) Перед зльотом і посадкою, а також під час руління, а також кожний раз, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, командир судна повинен переконатися, що кожен пасажир на борту сидить у своєму кріслі (або спальному місці) з ременем безпеки у надійно зафіксованому стані.

(2) Експлуатант повинен передбачити можливість спільного використання сидінь у літаку (що дозволяється для спеціально визначених місць). Командир судна повинен переконатися, що спільне користування сидіннями не відбувається, окрім одного дорослого і одного немовляти, який надійно закріплений додатковим поясным ременем або іншим фіксуєчим пристроєм.

САТ.ОР.МРА.230 Підготовка безпечної експлуатації пасажирського салону та бортової кухні/кухонь

(a) Експлуатант повинен встановити процедури, які гарантують, що перед рулінням, зльотом та посадкою до усіх виходів та шляхів евакуації повітряного судна був вільний доступ.

(b) Командир судна повинен переконатися, що перед зльотом і посадкою, а також у будь-який час, коли це є необхідним в інтересах безпеки, все обладнання та багаж є надійно та безпечно зафіксовані.

САТ.ОР.МРА.235 Рятувальні жилети – вертольоти

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб при експлуатації вертольоту над водою у класі 3 враховувалися тривалість польоту і умови, які можуть виникнути при прийнятті рішення щодо одягання усіма присутніми на борту рятувальних жилетів.

## CAT.OP.MPA.240 Паління на борту

Командир повітряного судна повинен заборонити паління на борту:

- (a) Коли це необхідно в інтересах безпеки польотів;
- (b) Під час заправки та злиття палива з повітряного судна;
- (c) Під час знаходження повітряного судна на землі, якщо експлуатант не визначив процедури зниження ризиків при проведенні наземних робіт;
- (d) Поза межами спеціальних місць для паління, у проходах та туалетах;
- (e) У вантажних відсіках та/або інших місцях зберігання вантажів, які не обладнані вогнестійкими контейнерами або не укриті вогнестійкою тканиною (брзентом);
- (f) У тих місцях пасажирського салону, де прилаштована подача кисню.

## CAT.OP.MPA.245 Метеорологічні умови - всі літаки

(a) При виконанні польотів згідно IFR командир судна повинен тільки:

- (1) почати маневр зльоту, або
- (2) продовжувати політ після моменту, з якого має застосовуватися переглянутий план польоту ATS (у випадку польотного перепланування), тільки якщо є дані про те, що на аеродромі призначення (та/або на

призначеному запасному аеродромі) очікувані погодні умови на час прибуття дорівнюють або перевищують відповідні заплановані мінімуми.

(b) При виконанні польотів згідно з IFR командир судна повинен продовжувати політ в напрямку запланованого аеродрому призначення, тільки якщо останні отримані дані показують, що в очікуваний час прибуття погодні умови в пункті призначення (або, щонайменше на одному з запасних аеродромів призначення) будуть такими же або перевищувати відповідні заплановані експлуатаційні мінімуми аеродрому.

(c) При виконанні польотів згідно з VFR командир починає зліт, тільки якщо відповідні зведені погодні дані та/або прогнози показують, що метеорологічні умови на частині маршруту польоту, яка виконується згідно VFR у відповідний час, будуть на рівні або вище встановлених VFR обмежень.

#### CAT.OP.MPA.246 Метеорологічні умови – літаки

Додатково до положень CAT.OP.MPA.245, при виконанні польотів на літаках згідно з IFR командир судна повинен продовжувати політ і після:

(a) моменту прийняття рішення при використанні процедури зменшеної витрати аварійного палива (RCF), або

(b) заздалегідь визначеної точки при використанні процедури попереднього визначення точки (PDP), коли є дані про те, що на аеродромі призначення та/або на призначеному запасному аеродромі очікувані погодні умови на час прибуття дорівнюють або перевищують відповідний застосовний експлуатаційний мінімум аеродрому.

### CAT.OP.MPA.247 Метеорологічні умови – вертольоти

Додатково до положень CAT.OP.MPA.245:

(a) При виконанні польотів над водою згідно з VFR поза видимості землі, командир судна повинен розпочинати зліт тільки якщо відповідні зведені погодні дані та/або прогнози показують, що висота нижньої межі хмар буде вище 600 футів вдень або 1200 футів вночі.

(b) Політ на вертольоті до вертопалуби або завищеного кінцевого етапу заходження на посадку (FATO) повинні виконуватися, тільки коли 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, коли необхідно виконати перевірку наземного видалення льоду та попередження обледеніння, яка необхідна для забезпечення безпечної експлуатації повітряного судна.

(b) Командир повинен розпочинати зліт, тільки якщо повітряне судно не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у (a) та відповідно до AFM.

### CAT.OP.MPA.255 Лід та інші забруднення - польотні процедури

(a) Експлуатант повинен визначити відповідні процедури для польотів в очікуваних або фактичних умовах обльотування.

(b) Командир повинен розпочинати політ, або навмисно виконувати політ у очікуваних чи реальних умовах обльотування, тільки якщо літак є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів в таких умовах.

(c) Якщо ступінь обльотування перевищує ту інтенсивність, на яку повітряне судно є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах заздалегідь відомого обльотування судно стикається з обльотуванням, командир повинен негайно залишити умови обльотування шляхом зміни висоти та/або маршруту; у разі необхідності, повідомити про аварійну ситуацію до АТС.

#### САТ.ОР.МРА.260 Запас палива і мастила

Командир повинен розпочати політ або продовжити його у випадку польотного перепланування тільки тоді коли переконається, що повітряне судно має щонайменше заплановану кількість корисного палива та мастила, які є достатніми для завершення польоту, при цьому командир повинен враховувати очікувані умови експлуатації повітряного судна.

#### САТ.ОР.МРА.265 Умови зльоту

Перед тим, як розпочати зліт, командир повинен переконатися в тому, що:

(a) Згідно з отриманою інформацією, погодою на аеродромі або експлуатаційному майданчику, а також станом злітно-посадкової смуги або

ФАТО, які будуть використані, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці, а також

(b) Будуть дотримані встановлені експлуатаційні мінімуми аеродрому.

#### САТ.ОР.МРА.270 Мінімальні висоти польоту

Командир судна або пілот, якому доручено виконання польоту, не повинен виконувати політ нижче встановлених мінімальних висот за винятком наступних випадків:

(a) Якщо це потрібно для зльоту або посадки, або

(b) При виконанні зниження відповідно до процедур, які затверджені компетентним органом.

#### САТ.ОР.МРА.275 Імітація позаштатних ситуацій у польоті

Експлуатант повинен гарантувати, що при перевезенні пасажирів або вантажів наступні ситуації не підлягають імітації (не можуть штучно створюватися):

(a) Нештатні або аварійні ситуації, які вимагають застосування нештатних або аварійних процедур; або

(b) Моделювання польоту у складних метеорологічних умовах (ІМС).

#### САТ.ОР.МРА.280 Управління палива в польоті – літаки

Експлуатант повинен встановити процедуру, яка забезпечує, що перевірка та управління палива у польоті здійснюється згідно з наступними критеріями.

(a) Контроль палива у польоті

(1) Командир судна повинен забезпечити періодичний контроль палива у польоті. Кількість корисного палива, яке залишається на борту, має записуватися та оцінюватися для того, щоб:

(i) порівняти фактичне споживання з запланованим;

(ii) перевірити, що кількість палива, яке залишається на борту, є достатньою для завершення польоту згідно (b);

(iii) визначити очікувану кількість палива, яке залишилося на борту після прибуття на аеродром призначення.

(2) Відповідні дані щодо палива повинні бути записані.

(b) Управління паливом у польоті

(1) Політ повинен здійснюватися таким чином, щоб очікувана кількість палива, яке залишилося на борту після прибуття на аеродром призначення, становило не менше:

(i) необхідного резервного палива плюс остаточний запас палива, або

(ii) остаточного запасу палива, якщо не потрібно використання запасного аеродрому



(2) Якщо у польоті перевірка палива показує, що очікувана кількість палива, яке залишиться на борту після прибуття на аеродром призначення, становитиме менше, ніж:

(i) необхідне резервне паливо плюс остаточний запас палива, командир судна повинен врахувати повітряний рух та переважаючі експлуатаційні умови на аеродромі призначення, на запасному аеродромі призначення, та на будь-якому іншому належному аеродромі перед прийняттям рішення, 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 не потрібно використання запасного аеродрому, командир судна повинен вжити відповідних заходів та продовжувати політ до належного аеродрому призначення для виконання безпечної посадки з кількістю палива на борту не меншою, ніж остаточний резервний запас.

(3) Якщо розрахована кількість корисного палива під час посадки на належному аеродромі призначення, де можна виконати безпечну посадку, є меншою, ніж остаточний резервний запас, командир повітряного судна повинен оголосити надзвичайний стан.

(4) Додаткові умови для конкретних процедур:

(i) під час польоту згідно з процедурою RCF, для того щоб продовжити політ до аеродрому призначення 1, командир судна повинен переконатися, що

корисне паливо, яке залишилося на момент прийняття відповідного рішення, є щонайменше сумою наступного:

(A) палива для польоту від точки прийняття рішення до аеродрому призначення 1;

(B) аварійного палива, яке дорівнює 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 судна повинен переконатися, що корисне паливо при використанні PDP, становить щонайменше суму наступного:

(A) палива для польоту від PDP до аеродрому призначення;

(B) аварійного палива з PDP до аеродрому призначення, а також

(C) додаткового палива.

SAT.OP.MPA.281 Контроль палива в польоті – вертольоти

(a) Експлуатант повинен встановити процедуру, виконання якої гарантує здійснення контролю та управління палива в польоті.

(b) Командир судна повинен переконатися, що кількість залишку корисного палива у польоті становить не менше, ніж кількість палива, необхідного для виконання польоту до аеродрому або вертопалуби, на яку можливо виконати безпечну посадку, причому на борту після цього повинен залишитися остаточний запас резервного палива.

(c) Командир судна повинен оголосити надзвичайний стан, якщо фактичний запас корисного палива на борту є меншим ніж кількість остаточного резервного палива.

#### САТ.ОР.МРА.285 Використання додаткового кисню

Командир судна повинен забезпечити, щоб члени льотного екіпажу, які виконують на борту важливу роботу з точки зору гарантування безпечної експлуатації повітряного судна, постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10000 футів впродовж більш ніж 30 хвилин, а також висота у кабіні перевищує 13000 футів.

#### САТ.ОР.МРА.290 Виявлення наближення до поверхні землі

При надмірній близькості до землі, яку 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.

САТ.ОР.МРА.295 Використання бортової системи попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

Експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки коли ACAS встановлена та придатна до експлуатації так що екіпаж належним чином навчений з попередження зіткнень і компетентний в галузі використання обладнання ACAS II

#### CAT.OP.MPA.300 Умови виконання заходження на посадку та посадки

Перед початком заходження на посадку, командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з отриманими даними, погода на аеродромі та стан злітно-посадкової смуги або FATO не повинні перешкоджати безпечному заходженню на посадку та посадці (або відхід на друге коло), беручи при цьому до уваги відповідні льотно-технічні дані з керівництві по виконанню польотів.

#### CAT.OP.MPA.305 Початок і продовження заходження на посадку

(a) Командир судна або пілот, якому передано виконання польоту, може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомлених RVR/VIS.

(b) Якщо повідомлені RVR/VIS менші, ніж мінімальні застосовні параметри, захід на посадку не може бути продовжено:

(1) нижче 1000 футів над аеродромом, або

(2) до кінцевої частини заходження на посадку у випадку, коли величина DA/H або MDA/H складає більше 1000 футів над аеродромом.

(c) Якщо параметри RVR недоступні, вони можуть бути отримані шляхом конвертування величин переданої видимості.

(d) Якщо після прольоту на висоті 1000 футів над аеродромом, величина переданої RVR/VIS є нижчою ніж застосовний мінімум, захід на посадку може бути продовжено до DA/H або MDA/H.

(e) Заходження на посадку може бути продовжено нижче DA/H або MDA/H, а посадка може бути завершена якщо візуальні орієнтири відповідають типу заходження на посадку та для злітно-посадкової смуги визначаються в DA/H або MDA/H та утримуються на належному рівні.

(f) Зона приземлення RVR має завжди контролюватися. Якщо повідомляється про відповідні параметри середньої та критичної точок RVR, вони також повинні контролюватися. Мінімальне значення RVR в середній точці повинно бути меншою величиною з двох - 125 м та RVR, необхідної для зони приземлення; мінімальне значення RVR в критичній точці має бути 75 м. Для повітряних суден, обладнаних системою управління при виведенні на курс або системою управління пробігом, мінімальне значення RVR в середній точці має становити 75 м.

САТ.ОР.МРА.310 Експлуатаційні процедури - висота прольоту порогу злітно-посадкової смуги – літаки

Експлуатант повинен встановити експлуатаційні процедури, призначенням яких є забезпечення того, щоб літак при проведенні точного заходження на посадку перетинав поріг злітно-посадкової смуги з деяким запасом на безпечній відстані, причому літак має знаходитися у посадочній конфігурації та положенні.

### САТ.ОР.МРА.315 Звітність щодо льотних годин – вертольоти

Експлуатант повинен надати компетентному органу кількість годин нальоту для кожного вертольоту, який експлуатувався протягом минулого календарного року.

### САТ.ОР.МРА.320 Категорії повітряних суден

(а) Визначення категорій повітряних суден має базуватися на пороговому рівні приладової швидкості на порозі ( $V_{AT}$ ), яка дорівнює швидкості звалювання ( $V_{SO}$ ), помноженої на 1,3 або швидкості звалювання ( $V_{SIG}$ ) при одному  $g$  (прискоренні вільного падіння), помноженої на 1,23 в посадковій конфігурації при максимальній сертифікованій посадковій масі. Якщо доступні обидві швидкості -  $V_{SO}$  та  $V_{SIG}$ , слід використовувати більшу з них величину  $V_{AT}$ .

(б) Потрібно використовувати категорії повітряних суден, які зазначені у таблиці 3 нижче.

Таблиця 3

Категорії повітряних суден та відповідні величини  $V_{AT}$

Категорія повітряного судна	$V_{AT}$
A	менше 91 вузла
B	від 91 до 120 вузлів
C	від 121 до 140 вузлів

D	від 141 до 165 вузлів
E	від 166 до 210 вузлів

(с) Посадкова конфігурація, яка має враховуватися при визначенні категорії судна, повинна міститися у керівництві з виконання польотів.

(d) Експлуатант може застосовувати меншу величину посадкової маси для визначення  $V_{AT}$ , якщо це затверджено компетентним органом. У такому випадку, така зменшена величина посадкової маси має бути константою, яка не залежить від непостійних умов повсякденної експлуатації повітряного судна.

## РОЗДІЛ 2

### НЕМОТОРНІ ПОВІТРЯНІ СУДНА

#### САТ.ОР.НМРА.100 Використання аеродромів та експлуатаційних баз

Експлуатант повинен використовувати тільки аеродромами та експлуатаційні бази, які відповідають для експлуатації даного типу ПС та виду повітряної експлуатації.

#### САТ.ОР.НМРА.105 Заходи для зниження шуму — аеростати та мотопланери

Командир повинен брати до уваги ефект авіаційного шуму, забезпечуючи при цьому, що безпека польотів має пріоритет над зниженням шуму.

#### САТ.ОР.НМРА.110 Планування щодо заправки паливом або спорядження баластом – аеростати

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб палива або баласту було достатньо для призначеного польоту впродовж 30 хвилин польоту.

(b) Розрахунки забезпечення паливом або баластом повинні виконуватись щонайменше наступних умовах експлуатації, при яких рейс буде виконуватися:

(1) даних, отриманих від виробника аеростата;

(2) очікуваного навантаження;

(3) очікуваних метеорологічних умов, а також

(4) процедур та обмежень провайдера послуг з аеронавігаційного обслуговування.

(c) Розрахунки повинні бути занесені до робочого плану польоту.

#### САТ.ОР.НМРА.115 Перевезення спеціальних категорій пасажирів (SCPs)

Особи, що потребують спеціальних умов, допомоги та/або пристроїв при перевезенні в польоті повинні вважатися SCPs та повинні перевозитися в умовах, що забезпечують безпеку польотів ПС та осіб, що знаходяться на його борту згідно з процедурами, встановленими експлуатантом.

#### САТ.ОР.НМРА.120 Інструктаж пасажирів

Експлуатант повинен переконатися, що пасажир отримав картку з інструктажем з питань техніки безпеки або, де це необхідно, під час польоту.



### SAT.OP.NMPA.125 Підготовка до польоту

Перед початком польоту, командир повинен:

(a) встановити усіма наявними обґрунтованими способами, що наземні засоби обслуговування включаючи засоби зв'язку та навігаційні засоби, які безпосередньо потрібні для безпечної експлуатації ПС протягом польоту, є належними для даного типу експлуатації, при яких політ буде виконуватися; і

(b) ознайомитися з усією наявною метеорологічною інформацією, що відноситься до призначеного польоту. Підготовка до польоту за безпосередньої близькості від місця відправлення повинна включати:

(1) вивчення наявних поточних метеорологічних зведень і прогнозів; і

(2) планування альтернативного курсу дій для на випадок якщо політ не може бути завершений, як планувалося, у зв'язку з погодними умовами.

### SAT.OP.NMPA.130 Надання плану польоту ATS

(a) Якщо план польоту ATS не надано, через те, що це не вимагається правилами польотів, належні дані повинні бути надані для того, щоб дозволити активацію служб оповіщення у разі потреби.

(b) Якщо експлуатація проводиться з місця/площадки, з якого неможливо представити план польоту ATS, КПС або експлуатант повинен передати такий план якнайшвидше після зльоту.

CAT.OP.NMPA.135 Гарантування безпеки пасажирських салонів та кабін екіпажів — аеростати

Командир повинен переконатися, щоб перед зльотом та посадкою, та де необхідно в інтересах безпеки:

(a) все обладнання та багаж належно закріплені;

(b) можливе проведення аварійної евакуації.

CAT.OP.NMPA.140 Паління на борту

Забороняється паління на борту планера та аеростата.

CAT.OP.NMPA.145 Метеорологічні умови

При виконанні польотів за VFR командир починає зліт, тільки якщо відповідні зведені погодні дані та/або прогнози показують, що метеорологічні умови на частині маршруту польоту, будуть на рівні або вище встановлених експлуатаційних мінімумів VFR.

CAT.OP.NMPA.150 Лід та інші забруднення - наземні процедури

Командир повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень/осаду/відкладень, які можуть негативно позначитися на льотних характеристиках і керованості ПС, окрім ситуацій, передбачених дозволених відповідно до AFM.

CAT.OP.NMPA.155 Умови для зльоту

Перед тим, як розпочати зліт, командир повинен переконатися, що згідно з отриманою інформацією, погода на аеродромі або експлуатаційній базі не заважатиме безпечному зльоту та посадці.

#### CAT.OP.NMPA.160 Імітація позаштатних ситуацій у польоті

Командир повинен гарантувати, що при перевезенні пасажирів не будуть імітуватися нештатні або аварійні ситуації, які вимагають застосування нештатних або аварійних процедур.

CAT.OP.NMPA.165 Управління паливом та баластом в польоті – аеростати

Командир повинен регулярно перевіряти, щоб обсяг корисного палива та баласту, що залишився в польоті не менший ніж обсяг палива і баласту, необхідного для завершення призначеного польоту, а також резерву, який планується витрати для посадки.

#### CAT.OP.NMPA.170 Використання додаткового кисню

КПС повинен забезпечити, щоб члени льотного екіпажу, які виконують на борту важливу роботу з точки зору гарантування безпечної експлуатації ПС, постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10000 футів впродовж більш ніж 30 хвилин, а також коли висота у кабіні перевищує 13000 футів.

#### CAT.OP.NMPA.175 Умови заходження на посадку і маневру посадки

Перед початком заходження на посадку, командир повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі або експлуатаційній базі та стан поверхні яка буде використана не повинні перешкоджати безпечному заходженню на посадку та самій посадці.

#### САТ.ОР.НМРА.180 Експлуатаційні обмеження – теплові аеростати

(a) Теплові аеростати не повинні виконувати посадку вночі за винятком надзвичайної ситуації.

(b) Теплові аеростати можуть виконувати зліт вночі за умови, якщо вистачає запасу палива для виконання посадки вдень.

#### САТ.ОР.НМРА.185 Експлуатаційні обмеження – планери

Планер повинен експлуатуватися тільки вдень.

### ПІДЧАСТИНА С

## ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

### РОЗДІЛ 1

#### ЛІТАКИ

#### ГЛАВА 1

### ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

### CAT.POL.A.100 Класи льотно-технічних характеристик

(a) Літак повинен експлуатуватися відповідно до застосовних вимог щодо його класу льотно-технічних характеристик.

(b) Якщо через особливості конструкції ПС не можна досягнути повної відповідності застосовним вимогам цього Розділу, 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 випадку зміни плану польоту в точці, починаючи з якої повинен застосовуватися переглянутий робочий план польоту, не повинна бути більшою, ніж маса, яка відповідає вимогам відповідної глави. Припустиме відхилення може бути зроблено з причини очікуваного зменшення маси у польоті, а також у розрахунку на аварійний злив палива.

(b) Санкціоновані функціональні дані, які містяться у AFM, повинні використовуватися для визначення відповідності вимогам відповідної глави, разом із іншими доданими доречними даними, як це передбачено у відповідній главі. Експлуатант повинен зазначити такі інші дані в керівництві з виконання польотів. При застосуванні характеристик, зазначених у відповідній главі,

необхідно враховувати будь-які експлуатаційні фактори, які вже включені у дані AFM з метою запобігання подвійного застосування цих факторів.

(с) Належна увагу необхідно приділяти конфігурації літака, стану навколишнього середовища, а також роботі систем, які негативно впливають на показники функціональності.

(d) Для цілей обчислення експлуатаційної ефективності волога злітно-посадкова смуга (окрім трав'яної) може вважатися сухою.

(e) При оцінці відповідності характеристик зльоту вимогам даної глави експлуатант має враховувати точність польотних карт.

## ГЛАВА 2

### Льотно-технічні характеристики літаків класу А

#### CAT.POL.A.200 Загальні положення

(a) Санкціоновані функціональні дані, які містяться у AFM, мають доповнюватися в міру необхідності іншими даними, якщо такі функціональні дані AFM є недостатніми у контексті наступних:

(1) врахування розумно очікуваних несприятливих умов експлуатації, таких як зліт та посадку на забрудненій злітно-посадковій смузі; і

(2) врахування можливості відмови двигуна на будь-якому етапі польоту.

(b) У випадку вологих та забруднених злітно-посадкових смуг мають використовуватися дані щодо функціональності, визначені відповідно до чинних стандартів з сертифікації великих літаків або еквівалентних повітряних суден.

(c) У керівництві з експлуатації має бути зазначено використання таких інших даних, про які йдеться у (a), а також еквівалентних вимог, зазначених у (b).

#### CAT.POL.A.205 Зліт літака

(a) Злітна маса не має перевищувати максимальну злітну масу, визначену у AFM для барометричної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі вильоту.

(b) При визначенні максимально допустимої злітної маси мають бути дотримані наступні вимоги:

(1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA);

(2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявну злітну дистанцію, причому вільна від перешкод дистанція не має перевищувати половини наявної дистанції розбігу літака (TORA);

(3) дистанція розбігу літака не має перевищувати величину TORA;

(4) Єдина величина  $V_1$  має використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту; та

(5) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смузі злітна маса не повинна перевищувати масу, яка дозволена для зльоту з сухої смуги у аналогічних умовах.

(c) За умови дотримання вимог у (b) вище, наступне також має бути прийняте до уваги:

(1) барометричний тиск на аеродромі;

(2) температура навколишнього середовища на аеродромі;

(3) стан поверхні злітно-посадкової смуги та тип її поверхні;

(4) кут ухилу злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту;

(5) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру;

(6) скорочення дистанції злітно-посадкової смуги (якщо взагалі спостерігається) завдяки виконанню маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

#### CAT.POL.A.210 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту

(a) Чиста траєкторія зльоту має визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із запасом (вертикальною дистанцією) не менше 35 футів, або із запасом горизонтальної дистанції не менше 90 м плюс  $0,125 \times D$ , де  $D$  є відстанню по горизонталі, 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 60 м можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 м плюс  $0,125 \times D$ .

(b) За умови дотримання вимог (a):

(1) наступні пункти повинні бути враховані:

(i) маса літака на початку розбігу;

(ii) барометричний тиск на аеродромі;

(iii) температура навколишнього середовища на аеродромі, а також

(iv) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

(2) Зміна лінії шляху не допускається до точки, при якій висота чистої траєкторії зльоту дорівнює половині розмаху крил, але не менше 50 футів над підйомом у кінці TORA. Отже, до висоти 400 футів передбачається, що літак накреньється не більше ніж на  $15^\circ$ . На висоті більше 400 футів можна планувати кути крену літака більше  $15^\circ$ , але не більше  $25^\circ$ .

(3) Будь-яка частина чистої траєкторії зльоту, на якій літак накренився більше  $15^\circ$  має уникнути усіх перешкод в межах горизонтальної дистанції (визначена в (a), (b)(6) і (b)(7) вище) при вертикальній відстані (запасу) щонайменше у 50 футів.

(4) Маневри, які використовують збільшені кути крену до  $20^\circ$  між 200 та 400 футами, або не більше  $30^\circ$  на висоті більше 400 футів мають проводитися відповідно до CAT.POL.A.240.

(5) Належний допуск має робитися для врахування ефекту кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, включаючи прирощення дистанції як результат збільшеної польотної швидкості.

(6) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на  $15^\circ$ , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(i) 300 м, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або

(ii) 600 м для польоту у будь-яких інших умовах.

(7) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більш ніж на  $15^\circ$ , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(i) 600 м, якщо пілот здатний підтримувати задану навігаційну точність через зону врахування перешкод; або

(ii) 900 м для польоту у будь-яких інших умовах.

(c) Для дотримання вимог (a) та (b) вище експлуатант має встановити порядок реагування на аварійні ситуації; також, він зобов'язаний забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг або

продовжити політ (з дотриманням польотних вимог CAT.POL.A.215), або приземлитися на аеродромі вильоту чи на злітному запасному аеродромі.

CAT.POL.A.215 Політ по маршруту - один двигун є непрацюючим (OEI)

(a) Дані для чистої траєкторії маршруту з OEI, які наведені у AFM та відповідають очікуваним метеорологічним умовам рейсу, мають дотримуватися вимог (b) або (c) в усіх точках впродовж маршруту. У разі відмови двигуна, чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт в 1500 футів над аеродромом передбачуваної посадки. У метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, має також враховуватися вплив їхнього використання на чисту траєкторію польоту.

(b) Градієнт чистої траєкторії польоту має бути позитивним на висоті принаймні 1000 футів над усією територією та перешкодами впродовж маршруту в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху.

(c) Чиста траєкторія польоту має розраховуватися так, щоб літак зміг продовжувати політ з висоти польоту крейсерського режиму до аеродрому, на якому має виконуватися посадка відповідно до CAT.POL.A.225 або, якщо це доречно, відповідно до CAT.POL.A.230. Чиста траєкторія польоту має гарантувати вертикальну відстань у принаймні 2000 футів над усією територією та перешкодами впродовж маршруту у межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху згідно наступних вимог:

(1) передбачається збій двигуна на самій критичній точці прийняття рішення (на рубежі повернення);

(2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;

(3) злив/скидання палива у польоті дозволяється в мір, в якій це узгоджено з досягненням аеродрому, на якому можна заправитися паливом, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу; та

(4) аеродрому, на який літак має приземлитися у разі відмови двигуна, має відповідати наступним критеріям:

(i) дотримання технічних характеристик при очікуваній посадочній масі літака; та

(ii) зведення погоди та/або прогнози і польові дані на місці свідчать про те, що у запланований час посадки її можна буде виконати безпечно.

(d) Експлуатант має збільшити величину ширини у (d) та (c) до 18,5 км (або 10 морських миль), якщо навігаційна точність не відповідає принаймні необхідним навігаційним характеристикам 5-го типу (RNP5).

CAT.POL.A.220 Політ по маршруту - літаки з трьома або більше двигунами, два з яких є непрацюючими

(a) В жодній точці впродовж лінії заданого шляху, літак з трьома або більше двигунами не має бути більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддалений від аеродрому, на якому дотримані технічні вимоги при

очікуваній посадковій масі, за винятком випадків, коли літак задовольняє вимогам (b), (c), (d), (e) та (f).

(b) Дані для чистої траєкторії маршруту з двома непрацюючими двигунами мають бути розраховані так, щоб літак зміг продовжувати політ в очікуваних метеорологічних умовах від точки, де водночас відмовляють два двигуна, до аеродрому, на якому можна виконати посадку та повністю зупинитися за умови дотримання встановленого порядку посадки з двома непрацюючими двигунами. Чиста траєкторія польоту має гарантувати вертикальну відстань у принаймні 2000 футів над усією територією та перешкодами впродовж маршруту в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху. На висотах та у метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, має також враховуватися вплив їхнього використання на чисту траєкторію польоту. Якщо навігаційна точність не відповідає принаймні необхідним навігаційним характеристикам 5-го типу (RNP5), експлуатант має збільшити зазначений вище запас ширини до 18,5 км (або 10 морських миль).

(c) Має прийматися, що два двигуни відмовили у найбільш критичній точці тій частини маршруту, де літак є більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддаленим від аеродрому, на якому дотримані технічні вимоги при очікуваній посадковій масі.

(d) Чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт в 1500 футів над аеродромом передбачуваної посадки після відмови двох двигунів.

(e) Злив/скидання палива у польоті дозволяється у тій ступені, у якій це узгоджено з досягненням аеродрому, на якому можна заправитися паливом, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу.

(f) Очікувана маса літака в точці, де передбачається відмова двох двигунів, не має бути меншою, ніж така, до якої входить кількість палива, яка є достатньою для досягнення очікуваного аеродрому посадки та прибуття туди на висоті принаймні 1500 футів над місцем посадки – іншими словами, достатня для того, щоб літати на ешелоні впродовж 15 хвилин.

#### CAT.POL.A.225 Посадка – аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно CAT.POL.A.105(a), не має перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

#### CAT.POL.A.230 Посадка – сухі злітно-посадкові смуги

(a) Посадкова маса літака, визначена згідно CAT.POL.A.105(a) на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі має дозволити повну посадку літака з зупинкою від 50 футів вище торця злітно-посадкової смуги:

(1) для турбореактивних літаків, в межах 60% від необхідної посадкової дистанції (LDA); та

(2) для турбогвинтових поршневих літаків в межах 70% від LDA.

(b) Для заходжень на посадку по крутій траєкторії експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень (a) та робити це на основі висоти умовної перешкоди менше 60 футів але не менше 35 футів; при цьому експлуатант має відповідати вимогам CAT.POL.A.245.

(c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень (a), а також має відповідати вимогам CAT.POL.A.250.

(d) При визначенні посадкової маси експлуатант повинен враховувати наступне:

(1) висоту на аеродромі;

(2) не більше 50% від зустрічний складової вітру, або не менш ніж 150% від попутної складової вітру; а також

(3) кут ухилу злітно-посадкової смуги у напрямку посадки, якщо він перевищує  $\pm 2\%$ .

(e) Для цілей диспетчерського обслуговування літака має припускатися, що:

(1) літак приземлиться на найбільш зручній злітно-посадковій смугі в нерухомому повітрі; та

(2) літак приземлиться на злітно-посадковій смугі, яку швидше за все йому призначать, беручи до уваги ймовірну швидкість і напрямок вітру,

характеристики наземного обслуговування літака та інші фактори, такі як посадкові пристрої та особливості місцевості.

(f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги (e)(1) для аеродрому призначення з однією злітно-посадковою смугою, на якій посадка залежить від визначеної складової вітру, літак тем не менш може бути відправлений у повітря за умови, що є два призначених запасних аеродроми, які повністю відповідають від (a) до (e) вище. Перед тим, як розпочинати маневр заходження на посадку на аеродромі призначення, командир судна повинен перевірити, що посадка зможе виконуватися у повній відповідності з (a) - (d) та положенням CAT.POL.A.225.

(g) Якщо експлуатант не в змозі виконати (e)(2) для аеродрому призначення, літак має бути відправлений у повітря тільки за умов наявності запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам (a) - (e) вище.

#### CAT.POL.A.235 Посадка – вологі та забруднені злітно-посадкові смуги

(a) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути вологою, LDA повинна бути щонайменше 115% від необхідної посадкової дистанції, визначеної згідно CAT.POL.A.230.

(b) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, LDA має становити не менше посадкової дистанції, визначеної відповідно до (a) або складати принаймні 115% від посадкової дистанції, визначеної відповідно до стандартних даних посадкової дистанції в умовах забруднення або еквівалентної посадкової дистанції, причому обиратися має більша з цих двох



величина. Експлуатант має зазначити в керівництві з експлуатації, потрібно чи ні застосовувати дані еквівалентної посадкової дистанції.

(c) Якщо AFM містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на вологій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж цього вимагає (a) вище, посадкову дистанцію на вологій злітно-посадковій смузі, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається у CAT.POL.A.230(a).

(d) Якщо AFM містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на забрудненій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж цього вимагає (b) вище, посадкову дистанцію на спеціально підготовленій забрудненій злітно-посадковій смузі, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається у CAT.POL.A.230(a).

(e) У такий спосіб, для (b), (c) та (d) повинні застосовувати визначені у CAT.POL.A.230 критерії, за винятком одного, а саме – вимоги CAT.POL.A.230(a) не застосовуються для (b).

CAT.POL.A.240 Дозвіл на виконання маневрів з підвищеними кутами крену

(a) Повітряна експлуатація літака на підвищених кутах крену потребує попереднього дозволу компетентного органу.

(b) Для того, щоб отримати такий дозвіл, експлуатант має надати підтвердження дотримання наступних умов:

(1) текст AFM містить затверджені дані для заданого збільшення експлуатаційної швидкості та інші дані, які дозволяють моделювання/створення траєкторії польоту з урахуванням підвищених кутів крену та швидкості;

(2) візуальне керування є доступним для досягнення навігаційної точності;

(3) мінімально необхідні погодні умови та вітрові обмеження є визначеними для кожної злітно-посадкової смуги;

(4) льотний екіпаж отримав належні знання щодо маршруту польоту та процедур, які використовуватимуться згідно з підчастиною FC Part-ORO.

#### CAT.POL.A.245 Дозвіл на виконання крутих заходжень на посадку

(a) Компетентний орган має надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилення глісади  $4,5^\circ$  або більше, та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35 - 60 футів.

(b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант має надати докази дотримання наступних умов:

(1) Текст AFM містить максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нештатні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля при використанні критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії;

(2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії, повинні бути проведені:

(i) має працювати належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;

(ii) мінімально необхідні погодні умови є визначеними; та

(iii) наступне також має враховуватися:

(A) ситуація щодо перешкод;

(B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення злітно-посадкової смуги;

(C) мінімально необхідна система візуалізації на висоті прийняття рішення щодо посадки (DH) та MDA;

(D) наявне бортове обладнання;

(E) кваліфікацію пілота та його детальне знання аеродрому;

(F) обмеження та процедури згідно AFM;

(G) критерії вибору маневру відходу на друге коло для посадки.

CAT.POL.A.250 Дозвіл на виконання посадки з малою довжиною пробігу

(a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.

(b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант повинен надати докази дотримання наступних умов:

(1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадочної маси, може складатися з корисної довжини заявленої безпечної зони плюс заявлена LDA;

(2) Держава, якій належить аеродром, визначила наявний громадський інтерес та нагальну необхідність проведення таких маневрів посадки, з причини віддаленості аеродрому або через наявність фізичних обмежень розширити/подовжити злітно-посадкову смугу;

(3) вертикальна дистанція між напрямком зору пілота та траєкторією найнижчої частини колеса на літаку, який виконує нормальну глісаду, не перевищує 3 м;

(4) мінімум RVR/VIS не має бути менше 1500 м, а вітрові обмеження мають бути визначені у керівництві з виконання польотів;

(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;

(7) використання заявленої безпечної зони ухваленою державою розташування аеродрому;

(8) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 м;

(9) ширина заявленої безпечної зони є не менше подвійної ширини злітно-посадкової смуги або, якщо її величина виявиться більшою, подвійного розмаху крил; 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 дотягує 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 в напрямку посадки;

(12) виконання додаткових умов, якщо такі визначені компетентним органом з урахуванням характеристики типу літака, орографічні характеристики у районі заходження на посадку, доступні аеродромні засоби заходження на посадку, а також з урахуванням факторів помилки при заходженні на посадку та відходу на друге коло.

## ГЛАВА 3

### Льотно-технічні характеристики літаків класу В

#### CAT.POL.A.300 Загальні положення

(a) Експлуатант не має права експлуатувати одномоторний літак за наступних умов:

(1) у нічний час, або

(2) у складних метеорологічних умовах (ІМС), окрім згідно з особливими VFR.

(b) У цьому відношенні експлуатант має вважати двомоторні літаки, які не відповідають вимогам щодо підйому, встановленим у CAT.POL.A.340, одномоторними літаками.

#### CAT.POL.A.305 Зліт

(a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, зазначену в AFM для барометричного тиску та температури навколишнього середовища на аеродромі вильоту.

(b) Зазначена у AFM неврахована злітна дистанція не має перевищувати:

(1) якщо її помножити на коефіцієнт 1,25, наявну дистанцію розбігу при зльоті (TORA); або

(2) якщо шлях гальмування та/або вільна від перешкод полоса є доступними, наступне:

(i) величину TORA;

(ii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,15, злітну дистанцію (TODA), або

(iii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,3, величину ASDA.

(c) При дотриманні вимог (b), має бути враховано наступне:

(1) маса літака на початку розбігу;

(2) барометричний тиск на аеродромі;

(3) температура навколишнього середовища на аеродромі;

(4) стан поверхні злітно-посадкової смуги та тип її поверхні;

(5) кут нахилу злітно-посадкової смуги в напрямку зльоту;

(6) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 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 має визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами з запасом (вертикальною дистанцією) не менше 50 футів, або запасом горизонтальної дистанції не менше 90 м плюс  $0,125 \times D$ , де  $D$  є відстанню по горизонталі, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA) або від кінця злітної дистанції, якщо поворот був запланований перед кінцем дистанції TODA, за виключенням положень (b) та (c) нижче. Для літаків з розмахом крил менше 60м можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60м плюс  $0,125 \times D$ . Припускається, що:

(1) злітна траєкторія починається на висоті 50 футів над поверхнею наприкінці злітної дистанції (згідно положень CAT.POL.A.305 (b)), та закінчується на висоті 1500 метрів над поверхнею землі;

(2) літак не крениться, поки не досягне висоти 50 футів над поверхнею, після чого кут крену не має перевищувати  $15^\circ$ ;

(3) відмова критичного двигуна відбувається в точці траєкторії зльоту літака з усіма працюючими двигунами, де візуальні орієнтири для уникнення перешкод вважаються втраченими;

(4) градієнт траєкторії зльоту від 50 футів до передбачуваної висоти, на якій відмовить двигун, дорівнює середньому градієнту з усіма працюючими двигунами під час набору висоти та переходу конфігурації при польоті на маршруті, помноженої на коефіцієнт 0,77;

(5) градієнт траєкторії зльоту з висоти, яка була досягнута згідно описаному у (a)(4) вище, до кінця злітної траєкторії дорівнює маршрутному градієнту набору висоти при ОЕІ, який надано у тексті AFM.

(b) У тих випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на  $15^\circ$ , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(i) 300 м, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування, або якщо доступні такі навігаційні засоби, які дозволяють пілоту підтримувати намічену траєкторію польоту з тією ж точністю, або



(ii) 600 м для польоту у будь-яких інших умовах.

(c) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає змін лінії шляху більш ніж на  $15^\circ$ , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(i) 600 м, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування; або

(ii) 900 м для польоту у будь-яких інших умовах.

(d) При дотриманні вимог (a), (b) та (c) вище, має бути враховано наступне:

(1) маса літака на початку розбігу;

(2) барометричний тиск на аеродромі;

(3) температура навколишнього середовища на аеродромі; а також

(4) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

(e) Вимоги (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) та (c)(2) не застосовуються до експлуатації за VFR вдень.

CAT.POL.A.315 Політ по маршруту – літак з декількома двигунами

(a) В очікуваних метеорологічних умовах та у разі відмови одного двигуна (причому інші двигуни працюють в безперервному режимі максимальної заданої потужності) літак має бути в змозі продовжити політ на мінімальній (або навіть вище мінімальній) висоті безпечного польоту, наданій у керівництві з виконання польотів до точки/висоти 1000 футів над аеродромом, де відповідні льотно-технічні вимоги можуть бути дотримані.

(b) Припускається, що на момент відмови двигуна:

(1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів в хвилину з усіма працюючими двигунами в безперервному режимі максимальної заданої потужності;

(2) маршрутний градієнт траєкторії польоту з одним непрацюючим двигуном є загальним градієнтом спуску (або підйому), збільшеним на 0.5% (або, відповідно, зменшеним на 0,5%).

CAT.POL.A.320 Політ по маршруту – літак з одним двигуном

(a) В очікуваних метеорологічних умовах та у разі відмови двигуна літак має бути здатним досягти місця, у якому можна виконати безпечну вимушену посадку.

(b) Припускається, що на момент відмови двигуна:

(1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів в хвилину з працюючим двигуном в безперервному режимі максимальної заданої потужності;

(2) маршрутний градієнт траєкторії польоту є загальним градієнтом спуску, збільшеним на 0,5%.

#### CAT.POL.A.325 Посадка – аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), не має перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

#### CAT.POL.A.330 Посадка – сухі злітно-посадкові смуги

(a) Посадкова маса літака, визначена згідно CAT.POL.A.105(a) на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі має дозволити повну посадку літака з зупинкою від 50 футів вище торця злітно-посадкової смуги в межах 70% від LDA з урахуванням наступного:

(1) висоти аеродрому;

(2) не більше 50% від зустрічної складової вітру, або не менш ніж 150% від попутної складової вітру; а також

(3) стану поверхні злітно-посадкової смуги та тип її поверхні;

(4) куту нахилу злітно-посадкової смуги у напрямку посадки.

(b) Для заходжень на посадку по крутій траєкторії експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень (a), та

робити це на основі висоти умовної перешкоди менше 60 футів, але не менше 35 футів; при цьому експлуатант має відповідати вимогам CAT.POL.A.345.

(c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень (a), а також має відповідати вимогам CAT.POL.A.350.

(d) Для цілей диспетчерського обслуговування літака згідно (a) – (c) припускається, що:

(1) літак приземлиться на найбільш зручній злітно-посадковій смузі та у нерухомому повітрі;

(2) літак приземлиться на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, беручи до уваги ймовірну швидкість і напрямок вітру, характеристики наземного обслуговування літака та інші фактори, такі як посадкові пристрої та особливості місцевості.

(e) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги (d)(2) для аеродрому призначення, літак повинен бути відправленим у повітря тільки за умов наявності запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам (a) - (d).

#### CAT.POL.A.335 Посадка – вологі та забруднені злітно-посадкові смуги

(a) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути вологою, LDA повинна дорівнювати або перевищувати необхідну посадкову дистанцію, визначену згідно CAT.POL.A.330 та помножену на коефіцієнт 1,15.

(b) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, посадкова дистанція не має перевищити величину LDA. Експлуатант має визначити в керівництві з експлуатації застосовувані дані щодо посадкової дистанції.

(c) Якщо AFM містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на мокрій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж цього вимагає (a), посадкову дистанцію на мокрій злітно-посадкової смузі, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається у CAT.POL.A.330(a).

CAT.POL.A.340 Вимоги щодо набору висоти повітряним судном у злітній та посадковій конфігурації

Експлуатант двомоторного літака має дотримуватися наступних вимог стосовно набору висоти у злітній та посадковій конфігурації.

(a) Набір висоти у злітній конфігурації

(1) Усі двигуни працюють:

(i) рівномірний градієнт набору висоти після зльоту має бути щонайменше 4% із наступними показниками:

(A) усі двигуни працюють у злітному режимі;

(B) шасі випущено, за винятком того, що якщо шасі можна втягнути за максимум сім секунд, то можна допустити, що шасі є прибраним;

(C) закрилки знаходяться у положенні зльоту; а також

(D) швидкість набору висоти є не меншою, ніж більша величина з двох наступних:  $1,1 \times V_{MC}$  (мінімальної еволютивної швидкості на землі або поблизу неї)  $1,2 \times V_{SI}$  (швидкості звалювання або мінімальної швидкості стабільного польоту в посадковій конфігурації).

(2) Один непрацюючий двигун (OEI):

(i) рівномірний градієнт набору висоти на висоті 400 футів над злітною поверхнею повинен бути помітно позитивним із наступними показниками:

(A) непрацюючий критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;

(B) решта двигунів працюють у злітному режимі;

(C) шасі прибране;

(D) закрилки знаходяться у положенні зльоту;

(E) швидкість набору висоти є такою, яка досягається на висоті 50 футів;

(ii) рівномірний градієнт набору висоти має становити не менше 0,75% на висоті 1500 м над поверхнею зльоту з наступними показниками:

(A) непрацюючий 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;

(E) швидкість набору висоти  $\epsilon$  не меншою ніж  $1,2 \times V_{S1}$ .

(b) Набирання висоти у посадочній конфігурації

(1) при всіх працюючих двигунах:

(i) рівномірний градієнт набору висоти після зльоту має бути щонайменше 2,5% із наступними показниками:

(A) доступно не більше такої тягової потужності, яке є наявною через вісім секунд після початку бустерного керування із позиції мінімального режиму польотного малого газу;

(B) шасі випущене;

(C) закрилки у посадковому положенні,

(D) швидкість набору висоти дорівнює  $V_{REF}$  (стандартній швидкості заходження на посадку).

(2) Один непрацюючий двигун (OEI):

(i) рівномірний градієнт набору висоти має становити не менше 0,75% на висоті 1500 м над поверхнею посадки з наступними показниками:

(A) непрацюючий критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;

(B) решта двигунів працюють на потужності, яка не перевищує максимальну тривалу потужність;

(C) шасі прибрані;

(D) закрилки прибрані;

(E) швидкість набору висоти є не меншою ніж  $1,2 \times V_{S1}$ .

CAT.POL.A.345 Дозвіл на виконання крутих заходжень на посадку

(a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилення глісади  $4,5^\circ$  або більше та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35 - 60 футів.

(b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант має надати підтвердження дотримання наступних умов:

(1) AFM містить максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нештатні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля при використанні критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії;



(2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії, повинні бути проведені:

(i) є працююча належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;

(ii) мінімально необхідні погодні умови є визначеними;

(iii) наступне також має враховуватися:

(A) ситуація щодо перешкод;

(B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення злітно-посадкової смуги;

(C) мінімально необхідна система візуалізації на висоті прийняття рішення щодо посадки (DH) та MDA;

(D) наявне бортове обладнання;

(E) кваліфікацію пілота та його детальне знання аеродрому;

(F) обмеження та процедури згідно AFM;

(G) критерії вибору маневру відходу на друге коло для посадки.

CAT.POL.A.350 Дозвіл на виконання посадки з малою довжиною пробігу

(a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.

(b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант має надати підтвердження дотримання наступних умов:

(1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадочної маси, може складатися з корисної довжини заявленої безпечної зони плюс заявлена LDA;

(2) використання заявленої безпечної зони схвалене державою розташування аеродрому;

(3) заявлена безпечна зона є вільною від перешкод або осідання, які б загрожували літаку, котрий недотягує 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 в напрямку посадки;

(5) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 м;

(6) ширина заявленої безпечної зони є не менше подвійної ширини злітно-посадкової смуги або, якщо її величина виявиться більшою, подвійного розмаху крил; центром такої безпечної зони вважається центральна лінія подовженої злітно-посадкової смуги;

(7) висота перетину над початком корисної довжини заявленої безпечної зони становить 50 футів;

(8) визначені мінімальні погодні умови використання кожної злітно-посадкової смуги; вони не можуть бути гіршими, ніж більша величина з двох наступних: відповідних мінімальних характеристик згідно VFR та відповідних мінімальних характеристик згідно NPA;

(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 характеристики типу літака, орографічні характеристики у районі заходження на посадку, доступні аеродромні засоби заходження на посадку, а також з урахуванням факторів помилки при заходженні на посадку та відходу на друге коло.

## ГЛАВА 4

### Льотно-технічні характеристики літаків класу С

#### CAT.POL.A.400 Зліт літака

(a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, зазначену в AFM для барометричного тиску та температури навколишнього середовища на аеродромі вильоту.

(b) Для літаків, відповідні AFM котрих містять дані стосовно довжини злітної поля, але не враховують можливість відмови двигуна, дистанція від

початку розбігу до точки досягнення висоти 50 футів над поверхнею з усіма працюючими двигунами при параметрах максимальної заданої злітної потужності, яка помножується на один із наступних 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 потрібної довжини розбігу (TORA) на аеродромі зльоту.

(с) Для літаків, відповідні AFM котрих містять дані стосовно довжини злітної поля та враховують можливість відмови двигуна, мають виконуватися наступні вимоги згідно специфікаціям у AFM:

(1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA);

(2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявну злітну дистанцію, причому вільна від перешкод дистанція не повинна перевищує половини наявної дистанції розбігу літака (TORA);

(3) дистанція розбігу літака не повинна перевищувати величину TORA;

(4) єдина величина  $V_1$  повинна використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту;

(5) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смузі злітна маса не повинна перевищувати аналогічну масу, яка дозволена для зльоту з сухої смуги у аналогічних умовах.

(d) Наступні положення також мають бути прийняті до уваги:

(1) барометричний тиск на аеродромі;

(2) температура навколишнього середовища на аеродромі;

(3) стан поверхні злітно-посадкової смуги та тип її поверхні;

(4) кут ухилу злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту;

(5) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру;

(6) скорочення дистанції злітно-посадкової смуги (якщо взагалі спостерігається) завдяки виконанню маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

CAT.POL.A.405 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту

(a) Чиста траєкторія зльоту з одним непрацюючим двигуном (OEI) має визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із запасом (вертикальною дистанцією) не менше 50 футів плюс  $0,001 \times D$ , або із запасом горизонтальної дистанції не менше 90 м плюс  $0,125 \times D$ , де  $D$  є відстанню по горизонталі, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA). Для літаків з розмахом крила менше 60 м можна використовувати

величину горизонтального польоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 м плюс  $0,125 \times D$ .

(b) Злітна траєкторія має розпочинатися на висоті 50 футів над поверхнею наприкінці злітної дистанції згідно положень CAT.POL.A.400 (b) або (c) та закінчуватися на висоті 1500 метрів над поверхнею землі;

(c) За умови дотримання вимог (a), наступні пункти повинні бути враховані:

(1) маса літака на початку розбігу;

(2) барометричний тиск на аеродромі;

(3) температура навколишнього середовища на аеродромі;

(4) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

(d) Зміна лінії шляху не допускається до точки, при якій висота чистої траєкторії зльоту дорівнює 50 футам над поверхнею землі. Отже, до висоти 400 футів передбачається, що літак накренається не більше ніж на  $15^\circ$ . На висоті більше 400 футів можна планувати кути крену літака більше  $15^\circ$ , але не більше  $25^\circ$ . Належний допуск має робитися для врахування ефекту кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, включаючи прирощення дистанції як результат збільшеної польотної швидкості.

(e) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на  $15^\circ$ , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають латеральну/бічну дистанцію більше:

(1) 300 м, якщо пілот здатен підтримувати задану навігаційну точність через зону врахування перешкод; або

(2) 600 м для польоту у будь-яких інших умовах.

(f) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більш ніж на  $15^\circ$ , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають латеральну/бічну дистанцію більше:

(1) 600 м, якщо пілот здатен підтримувати задану навігаційну точність через зону врахування перешкод; або

(2) 900 м, для польоту у будь-яких інших умовах.

(g) Для дотримання вимог (a) - (f) вище, експлуатант має встановити порядок реагування на аварійні ситуації; також, він зобов'язаний забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг або продовжити політ з дотриманням польотних вимог CAT.POL.A.215 або виконати посадку на аеродромі вильоту чи на злітному запасному аеродромі.

CAT.POL.A.410 Політ по маршруту з усіма працюючими двигунами

(a) За очікуваних метеорологічних умов польоту в усіх точках впродовж свого маршруту або на точках запланованого відхилення від маршруту літак має бути здатний досягти вертикальної швидкості набору висоти не менше 300

футів в хвилину з усіма працюючими двигунами за умов максимальної безперервної заданої потужності, які надані для:

(1) мінімальних висот безпечного польоту на усіх етапах маршруту або запланованого відхилення від маршруту, визначених або обчислених на базі даних із відповідного керівництва з експлуатації;

(2) мінімальних висот для забезпечення відповідності умовам, передбаченим у положеннях CAT.POL.A.415 та CAT.POL.A.420.

CAT.POL.A.415 Політ по маршруту з одним непрацюючим двигуном (OEI)

(a) За очікуваних метеорологічних умов польоту, якщо один двигун стає неробочим в будь-якій точці маршруту (або у точці запланованого відхилення від маршруту), а решта двигунів працює за умов максимальної безперервної заданої потужності, літак має бути здатний продовжувати політ з крейсерською висоти польоту до аеродрому, де можна виконати посадку у відповідності до CAT.POL.A.430 чи CAT.POL.A.435. Літак має оминати перешкоди в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від заплановано курсу посадки з вертикальним запасом щонайменше у:

(1) 1000 футів, коли вертикальна швидкість набору висоти є нульовою або більше; або

(2) 2000 футів, коли вертикальна швидкість набору висоти менше нуля.



(b) Траєкторія польоту повинна мати позитивний кут нахилу на висоті 450 м (або 1500 футів) над аеродромом, де має виконуватися посадка у разі відмови одного двигуна.

(c) Наявна вертикальна швидкість набору висоти має обчислюватися як величина, яка на 150 футів у хвилину менше, ніж загальна надана вертикальна швидкість набору висоти.

(d) Запас ширини у (a) повинен бути збільшений до 18,5 км (або 10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні вимогам RNP5.

(e) Злив/скидання палива у польоті дозволяється у тій ступені, у якій це узгоджено з досягненням аеродрому, на якому можна заправитися паливом, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу.

CAT.POL.A.420 Політ по маршруту - літаки з трьома або більше двигунами, з яких два є непрацюючими

(a) В жодній точці впродовж заданої траси, літак з трьома або більше двигунами не повинен бути більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддалений від аеродрому, на якому дотримані технічні вимоги при очікуваній посадковій масі, за винятком випадків, коли літак задовольняє вимогам (b) - (e).

(b) Дані для чистої траєкторії маршруту з двома непрацюючими двигунами повинні бути розраховані таким чином, щоб літак зміг

продовжувати політ в очікуваних метеорологічних умовах (при гарантованій вертикальній відстані у принаймні 2000 футів та оминаючи перешкоди впродовж маршруту в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від заданої траси) до аеродрому, на якому дотримані застосовні льотно-технічні характеристики при очікуваній посадковій масі.

(c) Два двигуни вважаються такими, що відмовили у найбільш критичній точці тієї частини маршруту, де літак є більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддаленим від аеродрому, на якому дотримані застосовні льотно-технічні характеристики при очікуваній посадковій масі.

(d) Очікувана маса літака в точці, де передбачається відмова двох двигунів, не має бути меншою, ніж така, до якої входить кількість палива, яка є достатньою для досягнення очікуваного аеродрому посадки та прибуття туди на висоті принаймні 1500 футів над місцем посадки та відповідно літати на ешелоні впродовж 15 хвилин.

(e) Наявна вертикальна швидкість набору висоти повинна обчислюватися як величина, яка на 150 футів у хвилину менше, ніж зазначена у документації.

(f) Запас ширини у (a) має бути збільшений до 18,5 км (або 10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні вимогам RNP5.

(g) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється у тій ступені, у якій це узгоджено з досягненням аеродрому з необхідним резервом палива, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу.

## CAT.POL.A.425 Посадка – аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно CAT.POL.A.105(a), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної у AFM для абсолютної висоти та якщо це також враховано у AFM, для очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення та на запасному аеродромі.

## CAT.POL.A.430 Посадка – сухі злітно-посадкові смуги

(a) Посадкова маса літака, визначена згідно CAT.POL.A.105(a) на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна надати можливість повну посадку літака з зупинкою від 50 футів вище торця злітно-посадкової смуги у межах 70% від величини LDA, враховуючи при цьому наступне:

(1) висоту на аеродромі;

(2) не більше 50% від зустрічної складової вітру, або не менш ніж 150% від попутної складової вітру;

(3) тип злітно-посадкової смуги;

(4) кут нахилу злітно-посадкової смуги у напрямку посадки.

(b) Для диспетчерського обслуговування літака повинно прийматися, що:

(1) літак виконає посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смугі в нерухомому повітрі;

(2) літак виконає посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, беручи до уваги ймовірну швидкість і напрямок вітру, характеристики наземного обслуговування літака та інші фактори, такі як посадкові засоби та особливості місцевості.

(с) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги (b)(2) для аеродрому призначення, літак повинен відправлятися тільки за умов наявності запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам (a) та (b).

#### CAT.POL.A.435 Посадка – вологі та забруднені злітно-посадкові смуги

(a) Якщо надане метеорологічне зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути вологою, LDA повинна дорівнювати або перевищувати величину необхідної посадкової дистанції, визначеної згідно CAT.POL.A.430 та помноженої на коефіцієнт 1,15.

(b) Якщо надане метеорологічне зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, посадкова дистанція не повинна перевищувати величину LDA. У керівництві з експлуатації авіаперевізник повинен визначити відповідні застосовні дані щодо посадкової дистанції.

## РОЗДІЛ 2

### ВЕРТОЛЬОТИ

#### ГЛАВА 1

## ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

## CAT.POL.H.100 Застосовність

(a) Вертольоти повинні експлуатуватися відповідно до застосовних вимог щодо його класу льотно-технічних характеристик.

(b) Вертольоти повинні експлуатуватися згідно льотно-технічних характеристик класу 1:

(1) під час експлуатації від/до аеродромів або експлуатаційних майданчиків, розташованих у густонаселеному несприятливому середовищі, за винятком експлуатації від/до майданчику громадського інтересу (PIS) відповідно до положень CAT.POL.H.225, або

(2) при MOPSC більше 19, за винятком експлуатації від/до вертопалуби згідно льотно-технічних характеристик класу 2 під дією отриманого схвалення згідно CAT.POL.H.305.

(c) Якщо інше не передбачено (b), вертольоти, які мають MOPSC 19 або менше, але більше дев'яти, повинні експлуатуватися згідно льотно-технічних характеристик класу 1 або 2.

(d) Якщо інше не передбачено у (b), вертольоти, які мають MOPSC 9 або менше, повинні експлуатуватися згідно льотно-технічних характеристик класу 1, 2 або 3.

## CAT.POL.H.105 Загальні положення

(a) Маса вертольота:

(1) на початку зльоту; або

(2) у випадку зміни плану польоту в точці, починаючи з якої повинен застосовуватися переглянутий робочий план польоту, не повинна бути більшою, ніж маса, яка відповідає застосовним вимогам цього Розділу для запланованого польоту, з урахуванням очікуваного зменшення маси у польоті, а також у розрахунку на аварійне зливання палива.

(b) Схвалені функціональні дані, які містяться у AFM, повинні використовуватися для визначення відповідності вимогам цього Розділу, разом з іншими доданими доречними даними згідно відповідних вимог. Експлуатант повинен зазначити такі інші дані в керівництві з експлуатації. При застосуванні характеристик, зазначених у цьому Розділі, необхідно враховувати будь-які експлуатаційні фактори, які вже включені до даних AFM з метою запобігання подвійного застосування цих факторів.

(c) За умови дотримання вимог цього Розділу, необхідно враховувати наступні параметри:

(1) масу вертольоту;

(2) конфігурацію вертольоту;

(3) умови навколишнього середовища, і зокрема:

(i) барометричний тиск та температуру;

(ii) вітер:

(A) за винятком випадків, передбачених у (C), для вимог щодо зльоту, злітної траєкторії та посадки, врахування фактору вітру повинен становити не більше 50% від переданої постійної складової зустрічного вітру у 5 вузлів або більше;

(B) у випадках, коли згідно AFM дозволено виконувати зліт та посадку з попутним вітровим компонентом (а також у всіх випадках для траєкторії зльоту), не менше 150% будь-якої повідомленої попутної складової вітру має бути враховано;

(C) у випадках, коли обладнання для вимірювання вітру дозволяє виконувати точні вимірювання швидкості вітру над точками зльоту та посадки, компонент вітру понад 50% може бути встановлений експлуатантом за умови, якщо експлуатант доведе компетентному органу, що близькість до FATO та підвищення точності вимірювального обладнання вітру забезпечують еквівалентний рівень безпеки;

(4) методи експлуатації;

(5) функціонування систем, які мають шкідливий вплив на ефективність роботи.

#### CAT.POL.H.110 Врахування впливу перешкод

(a) З метою дотримання вимог щодо обльоту перешкод, повинна враховуватися перешкода, яка розташована за межами FATO, у траєкторії зльоту або у траєкторії відходу на друге коло для посадки, якщо її бічна

дистанція від найближчої точки на поверхні нижче запланованої траєкторії знаходиться не далі, ніж:

(1) Для експлуатації згідно VFR:

(i) половини мінімальної ширини, визначеної у AFM, або, якщо така ширина взагалі не визначена, величини  $0,75 \times D$ , де  $D$  - найбільший габаритний розмір вертольота при працюючих гвинтах;

(ii) плюс більша величина з наступних двох:  $0,25 \times D$  або 3 м;

(iii) плюс наступне:

(A)  $0,10 \times$  дистанція DR для денної експлуатації згідно VFR;

(B)  $0,15 \times$  дистанція DR для нічної експлуатації згідно VFR.

(2) Для експлуатації згідно IFR:

(i) більшу величину з наступних двох:  $1,5 D$  або 30 м, а також:

(A)  $0,10 \times$  дистанція DR для експлуатації згідно IFR із точним курсовим наведенням;

(B)  $0,15 \times$  дистанція DR експлуатації згідно IFR зі стандартним курсовим наведенням, або

(C)  $0,30 \times$  дистанція DR для експлуатації згідно IFR без курсового наведення.



(ii) При врахуванні траєкторії відходу на друге коло, відхилення зони врахування перешкод застосовується тільки після кінця наявної злітної дистанції.

(3) Для експлуатації, за якої початковий зліт є візуальним з переходом до IFR/IMC в точці переходу, діючі критерії у (1) застосовуються до точки переходу, а діючі критерії у (2) застосовуються після точки переходу. Точка переходу не може бути розташована до кінця необхідної злітної дистанції для вертольотів (TODRH) льотно-технічних характеристик класу 1, або до визначеної точки після зльоту (DPATO) для вертольотів льотно-технічних характеристик класу 2.

(b) Для зльоту із застосуванням резервної або горизонтальної процедури переходу, з метою дотримання вимог щодо обльоту перешкод, повинна враховуватися перешкода, яка розташована у резервній або горизонтальній зоні, якщо її горизонтальна дистанція від найближчої точки на поверхні нижче запланованої траєкторії знаходиться не далі, ніж:

(1) половини мінімальної ширини, визначеної у AFM, або, якщо така ширина взагалі не визначена, величини  $0,75 \times D$ ;

(2) плюс більшу величину з наступних двох:  $0,25 \times D$  або 3 м;

(3) плюс наступне:

(i) для денної експлуатації згідно VFR -  $0,10 \times$  пройдена з кінця FATO дистанція;

(ii) для нічної експлуатації згідно VFR -  $0,15 \times$  пройдена з кінця FATO дистанція.

(c) Перешкоди можна взагалі не враховувати, якщо вони розташовані поза наступним:

(1)  $7 \times R$  радіус гвинта (R) для денної експлуатації, якщо гарантується, що навігаційну точність можна досягнути завдяки використанню візуальних орієнтирів під час набору висоти;

(2)  $10 \times R$  для нічної експлуатації, якщо гарантується, що навігаційну точність можна досягти завдяки використанню візуальних орієнтирів під час набору висоти;

(3) 300 м, якщо навігаційну точність можна досягнути завдяки використанню навігаційних технічних засобів, або

(4) 900 м у всіх інших випадках.

## ГЛАВА 2

### ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАСУ 1

#### SAT.POL.H.200 Загальні положення

Вертольоти, які експлуатуються згідно льотно-технічних характеристик класу 1, повинні бути сертифікованими у категорії А або її еквіваленті у залежності від того, як це встановлено компетентним органом.

## CAT.POL.H.205 Зліт

(a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, яка наведена у AFM для виконання відповідної процедури.

(b) Злітна маса повинна бути такою, щоб:

(1) відмовитися від зльоту та приземлитися на FATO у разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у або до точці(ки) прийняття рішення на зліт (TDP);

(2) необхідна дистанція перерваного зльоту (RTODRH) не перевищувала наявної дистанції перерваного зльоту (RTODAH);

(3) TODRH не перевищувала наявної злітної дистанції (TODA);

(4) Незважаючи на положення (b)(3), TODRH може перевищувати TODA, якщо вертоліт з відмовою критичного двигуна, яка виявлена у TDP, може при продовженні зльоту оминати всі перешкоди на шляху до кінця TODRH з запасом висоти щонайменше 10,7 м (або 35 футів).

(c) За умови виконання вимог (a) та (b), повинні враховуватись відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для аеродрому або експлуатаційного майданчика відправлення.

(d) Частина зльоту до TDP та включно з нею повинно 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 TODRN 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 10,7 м (або 35 футів) для експлуатації згідно VFR та 10,7 м (або 35 футів) +  $0,01 \times \text{дистанція DR}$  для експлуатації згідно IFR. Враховуватися повинні тільки ті перешкоди, які передбачені CAT.POL.H.110.

(2) У випадку зміни напрямку більш ніж на  $15^\circ$ , потрібно внести відповідні зміни для впливу кута крену на здатність відповідати вимогам обминання перешкод. Такий поворот не повинен бути розпочато до досягнення висоти у 61 м (або 200 футів) над злітною поверхнею, за виключенням ситуацій, коли зазначений поворот є частиною схваленої процедури та міститься у AFM.

(b) За умови виконання вимог (a), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для аеродрому або експлуатаційного майданчика відправлення.

#### CAT.POL.H.215 Політ по маршруту - непрацюючий критичний двигун

(а) З непрацюючим критичним двигуном та в очікуваних метеорологічних умовах маса вертольота та траєкторія його польоту в усіх точках маршруту повинна забезпечити дотримання вимог (1), (2) або (3):

(1) Коли передбачається, що рейс здійснюватиметься увесь час за умов відсутності бачення поверхні, маса вертольота дозволяє скоропідйомність не менше 50 футів за хвилину з непрацюючим критичним двигуном на висоті щонайменше 300 м (або 1000 футів), або 600 м (2000 футів) у гірській місцевості, над рельєфом місцевості та усіма перешкодами на маршруті в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від лінії запланованої польотної траси.

(2) Коли передбачається, що рейс здійснюватиметься за умов відсутності бачення поверхні, траєкторія польоту дозволяє вертольоту продовжити рейс з висоти крейсерського польоту до висоти 300 м (або 1000 футів) над посадковим майданчиком, де можна виконати посадку відповідно до CAT.POL.H.220. Траєкторія польоту залишає вертикальний запас у щонайменше 300 м (1000 футів), або 600 м (2000 футів) у гірської місцевості, над рельєфом місцевості та усіма перешкодами на маршруті в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від лінії запланованої польотної траси. Можна використовувати різні техніки зниження.

(3) Коли передбачається, що рейс буде виконуватися в VMC за умов чіткого бачення поверхні, траєкторія польоту дозволяє продовжити рейс з висоти крейсерського польоту до висоти 300 м (або 1000 футів) над посадкового майданчика, де можна виконати посадку відповідно до CAT.POL.H.220 не знаходячись при цьому нижче відповідної мінімальної висоти польоту. Перешкоди повинні враховуватися в межах 900 м по обидві сторони від траєкторії польоту.

(b) ) За умови дотримання вимог (a)(2) або (a)(3):

(1) критичний двигун вважається непрацюючим у найкритичнішій точці маршруту;

(2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;

(3) аварійний злив палива планується тільки у такий спосіб та час, який дозволить досягти аеродрому або експлуатаційного майданчика з обов'язковими резервами палива на борту згідно безпечної процедури;

(4) аварійний злив палива над місцевістю не планується нижче висоти 1000 футів.

(c) Гранична ширина у (a)(1) та (a)(2) повинна бути збільшена до 18,5 км (10 морських миль), якщо протягом 95% загального польотного часу не можна досягти відповідної навігаційної точності.

#### CAT.POL.H.220 Посадка

(a) Посадкова маса вертольота у очікуваний час посадки не повинна перевищувати максимальну масу, вказану у AFM для відповідного маневру.

(b) У разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у або до точці(ки) прийняття рішення на посадку (LDP), можна або виконати посадку та зупинитися в межах FATO, або виконати перервану посадку та оминати усі перешкоди на траєкторії польоту з вертикальним запасом у 10,7 м (або 35

футів). Перешкоди повинні враховуватися тільки ті, що передбачені в CAT.POL.H.110.

(с) У разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у або після точці(ки) прийняття рішення на посадку (LDP), можна:

(1) оминати усі перешкоди на шляху заходження на посадку;

(2) виконати посадку та зупинитися в межах FATO.

(d) За умови виконання вимог (а) – (с), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(с) для очікуваного часу посадки на аеродромі призначення або експлуатаційного майданчика, або на будь-якому запасному аеродромі/майданчику за наявності такої потреби.

(e) Частина посадки від LDP до точки приземлення повинно виконуватися за умов чіткого бачення поверхні.

CAT.POL.H.225 Експлуатація вертольотів до/від майданчика громадського інтересу

(а) Експлуатація вертольотів до/від майданчика громадського інтересу (PIS) можуть виконуватися експлуатуються згідно льотно-технічних характеристик класу 2 без дотримання вимог CAT.POL.H.310(b) або CAT.POL.H.325(b), за умови дотримання усіх наступних умов:

(1) PIS використовувався до 1 липня 2002 року;

(2) розмір PIS або обсяг перешкод не забезпечує дотримання вимог для експлуатації згідно льотно-технічних характеристик класу 1;

(3) експлуатація здійснюється на вертольоті з MOPSC шість або менше;

(4) експлуатант задовольняє вимоги CAT.POL.H.305(b)(2) та CAT.POL.H.305(b)(3);

(5) маса вертольота не перевищує максимальну масу, зазначену в AFM для 8%-го градієнту набору висоти у нерухомому повітрі при безпечній злітній швидкості ( $V_{TOSS}$ ), з непрацюючим критичним двигуном, а решта двигунів працює на відповідному режимі потужності, а також

(6) експлуатант отримав від компетентного органу попереднє схвалення на таку експлуатацію. Перед тим, як така експлуатація буде виконуватися у іншій державі, експлуатант повинен отримати відповідне схвалення від компетентного органу цієї держави.

(b) У керівництві з експлуатації повинні бути встановлені процедури для конкретного майданчика громадського інтересу – для того, щоб мінімізувати період, протягом якого існуватиме небезпека для пасажирів у вертольоті та людей на поверхні у разі відмови двигуна вертольоту під час зльоту і посадки.

(c) Для кожного PIS у керівництві з експлуатації повинно бути визначено та наведено наступне: діаграми або анотовані фотографії, що показують основні види, розміри, невідповідності з вимогами до класу 1 льотно-технічних характеристик, основні ризики, загрози та план дій на випадок виникнення інциденту.



## ГЛАВА 3

## ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАСУ 2

## CAT.POL.H.300 Загальні положення

Вертольоти, які експлуатуються у класі 2 льотно-технічних характеристик, повинні бути сертифіковані у категорії А або її еквіваленті у залежності від того, як це встановлено компетентним органом.

CAT.POL.H.305 Експлуатація без можливості гарантованої безпечної вимушеної посадки

(а) Експлуатація без гарантованої можливості виконати безпечну вимушену посадку під час маневрів зльоту та посадки повинна проводитися тільки у разі, якщо експлуатант отримав відповідне схвалення на це від компетентного органу.

(б) Для отримання і постійної підтримки дії такого схвалення експлуатант повинен:

(1) проводити оцінку ризику, визначаючи при цьому:

(i) тип вертольота;

(ii) тип експлуатації;

(2) імплементувати наступну групу умов:

(i) мати та підтримувати таку модифікацію вертольота/двигуна, яка визначена виробником;

(ii) проводити превентивне технічне обслуговування, яке рекомендоване виробником вертольота або двигуна;

(iii) включити маневри/процедури зльоту та посадки до керівництва з експлуатації у випадках, якщо такі ще не описані у AFM;

(iv) визначити програму підготовки льотного екіпажу;

(v) організувати систему для повідомлення виробника щодо проблем втрати потужності, відключення або відмови двигуна;

(3) імплементувати систему контролю за використанням ресурсу (UMS).

#### CAT.POL.H.310 Зліт

(a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, яка вказана для скоропідйомності у 150 футів за хвилину на висоті 300 м (1000 футів) над рівнем аеродрому або експлуатаційного майданчика з одним непрацюючим критичним двигуном, а решта двигунів працює на відповідному режимі потужності.

(b) Для експлуатації, яка відрізняються від зазначеної у CAT.POL.H.305, зліт повинен виконуватися таким чином, щоб безпечну вимушену посадку можна було виконувати до точки, де можливе безпечне продовження даного польоту.

(c) Окрім вимог положень (a), для експлуатації відповідно до CAT.POL.H.305:

(1) злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, яка вказана у AFM для ефекту висіння поза зоною впливу землі (AOE OGE) у нерухомому повітрі з усіма працюючими двигунами на відповідному режимі потужності, або

(2) для експлуатації з вертопалуби:

(i) на вертольоті з MOPSC більше 19, або

(ii) на будь-якому вертольоті, що експлуатується з вертопалуби у несприятливому середовищі, злітна маса повинна враховувати: процедуру; проліт повз край майданчика та падіння з висоти, яка відповідає висоті вертопалуби з непрацюючими критичним двигуном, а решта двигунів працює на відповідному режимі потужності.

(d) За умови задоволення вимог (a) - (c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для точки/майданчика 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 над поверхнею зльоту), з непрацюючим критичним

двигуном, повинні бути виконані вимоги CAT.POL.H.210(a)(1), CAT.POL.H.210(a)(2) та CAT.POL.H.210(b).

CAT.POL.H.320 Політ по маршруту з непрацюючим критичним двигуном

Вимоги положень CAT.POL.H.215 повинні бути дотримані.

CAT.POL.H.325 Посадка

(a) Посадкова маса у розрахунковий момент посадки не повинна перевищувати максимальну злітну масу, яка вказана для скоропідйомності у 150 футів за хвилину на висоті 300 м (1000 футів) над рівнем аеродрому або експлуатаційного майданчика з одним непрацюючим критичним двигуном, а іншим(и) працюючими на відповідному режимі потужності.

(b) Якщо критичний двигун відмовив у будь-якій точці траєкторії заходження на посадку:

(1) маневр перерваної посадки (відходу на друге коло) 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 положень (a), для експлуатації відповідно до CAT.POL.H.305:

(1) посадкова маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, яка вказана у AFM для висіння поза зоною впливу землі (AOE OGE) у

нерухомому повітрі з усіма працюючими двигунами на відповідному режимі потужності, або

(2) для експлуатації з вертопалуби:

(i) на вертольоті з MOPSC більше 19, або

(ii) на будь-якому вертольоті, що експлуатується з вертопалуби у несприятливому середовищі, посадкова маса повинна враховувати: процедуру, проліт повз край майданчика та падіння з висоти, яка відповідає висоті вертопалуби, з непрацюючими критичним, а решта двигунів працює на відповідному режимі потужності.

(d) За умови задоволення вимог (a) - (c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для аеродрому призначення або, у разі потреби, для запасного аеродрому/майданчика призначення.

(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 класу 3 льотно-технічних характеристик, повинні бути сертифікованими у категорії А або її еквіваленті,

як саме це визначено компетентним органом, або повинні бути сертифікованими у категорії В.

(b) Експлуатація повинна виконуватися виключно у безпечному середовищі, за винятком:

(1) при експлуатації відповідно до CAT.POL.H.420, або

(2) для фаз зльоту та посадки при експлуатації згідно (с).

(с) Якщо експлуатант отримав схвалення згідно CAT.POL.H.305, експлуатація може виконуватися до/від аеродрому або експлуатаційного майданчика, розташованого за межами густонаселеного несприятливого середовища без можливості виконання гарантованої безпечної вимушеної посадки:

(1) під час зльоту, не досягши  $V_Y$  (швидкості для найкращої скоропідйомності) або 200 футів над злітною поверхнею; або

(2) під час посадки, нижче 200 футів над поверхнею посадки.

(d) Експлуатація не повинна виконуватися:

(1) без чіткого бачення поверхні землі;

(2) у нічний час;

(3) якщо висота нижньої границі хмар становить менше 600 футів; або

(4) якщо видимість становить менше 800 м.

#### CAT.POL.H.405 Зліт

(a) Злітна маса повинна бути меншою:

(1) максимальної сертифікованої злітної маси (MCTOM); або

(2) максимальної злітної маси, зазначеної для ефекту висіння у зоні повітряної подушки з усіма працюючими двигунами на злітній потужності; або якщо умови такі, що не можна отримати висіння у зоні повітряної подушки, злітної маси, зазначеної для висіння поза зоною впливу землі з усіма працюючими двигунами на злітній потужності.

(b) За винятком передбаченого у CAT.POL.H.400(b), у разі відмови двигуна вертоліт повинен бути здатним виконати безпечну вимушену посадку.

#### CAT.POL.H.410 Політ на маршруті

(a) Вертоліт повинен бути здатний, з усіма працюючими двигунами на максимальній безперервній потужності, продовжувати свій політ по запланованому маршруту або до планового відхилення від маршруту, ніколи не знаходячись при цьому нижче відповідної мінімальної польотної висоти.

(b) За винятком передбаченого 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 у розрахунковий час посадки повинна бути меншою:

(1) максимальної сертифікованої посадкової маси; або

(2) максимальної посадкової маси, визначеної для ефекту висіння у зоні повітряної подушки з усіма працюючими двигунами на злітній потужності; або якщо умови такі, що не можна отримати висіння у зоні повітряної подушки, посадкової маси для висіння поза зоною впливу землі з усіма працюючими двигунами на злітній потужності.

(b) За винятком передбаченого 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, яке розташовано поза межами густонаселеної зони

(a) Експлуатація вертольотів над несприятливим середовищем, яке розташовано у не густонаселеній зоні, без можливості виконати безпечну вимушену посадку на газотурбінних вертольотах з MOPSC шість або менше повинна виконуватися, тільки якщо експлуатант отримав відповідне схвалення компетентного органу, після оцінки ризику для безпеки польотів. Перед тим, як така експлуатація буде виконуватися в іншій державі, експлуатант повинен отримати відповідний схвалення компетентного органу даної держави.

(b) Для отримання і постійної підтримки дії такого схвалення експлуатант повинен:



(1) виконувати таку експлуатацію тільки в зонах/областях та виключно на умовах, зазначених у схвалені;

(2) не виконувати таку експлуатацію згідно схвалення NEMS;

(3) навести достатні підстави того, що льотно-технічні обмеження вертольотів або інші розумні фактори, запобігають використанню певних критеріїв функціональності;

(4) бути схваленим відповідно до CAT.POL.H.305(b).

(c) Незважаючи на положення CAT.IDE.H.240, така експлуатація повинна виконуватися без додаткового кисневого обладнання за умови, що висота у кабіні (еквівалент тиску) не перевищує 10000 футів протягом періоду часу, що перевищує 30 хвилин та ніколи не перевищує барометричного тиску на висоті 13000 футів.

## РОЗДІЛ 3

### МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ

#### ГЛАВА 1

### МОТОРНІ ПОВІТРЯНІ СУДНА

CAT.POL.MAB.100 Маса і центрування при завантаженні повітряного судна

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та центр тяжіння (CG) повітряного судна повинні відповідати обмеженням, які зазначені у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо у останньому містяться більші обмеження.

(b) Експлуатант повинен визначити масу та центр тяжіння повітряного судна шляхом отримання його фактичної ваги зважуванням до початку експлуатації; потім, таке зважування проводиться з інтервалом у чотири роки у випадку окремих повітряних суден та дев'яти – у випадку парку суден. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та центрування повітряного судна. Повітряне судно повинно бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та центрування.

(c) Зважування повинно виконуватися виробником повітряного судна або схваленою організацією з технічного обслуговування.

(d) Експлуатант повинен визначити масу всіх експлуатаційних одиниць та членів екіпажу, які включені до величини сухої експлуатаційної маси повітряного судна шляхом зважування або за допомогою стандартних/табличних значень мас. Повинен бути також визначений вплив розташування експлуатаційних одиниць та членів екіпажу на центр тяжіння повітряного судна.

(e) Експлуатант повинен встановити масу комерційного навантаження, включаючи баласт, шляхом зважування або визначення маси комерційного навантаження відповідно до стандартних значень маси пасажирів та багажу.

(f) На додаток до стандартної маси пасажирів та багажу, експлуатант може використовувати стандартні величини маси для інших одиниць навантаження, якщо зможе продемонструвати компетентному органу, що ці пункти мають однакову масу або їхня маса знаходиться в межах наданих допусків.

(g) Експлуатант повинен визначити масу палива шляхом врахування її фактичної густоти або, якщо вона є невідомою, шляхом використання густоти, розрахованої згідно керівництва з експлуатації.

(h) Експлуатант повинен забезпечити, щоб завантаження:

(1) його повітряних суден виконувалося під наглядом кваліфікованого персоналу;

(2) комерційне завантаження відповідає даним розрахунку маси та центрування повітряного судна.

(i) Експлуатант повинен дотримуватися вимог стосовно додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальне число пасажирів. Окрім цього, для вертольотів експлуатант повинен враховувати польотну динаміку навантаження.

(j) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен визначити принципи і методи завантаження та системи зважування і центрування, які відповідають вимогам (a) - (i). Така система повинна охоплювати всі типи запланованої експлуатації.

CAT.POL.MAB.105 Дані та документація стосовно маси та центрування повітряного судна

(а) Перед кожним рейсом експлуатант повинен встановити дані щодо маси та центрування і задокументувати такі дані з визначенням завантаження і його розташування. Документація стосовно маси та центрування повітряного судна повинна дозволяти командирі повітряного судна визначити, що завантаження і його розташування є такими, що не перевищують встановлені ліміти щодо маси та центрування. Документація стосовно маси та центрування повітряного судна повинна містити наступну інформацію:

- (1) реєстрацію та тип повітряного судна;
- (2) умовне позначення, номер та дату рейсу;
- (3) прізвище командира повітряного судна;
- (4) прізвище особи, яка готувала цю документацію;
- (5) суху експлуатаційну масу та центр тяжіння повітряного судна:

(і) для літаків класу В та вертольотів положення центру тяжіння може не зазначатися у документації про масу та центрування повітряного судна, якщо, наприклад, розподіл завантаження відповідає заздалегідь розрахованому табличному центруванню або якщо можна показати, що для запланованої експлуатації можна утримати правильне центрування при будь-якому реальному завантаженні;

- (б) маса палива при зльоті та запас палива на рейс;

(7) маса витратних матеріалів, окрім палива (якщо така витрата має місце);

(8) складові навантаження, включаючи пасажирів, багаж, вантажі та баласт;

(9) злітна маса, посадкова маса та «суха» маса (тобто, без палива);

(10) застосовні позиції центру тяжіння судна;

(11) граничні величини маси та обмеження щодо центру тяжіння судна.

Вищезазначена інформація повинна бути доступною у документах щодо планування польотів або у системах визначення маси та центрування повітряного судна. Частина цієї інформації може також міститися в іншій доступній для використання документації.

(b) Якщо документація стосовно маси та центрування повітряного судна генерується за допомогою відповідної комп'ютерної системи, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.

(c) Особа, яка контролює завантаження повітряного судна, повинно письмово підтвердити (поставити свій власноручний підпис або у еквівалентний спосіб), що вантаж та його розподіл на борту відповідають документації стосовно маси та центрування повітряного судна, яка була надана командирі повітряного судна. Командир повітряного судна також повинен засвідчити свою згоду, поставивши свій власноручний підпис або у еквівалентний спосіб.

(d) Експлуатант повинен вказати процедури контролю передстартових змін у завантаженні, щоб забезпечити:

(1) що будь-які передстартові зміни у навантаженні після завершення документування щодо маси та центрування доводяться до відома командира повітряного судна та введені у планову польотну документацію;

(2) що зазначені максимальні передстартові зміни кількості пасажирів та навантаження;

(3) що у разі перевищення вищезазначених максимумів буде підготовлена нова документація стосовно маси і центрування.

(e) Експлуатант повинен отримати схвалення компетентного органу, якщо він бажає використовувати бортову інтегровану систему розрахунку маси та центрування або автономну комп'ютеризовану систему аналогічного призначення у якості першоджерела для відправлення. Експлуатант повинен продемонструвати точність та надійність такої системи.

## РОЗДІЛ 4

### ПЛАНЕРИ

#### CAT.POL.S.100 Експлуатаційні обмеження

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та центр тяжіння (CG) планера повинні відповідати обмеженням, які наведені у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо у останньому містяться більші обмеження.

(b) Таблички, переліки, маркування приладів, або їх комбінацій, що містять експлуатаційні обмеження, які наведені у АФМ для візуального уявлення, повинні бути розміщені на планері.

#### CAT.POL.S.105 Зважування

(a) Експлуатант повинен визначити масу та центр тяжіння планера шляхом отримання його фактичної ваги зважуванням до початку експлуатації. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та центрування. Така інформація повинна бути доступною для командира. Планер повинен бути повторно зважений, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та центрування.

(b) Зважування повинно виконуватися виробником планера або відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 2042/2003 в залежності від обставин.

#### CAT.POL.S.110 Льотно-технічні характеристики

Командир повинен експлуатувати планер тільки якщо льотно-технічні характеристики є належними та відповідають застосовним правилам польотів та будь-яким іншим обмеженням, застосовним до польоту, повітряного простору, аеродромів або експлуатаційних майданчиків, що використовуються, з урахуванням точності складання будь-яких схем та карт.

## РОЗДІЛ 5

## АЕРОСТАТИ

### CAT.POL.V.100 Експлуатаційні обмеження

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та центр тяжіння (CG) аеростата повинні відповідати обмеженням, які наведені у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо в останньому містяться більші обмеження.

(b) Таблички, переліки, маркування приладів, або їх комбінацій, що містять експлуатаційні обмеження, які наведені у AFM для візуального уявлення, повинні бути розміщені на аеростаті.

### CAT.POL.V.105 Зважування

(a) Експлуатант повинен визначити масу та центр тяжіння аеростата шляхом отримання його фактичної ваги зважуванням до початку експлуатації. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та центрування. Така інформація повинна бути доступною для командира. Аеростат повинен бути повторно зважений, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та центрування.

(b) Зважування повинно виконуватися виробником аеростата або відповідно до положень Регламенту (ЕС) № 2042/2003 в залежності від обставин.

### CAT.POL.V.110 Система для визначення маси

(a) Експлуатант аеростата повинен впровадити систему, вказавши наступні елементи які точно визначені для кожного польоту з метою



забезпечення командира інформацією для перевірки, що обмеження AFM дотримані відповідно до наступних пунктів:

- (1) пуста маса аеростата;
- (2) маса комерційного навантаження;
- (3) маса палива або навантаження баласта;
- (4) злітна маса;
- (5) завантаження аеростата здійснюється під наглядом командира або кваліфікованого персоналу;
- (6) підготовка та розташування всієї документації.
  - (b) Обчислення маси за допомогою відповідної комп'ютерної системи повинно бути відтворено командиром.
  - (c) документація стосовно маси повинна бути підготовлена перед кожним польотом та відображена в робочому плані польоту.

#### CAT.POL.V.115 Льотно-технічні характеристики

Командир повинен експлуатувати аеростат тільки якщо льотно-технічні характеристики є належними та відповідають застосовним правилам польотів та будь-яким іншим обмеженням, застосовним до польоту, повітряного простору, аеродромів або експлуатаційних майданчиків, що використовуються, з урахуванням точності складання будь-яких схем та карт.

## ПІДЧАСТИНА D

## ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

## РОЗДІЛ 1

## ЛІТАКИ

## CAT.IDE.A.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися відповідно до застосовних вимог льотної придатності, за винятком наступних пунктів:

- (1) запасних запобіжників;
- (2) портативний освітлювальний прилад;
- (3) хронометрів;
- (4) тримача навігаційних карт;
- (5) аптечки;
- (6) аварійного медичного комплекту;
- (7) мегафонів;

(8) сигнального та рятувального обладнання;

(9) якорів та обладнання для швартування;

(10) систем безпеки дитини.

(b) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини та не повинні схвалюватися відповідно до застосовних вимог льотної придатності, але перевозяться на борту, повинні відповідати таким вимогам:

(1) дані, які надаються за допомогою цих приладів, обладнання та аксесуарів, не повинні використовуватися льотним екіпажем для дотримання вимог положень Додатку I до Регламенту (ЄС) № 216/2008 або положень CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 і CAT.IDE.A.345;

(2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у випадку їхніх відмов або виникнення несправності.

(c) Якщо таке обладнання має використовуватися одним членом льотного екіпажу на робочому місці під час виконання рейсу, воно повинно бути легкодоступним з такого робочого місця. Якщо ж якась одиниця такого обладнання необхідна більше ніж одному члену льотного екіпажу, тоді така одиниця повинна бути встановлена так, щоб бути легкодоступною з будь-якого робочого місця членів екіпажу.

(d) Ті прилади, якими користуються усі члени льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб дозволити члену льотного екіпажу легко отримувати показники таких приладів з його робочого місця з мінімальними

відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу (тобто, під час нормального слідкування за траєкторією польоту, дивлячись уперед).

(e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно знаходитися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

#### CAT.IDE.A.105 Мінімальний комплект обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-який з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, знаходяться у непрацюючому стані або відсутні, за виключенням наступного:

(a) літак експлуатується відповідно до MEL експлуатанта, або

(b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію літака згідно головного переліку мінімального обладнання (MMEL).

#### 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 та використовуються на заміну тим запобіжникам, які можна змінювати під час польоту.

(b) Кількість запасних запобіжників, які необхідно мати на борту, повинна бути більшою:

(1) 10% від кількості запобіжників кожного номіналу; або

(2) по три запобіжника для кожного номіналу.

#### CAT.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

(a) Літаки, які експлуатуються у денний час, повинні бути обладнані:

(1) системою вогнів для запобігання зіткнень;

(2) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідного для безпечної експлуатації літака;

(3) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;

(4) портативним освітлювальним приладом для кожного члена екіпажу, які є легкодоступними для використання в призначених робочих місцях.

(b) На додаток до (a), літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

(1) навігаційними/позиційними вогнями;

(2) двома посадковими вогнями або одним, який має дві нитки розжарення окремого живлення;

(3) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями згідно Міжнародних правил попередження зіткнень суден на морі.

#### CAT.IDE.A.120 Обладнання для очищення лобового скла

На кожному робочому місці пілота літаки з максимальної сертифікованою злітною масою (МСТОМ) більше 5700 кг повинні бути обладнані приладами для забезпечення прозорості частини лобового скла у разі випадання опадів.

CAT.IDE.A.125 Експлуатація вдень згідно правил виконання візуальних польотів (VFR) – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

(a) Літаки, які експлуатуються вдень згідно умов VFR, повинні мати наступне обладнання, зручно розташоване для використання з робочого місця пілота:

(1) Засоби для вимірювання та відображення:

(i) магнітного курсу;

(ii) часу у годинах, хвилинах та секундах;

(iii) барометричного тиску;

(iv) швидкість за приладами;

(v) вертикальної швидкості;

(vi) повороту та ковзання;

(vii) просторового положення;

(viii) курсу;

(ix) температури зовнішнього повітря;

(x) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

(2) Засоби відображення, коли енергопостачання необхідних пілотажно-навігаційних приладів стає неналежним.

(b) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення наступного:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) повороту та ковзання;

(5) просторового положення;

(6) курсу.

(с) Засоби для запобігання несправностей роботи системи відображення швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або обледеніння, повинні бути доступними для:

(1) літаків з МСТОМ більше 5700 кг або MOPSC більше дев'яти;

(2) літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 1 квітня 1999 року або пізніше цієї дати.

(d) Одномоторні літаки, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (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 вночі або згідно правил виконання польотів за приладами (IFR) – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються вночі або згідно умов IFR, повинні мати наступне обладнання, зручно розташоване для використання з робочого місця пілота:

(a) Засоби для вимірювання та відображення:

(1) магнітного курсу;

(2) часу в годинах, хвилинах і секундах;

(3) швидкості за приладами;



(4) вертикальної швидкості;

(5) повороту та ковзання, або, у випадку літаків із резервним засобом вимірювання та відображення просторового положення, ковзання;

(6) просторового положення;

(7) стабілізованого курсу;

(8) температуру зовнішнього повітря, а також

(9) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

(b) Два засоби вимірювання та відображення барометричного тиску.

(c) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажно-навігаційних приладів стає неналежним.

(d) Засоби для запобігання несправностей роботи визначеної у (a)(3) і (h)(2) системи відображення швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або зледеніння.

e) Засоби оповіщення льотному екіпажу про відмову засобу, який вимагається (d) для літаків:

(1) які отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 1 квітня 1998 року або пізніше цієї дати; або

(2) які отримали індивідуальний CofA до 1 квітня 1998 року, із МСТОМ більше 5700 кг та з MOPSC більше дев'яти.

(f) Окрім гвинтових літаків з МСТОМ 5700 кг або менше, дві незалежні системи статичного тиску.

(g) Одна система статичного тиску та одне альтернативне джерело статичного тиску - для гвинтових літаків з МСТОМ 5700 кг або менше.

(h) Якщо для виконання експлуатації необхідно два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення наступного:

- (1) барометричного тиску;
- (2) швидкості за приладами;
- (3) вертикальної швидкості;
- (4) повороту та ковзання;
- (5) просторового положення;
- (6) стабілізованого курсу.

(i) Резервні засоби вимірювання та відображення просторового положення, який можна використовувати з робочого місця обох пілотів, для літаків з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше дев'яти, що:

(1) безперервно живиться електроенергією під час нормальної експлуатації, а після повної відмови нормальної системи електропостачання живиться від джерела, незалежного від нормальної системи електропостачання;

(2) забезпечує надійну експлуатацію протягом як мінімум 30 хвилин після повної відмови нормальної системи електропостачання, враховуючи при цьому інші навантаження на аварійне джерело постачання електроенергії та на експлуатаційні процедури;

(3) працює незалежно від будь-яких інших засобів вимірювання та відображення просторового положення;

(4) працює в автоматичному режимі після повної відмови нормальної системи електропостачання;

(5) зарезервовано;

(6) чітко вказує льотному екіпажу, коли на аварійному живленні працює резервний індикатор просторового положення;

(7) там, де резервний індикатор просторового положення має власне окреме джерело живлення, наявне відповідне супутнє відображення під час використання цього джерела, на самому приладі або на панелі приладів.

(j) Тримач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, на якій карти можуть бути освітлені у випадку нічної експлуатації.

CAT.IDE.A.135 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно Правил виконання польотів за приладами (IFR)

Літаки, які використовуються для однопілотної експлуатації згідно Правил виконання польотів за приладами (IFR), повинні бути обладнані автопілотом із щонайменше режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

CAT.IDE.A.140 Бортова система оповіщення щодо небезпечної зміни висоти

(a) Бортовою системою оповіщення щодо небезпечної зміни висоти повинні бути обладнані наступні літаки:

(1) турбогвинтові літаки з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше дев'яти;

(2) турбореактивні літаки.

(b) Бортова система оповіщення щодо небезпечної зміни висоти повинна бути здатна:

(1) оповістити льотний екіпаж про наближення до заздалегідь обраної висоти;

(2) оповістити льотний екіпаж (принаймні звуковим сигналом) про відхилення від заздалегідь обраної висоти.

(c) зарезервовано.

CAT.IDE.A.150 Система попередження про наближення з поверхнею землі (TAWS)

(a) Турбогвинтові літаки з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу А згідно застосовному стандарту.

(b) Літаки з поршневыми двигунами з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу В згідно відповідному стандарту.

#### CAT.IDE.A.155 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

Якщо інше не передбачено Регламентом (ЄС) № 1332/2011, літаки з газотурбінними двигунами з МСТОМ більше 5700 кг або MOPSC більше 19 повинні оснащуватися системою ACAS II.

#### CAT.IDE.A.160 Бортова система визначення погоди

Нижченаведені літаки повинні бути обладнані бортовою системою визначення погоди при експлуатації у нічний час або згідно ІМС в районах, де на маршруті можна очікувати грози/шторми або інші потенційно небезпечні погодні умови, що виявляються бортовою системою визначення погоди:

(a) літаки з гермокабінами;

(b) літаки без гермокабін з МСТОМ більше 5700 кг;

(c) літаки без гермокабін з MOPSC більше дев'яти.

CAT.IDE.A.165 Додаткове обладнання для нічної експлуатації 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 створення льоду.

(b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні відблискувати та віддзеркалювати, що створюватиме перешкоди для роботи членів екіпажу.

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

Зарезервовано.

CAT.IDE.A.180 Система сповіщення пасажирів

Літаки з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані системами сповіщення пасажирів.

CAT.IDE.A.185 Бортовий голосовий реєстратор

(a) Нижченаведені літаки повинні бути обладнані бортовим голосовим реєстратором (CVR):

(1) літаки з МСТОМ більше 5700 кг;

(2) літаки з декількома газотурбінними двигунами з МСТОМ 5700 кг або менше, із MOPSC більше дев'яти та які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 1990 року або пізніше цієї дати.

(b) До 31 грудня 2018 року, CVR повинен бути здатний зберігати записані дані впродовж щонайменше:

(1) попередніх 2 годин для літаків, визначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA було видано 01 квітня 1998 року або пізніше цієї дати;

(2) попередніх 30 хвилин у разі літаків, визначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA було видано до 01 квітня 1998 року;

(3) попередніх 30 хвилин для літаків, визначених у (a)(2).

(c) Не пізніше 01 січня 2019 року, повинен бути здатний зберігати записані дані впродовж щонайменше:

1) попередніх 25 годин для літаків, з МСТОМ більше 27000 кг та індивідуальний CofA яких було видано 01 січня 2021 року або пізніше цієї дати;

(2) попередніх 2 годин при всіх інших випадках.

(d) Не пізніше 01 січня 2019 року CVR повинен записувати на засоби інші від магнітної стрічки та магнітного дроту.

(e) CVR повинен записувати дані 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 оповіщення пасажирів, якщо така встановлена на борту;

(3) звуковий фон в кабіні льотного екіпажу, в тому числі безперервно:

(i) у разі літаків, яким індивідуальний CofA було видано 01 квітня 1998 року або пізніше цієї дати, звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона;

(ii) у разі літаків, визначених у (a)(2) та яким індивідуальний CofA було видано до 01 квітня 1998, звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона (де це є доречним);

та

(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 руху літака з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту



коли літак вже не рухається з використанням тяги своїх двигунів. Крім того, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було видано 1 квітня 1998 року або пізніше цієї дати, CVR повинен розпочинати автоматичний запис до руху літака з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли літак вже не рухається з використанням тяги своїх двигунів.

(g) На додаток до (f) та в залежності від електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якнайскоріше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку виконання польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів по завершенню польоту, у випадку:

(1) літаків, визначених у (a)(1) та індивідуальний CofA яким було видано 01 квітня 1998 року або пізніше цієї дати; або

(2) літаків, визначених у (a)(2).

(h) Якщо CVR не розгортається, він повинен мати спеціальний прилад для того, щоб допомогти відшукати його під водою. Не пізніше 16 червня 2018 року, цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо CVR розгортається, він повинен мати автоматичний аварійний радіомаяк.

#### CAT.IDE.A.190 Бортовий реєстратор польотних даних

(a) Нижченаведені літаки повинні бути обладнані бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та зберігання даних, та для якого існує метод легкого отримання відповідних даних з інформаційного носія:

(1) літаки з МСТОМ більше 5700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 червня 1990 року або пізніше цієї дати;

(2) літаки з газотурбінними двигунами та МСТОМ більше 5700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 01 червня 1990 року;

(3) літаки з декількома газотурбінними двигунами та МСТОМ у 5700 кг або менше, із MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 квітня 1998 року або пізніше цієї дати.

(b) FDR повинен записувати:

(1) час, висоту, швидкість польоту, нормальне прискорення та курс, та бути здатним зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх 25 годин у випадку літаків, визначених згідно (a)(2) з МСТОМ менше 27000 кг;

(2) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів та конфігурацію підйомних приладів та приладів аеродинамічного гальмування; FDR повинен зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1) з МСТОМ менше 27000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 01 січня 2016 року;

(3) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації; FDR повинен зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1) та (a)(2) з МСТОМ більше 27000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 01 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; FDR повинен зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх 10 годин для літаків, зазначених у (а)(3), які вперше отримали індивідуальний CofA до 01 січня 2016 року; або

(5) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації; FDR повинен зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (а)(1) та (а)(3), які вперше отримали індивідуальний CofA до 01 січня 2016 року.

(с) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з даними, які відображаються для льотного екіпажу.

(d) FDR повинен розпочинати запис ще до руху літака з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли літак вже не рухається з використанням тяги своїх двигунів. Крім того, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було видано 01 квітня 1998 року або пізніше цієї дати, FDR повинен розпочинати автоматичний запис ще до руху літака з використанням тяги своїх двигунів та автоматично закінчити такий запис після того, як літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

(е) Якщо FDR не розгортається, він повинен мати спеціальний прилад для того, щоб допомогти відшукати його під водою. Не пізніше 16 червня 2018

року, цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо FDR розгортається, він повинен мати автоматичний аварійний радіомаяк.

#### CAT.IDE.A.195 Запис з лінії прийому-передачі даних

(a) Літаки, яким індивідуальний CofA виданий 08 квітня 2014 року або пізніше цієї дати, які мають технічну можливість використовувати лінії каналу зв'язку даних та від яких вимагається бути обладнаним CVR, повинні забезпечувати запис на реєстратор нижченаведене:

(1) інформаційні повідомлення лінії каналу зв'язку даних, пов'язані з ATS-повідомленнями від та до літака, включаючи повідомлення стосовно таких типів обміну даними:

(i) ініціювання передачі даних по каналу;

(ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;

(iii) адресного спостереження у польоті;

(iv) польотної інформації;

(v) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури системи, спостереження за віщанням/сигналами повітряного судна;

(vi) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, дані експлуатаційного контролю;

(vii) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, графіками;

(2) інформацію, яка дозволяє відповідне корегування із пов'язаними записами, які відносяться до даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами літака,

(3) інформацію про час та пріоритет повідомлень у лінії передачі даних, беручи при цьому до уваги конкретну архітектуру системи.

(b) Реєстратор повинен застосовувати спосіб цифрового запису та зберігання даних, а також спосіб отримання відповідних даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, з даними, які записані на землі.

(c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж терміну, який визначено для CVR у CAT.IDE.A.185.

(d) Якщо реєстратор не розгортається, то він повинен бути обладнаний відповідним приладом для того, щоб його можна було би відшукати у воді. Не пізніше 16 червня 2018 року, цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо реєстратор розгортається, то він повинен мати автоматичний аварійний радіомаяк.

(e) Вимоги, які є застосовними для логіки реєстратора «пуск-зупинка», є аналогічними вимогам, які існують для логіки «пуск-зупинка» у CVR, описаної у CAT.IDE.A.185(d) та CAT.IDE.A.185(e).

Дотримання вимоги щодо CVR і FDR може бути досягнуто за рахунок:

(a) У випадку літаків, які мають обладнуватися CVR або FDR, використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних;

(b) У випадку літаків з МСТОМ 5700 кг або менше, які мають обладнуватися CVR або FDR, використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або

(c) У випадку літаків з МСТОМ більше 5700 кг, які мають обладнуватися CVR або FDR, використання двох комбінованих реєстраторів, які поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

CAT.IDE.A.205 Сидіння, ремені безпеки, системи фіксації та системи безпеки дитини

(a) Літаки повинні бути обладнанні:

(1) кріслом або спальним місцем для кожної людини на борту, вік якої становить 24 місяці та більше;

(2) ременями безпеки на кожному пасажирському сидінні та ременями фіксації на кожному спальному місці, за винятком випадків, зазначених у (3);

(3) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському сидінні та ременями фіксації на кожному спальному місці у випадку літаків з МСТОМ менше 5700 кг та MOPSC менше дев'яти, які

отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 08 квітня 2015 року або пізніше цієї дати;

(4) система безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту яка молодша 24 місяців;

(5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у випадку різкого гальмування:

(i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням пілота;

(ii) на кожному сидінні спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;

(6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожне сидіння для мінімально необхідного кабінного екіпажу.

(b) ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен:

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу, включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного.

(3) на сидіннях льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням пілота:

(i) включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного;

(ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть бути використані незалежно один від одного, для наступних літаків:

(A) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній сертифікаційній специфікації;

(B) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній сертифікаційній специфікації та мають виданий індивідуальний CoFA до 28 жовтня 2014 року; та

(C) літаки сертифіковані згідно з CS-VLA або еквівалентно та CS-LSA або еквівалентно.

#### CAT.IDE.A.210 Умовні знаки «пристебніть ремені безпеки та не палити»

Літаки, в яких не всі пасажирські сидіння можна бачити з місць льотного екіпажу, повинні бути обладнанні засобом відображення, який показуватиме усім пасажиром та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонено.

#### CAT.IDE.A.215 Внутрішні двері та штори

Літаки повинні бути обладнанні:



(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 відкривання цих дверей пасажирами без відповідного дозволу члена льотного екіпажу;

(b) легкодоступним засобом для відкриття 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 з аварійними виходами, які мають бути легкодоступними для того, щоб дістатися до необхідного аварійного виходу з пасажирського сидіння;

(d) табличкою на кожній внутрішній двері або поруч із шторою, що є засобом доступу до аварійного пасажирського виходу, яка вказує, що такі двері повинні бути відкритими під час зльоту і посадки, та

(e) засобом, за допомогою якого член екіпажу зможе розблокувати будь-які двері, які, хоча й зазвичай є доступними для пасажирів, можуть бути ними закриті.

#### CAT.IDE.A.220 Аптечка першої допомоги

(a) Літаки повинні бути обладнанні аптечками першої допомоги, у відповідності до вимог таблиці 4 нижче.

#### Таблиця 4

Кількість аптечок першої допомоги, які необхідно мати на борту

Кількість встановлених пасажирських крісел	Кількість аптечок першої допомоги
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 або більше	6

(b) Такі аптечки першої допомоги повинні бути:

(1) легкодоступними для використання;

(2) підтримуватися у 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 політ до аеродрому, на якому кваліфікована медична допомога може бути надана, займає більше 60 хвилин на нормальній крейсерській швидкості від будь-якої точки на запланованому маршруті.

(b) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб лікарські препарати застосовувалися тільки кваліфікованим персоналом.

(c) Аварійний медичний комплект, описаний у (a), повинен:

(1) бути пило- та вологостійким;

(2) розташовуватися та переміщуватися у такий спосіб, який запобігає несанкціонованому доступу до нього;

(3) підтримуватися у експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

#### CAT.IDE.A.230 Кисень для надання першої допомоги пасажиром

(a) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на барометричній висоті вище 25000 футів, повинні бути обладнані запасом чистого кисню для пасажирів, яким із фізіологічних причин може знадобитися кисень у випадку розгерметизації кабіни.

(b) Запас кисню у (a) повинен розраховуватися на основі середньої розходу (при стандартній температурі та тиску у сухому повітрі - STPD) щонайменше 3 літри за хвилину на одну особу. Цього запасу кисню має вистачити на щонайменше 2% пасажирів на борту (але в будь-якому випадку не менше ніж на одну людину) впродовж решти польоту після розгерметизації кабіни, якщо висота у кабіні перевищує 8000 футів, але не перевищує 15000 футів.

(c) Повинна бути достатня кількість розподільвачів кисню, але в будь-якому випадку не менше двох, із засобами для кабінного екіпажу використовувати запас.

(d) Кисневе обладнання для надання першої допомоги пасажиром повинно бути здатним генерувати потік кисню для кожного користувача з ваговою витратою щонайменше у чотири літри за хвилину за умов STPD.

## CAT.IDE.A.235 Додатковий кисень – літаки з гермокабіною

(a) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10000 футів, повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень згідно даних нижченаведеної таблиці 5.

(b) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на барометричній висоті вище 25000 футів, повинні бути обладнані:

(1) масками швидкого надягання для членів льотного екіпажу;

(2) достатньою кількістю випускних отворів та масок, або портативних кисневих пристроїв, які рівномірно розподілені по пасажирському салону для забезпечення негайної подачі кисню;

(3) розподілювачем кисню, з'єднаним із терміналами подачі кисню, які є негайно доступними для кожного члена кабінного екіпажу, додаткового члена екіпажу та пасажирів на своїх місцях;

(4) приладом для попередження льотного екіпажу про втрату герметичності.

(c) Індивідуальні розподілювачі кисню, з'єднані з терміналами подачі кисню, описані у (b)(3), повинні автоматично застосовуватися у випадку літаків із гермокабіною, які вперше отримали індивідуальний CofA 08 листопада 1998 року або пізніше цієї дати та виконують польоти на барометричній висоті вище 25 000 футів, або виконують польоти на барометричній висоті 25 000 футів або

нижче при таких умовах експлуатації, які не дозволили б літаку знизитися безпечно до висоти 13000 футів за чотири хвилини.

(d) Загальна кількість розподільувачів кисню та терміналів, зазначених у (b)(3) та (c), повинна перевищувати кількість пасажирських місць щонайменше на 10%. Додаткові розподільувачі повинні бути рівномірно розташовані по всьому пасажирському салону.

(e) Незважаючи на (a), вимоги щодо подачі кисню до членів кабінного екіпажу, додаткових членів екіпажу та пасажирів для літаків, не сертифікованих виконувати польоти на висоті більше 25000 футів, можуть бути знижені на весь час польоту до барометричної висоти між 10000 футів та 13000 футів для всіх обов'язкових членів кабінного екіпажу та щонайменше для 10% пасажирів, якщо в усіх точках по маршруту літак здатний знизитися безпечно до барометричної висоти в кабіні у 13000 футів за чотири хвилини.

(f) Необхідний мінімум подачі, зазначений у таблиці 5 (рядок 1, пункт 1(b), та рядок 2) вказує кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10000 футів за 10 хвилин, після чого протягом 20 хвилин літак повинен залишатися на висоті 10000 футів.

(g) Необхідний мінімум подачі, зазначений у таблиці 5 (рядок 1, пункт 1(b)(2)) показує кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10000 футів за 10 хвилин, після чого протягом 110 хвилин літак повинен залишатися на висоті 10000 футів.

(h) Необхідний мінімум подачі, зазначений у таблиці 5 (рядок 3) показує кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 15000 футів за 10 хвилин.

Таблиця 5

Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для літаків із гермокабіною

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу під час виконання службових обов'язків у кабіні	<p>(a) Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 13000 футів.</p> <p>(b) Залишок польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів, після початкових 30 хвилин на відповідних висотах, але за ніяких обставин не менше ніж:</p> <p>1) 30-ти хвилинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах менших 25000 футів;</p> <p>2) 2-х годинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах більших 25000 футів</p>
2. Необхідні члени кабінного екіпажу	(a) Увесь польотний час, коли

	<p>барометрична висота у кабіні перевищує 13000 футів, але не менше 30-ти хвилинного запасу.</p> <p>(b) Залишок польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів, після початкових 30 хвилин на відповідних висотах.</p>
3. 100% пасажирів <sup>(*)</sup>	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15000 футів, але не менше 10-ти хвилинного запасу.
4. 30% пасажирів <sup>(*)</sup>	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 14000 футів та не перевищує 15000 футів.
5. 10% пасажирів <sup>(*)</sup>	Залишок польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10000 футів та не перевищує 14000 футів, після початкових 30 хвилин на відповідних висотах.
<p>(*) Кількість пасажирів у таблиці 5 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, включаючи осіб молодше 24 місяців.</p>	

Літаки без гермокабін, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10000 футів, повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати кисень згідно даних таблиці 6 нижче.

Таблиця 6

## Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для літаків без гермокабін

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу під час виконання службових обов'язків у кабіні, а також члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу виконувати їхні обов'язки	Увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 10000 футів.
2. Необхідні члени кабінного екіпажу	Увесь польотний час на барометричній висоті більше 13000 футів та для будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин - коли барометрична висота перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів.
3. Додаткові члени екіпажу та 100% пасажирів <sup>(*)</sup>	Увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.
4. 10% пасажирів <sup>(*)</sup>	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті, яка перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів



(\*) Кількість пасажирів у таблиці 6 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, включаючи осіб молодше 24 місяців.

CAT.IDE.A.245 Захисні кисневі апарати та респіратори для членів екіпажу

(a) Всі літаки з гермокабіною, а також літаки без гермокабін з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше 19, повинні бути обладнанні кисневими апаратами та респіраторами (PBE) для захисту очей, носа та рота; такі апарати повинні бути здатні забезпечити захист протягом щонайменше 15 хвилин:

(1) кисень для кожного члена льотного екіпажу, що виконує обов'язки у кабіні льотного екіпажу;

(2) дихальний газ для кожного призначеного члена кабінного екіпажу на своєму робочому місці;

(3) дихальний газ для портативного PBE на одного члена льотного екіпажу на своєму робочому місці для літаків, які експлуатуються з більш ніж однією особою у льотному екіпажі та без жодного члена кабінного екіпажу.

(b) PBE для льотного екіпажу повинен бути встановлений у кабіні льотного екіпажу та бути легкодоступним для негайного використання кожним членом льотного екіпажу на своєму робочому місці.

(c) PBE для кабінного екіпажу повинен бути встановлений поряд із кожним робочим місцем призначеного члену кабінного екіпажу.

(d) Літаки повинні бути обладнані додатковими портативними РВЕ, які встановлюються поряд з переносним вогнегасником, зазначеним у CAT.IDE.A.250, або поруч з входом у вантажний відсік, у випадку якщо переносний вогнегасник встановлений у вантажному відсіку.

(e) РВЕ під час застосування не повинен 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) Літак повинен бути обладнаний 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 розміщена у головному пасажирському салоні.

(c) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути доступний для використання у кожному багажному відділенні класу А та 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 даному відсіку; також, тип вогнегасної речовини повинен бути обраний таким чином, щоб звести до мінімуму ефект концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

(е) Таблиця 7 містить мінімальну кількість переносних вогнегасників, якими повинні бути обладнані літаки; такі вогнегасники повинні бути зручно розташовані у кожному пасажирському салоні для можливого використання у разі виникнення пожежної небезпеки.

Таблиця 7

## 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

(а) Літаки з МСТОМ більше 5700 кг або з МОРС більше дев'яти повинні бути обладнані щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, які слід розташовувати у кабіні льотного екіпажу.

(б) У випадку літаків із МОРС понад 200, у задній частині бортової кухні або біля неї повинен знаходитися додаткова аварійна сокира або лапчастий лом.

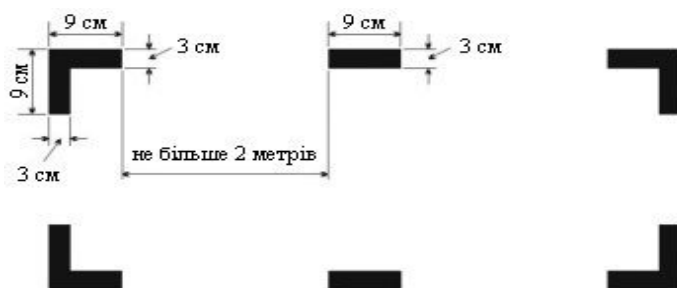
(с) Пасажири не повинні бачити аварійні сокири та ломи, які розміщені у пасажирському салоні.

#### 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 надзвичайних ситуацій, такі місця повинні маркуватися у відповідності до зображеного на малюнку 1.

Малюнок 1

#### Маркування місць аварійного вирубування обшивки



#### CAT.IDE.A.265 Засоби аварійної евакуації

(а) Літаки з висотою порога пасажирського аварійного виходу 1,83 м (6 футів) над поверхнею землі повинні на кожному з таких виходів бути обладнані засобами, що забезпечують пасажирам і екіпажу безпечно досягти землі після виникнення аварійної ситуації.

(б) Незважаючи на положення (а), такі засоби не вимагаються для аварійних виходів на крило, якщо призначене місце в структурі літака в якому

шлях відходу завершується менше ніж у 1,83 м (6 футах) від землі за умов, що літак знаходиться на землі, його шасі є випущеним та закрилки знаходяться у злітній позиції (або посадковій, якщо закрилки у такій позиції вище від землі).

(с) Літаки з обов'язковим окремим аварійний виходом для льотного екіпажу, для якого висота найнижчої точки перевищує 1,83 м (6 футів) над землею, повинні бути обладнані допоміжними засобами, завдяки яким члени льотного екіпажу зможуть безпечно спуститися на землю після виникнення аварійної ситуації.

(d) Висоти, які надані у (а) та (с), потрібно виміряти наступним чином:

(1) з випущеним шасі;

(2) у випадку літаків із сертифікатом типу, виданим після 31 березня 2000 року - після змінання або виходу з відмови випуску однієї або кількох стійок шасі.

#### CAT.IDE.A.270 Мегафони

Літаки з MOPSC більше 60, які перевозять щонайменше одного пасажира, повинні бути обладнані портативними мегафонами на батарейках, які є легкодоступними для використання членами екіпажу у випадку аварійної евакуації. Кількість таких мегафонів повинна бути наступною:

(а) Для кожного пасажирського салону:

## Кількість мегафонів

Кількість пасажирських місць	Кількість мегафонів
Від 61 до 99	1
100 або більше	2

(b) Для літаків, які мають більше одного пасажирського салону, потрібен щонайменше один мегафон у всіх випадках, коли загальна кількість пасажирів 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 (a), повинна включати наступне:

- (1) джерела загального освітлення кабіни;
- (2) освітлення підлоги у зонах аварійних виходів;
- (3) освітлені аварійні виходи із відповідним маркуванням;

(4) для літаків, заявку на сертифікат типу яких (або його еквівалент) було надано до 01 травня 1972 року, при експлуатації вночі, зовнішнє аварійне освітлення на всіх аварійних виходах на крило, де необхідні засоби допомоги під час зниження;

(5) для літаків, заявку на сертифікат типу яких (або його еквівалент) було надано після 30 квітня 1972, при експлуатації вночі, зовнішнє аварійне освітлення на всіх пасажирських евакуаційних виходах;

(6) для літаків, по яким заявку на видачу сертифіката типу (або його еквівалент) було надано 31 грудня 1957 року або після цієї дати - система маркування доріжки аварійної евакуації в пасажирському салоні.

(с) Для літаків з MOPSC з 19 або менше, які отримали сертифікат типу на основі кодів льотної придатності компетентного органу, система аварійного освітлення, описана в (а), повинна включати засоби, наведені у (b)(1), (b)(2) та (b)(3).

(d) Для літаків з MOPSC з 19 або менше, які не отримали сертифікат типу на основі кодів льотної придатності компетентного органу, система аварійного освітлення, описана в (а), повинна включати засоби наведені у (b)(1).

(е) Літаки з MOPSC менше дев'яти, під час експлуатації вночі, повинні бути обладнані джерелом загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з літака.

#### CAT.IDE.A.280 Аварійний радіомаяк (ELT)

(а) Літаки з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані як мінімум наступним:

(1) двома ELT, один з яких є автоматичним, або одним із засобів локалізації повітряних суден, що задовольняє вимогу CAT.GEN.MPA.210 у

випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 01 липня 2008 року; або

(2) одним автоматичним ELT або двома ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, що задовольняє вимогу CAT.GEN.MPA.210 у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 01 липня 2008 року або до цієї дати.

(b) Літаки з MOPSC 19 або менше повинні бути обладнані як мінімум наступним:

(1) одним автоматичним ELT або одним із засобів локалізації повітряних суден, що задовольняє вимогу 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, що задовольняє вимогу CAT.GEN.MPA.210 у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або до цієї дати.

(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) Нижченаведені літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами – по одному на кожну особу, що знаходиться на борту або у разі наявності осіб молодше 24 місяців еквівалентними плавзасобами; зазначені засоби повинні розташовуватися у легкодоступних місцях:



(1) сухопутні літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані більше 50 морських миль від берега або літаки, які виконують зліт або посадку на аеродромі, траєкторії зльоту або заходження на посадку проходять над водою та існує певна вірогідність вимушеної посадки на воду;

(2) гідролітаки, які експлуатуються над водною поверхнею.

(b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний плавзасіб повинен бути обладнаний засобами електричного освітлення з метою сприяння визначенню місцезнаходження осіб.

(c) Гідролітаки, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані наступним:

(1) якорем та іншим обладнанням для допомоги у швартуванні, постановці на якір або переміщенні гідролітака на воді; що відповідає його вазі, розмірам та характеристикам керованості;

(2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно положень Міжнародних правил попередження зіткнення на морі (якщо це доречно).

(d) Літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на достатньому віддаленні від землі, придатної для аварійної посадки, причому відповідна дистанція є більшою величиною з наступних двох:

(1) 120 хвилин на крейсерській швидкості або 400 морських миль, яка величина менша з цих, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому

при відмові критичного двигуна (або двигунів) в будь-якій точці маршруту або запланованого відхилення;

(2) для всіх інших літаків, 30 хвилин на крейсерській швидкості або 100 морських миль, яка величина менша з цих, повинні бути обладнані згідно (е) вище.

(е) 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 застосовувати у аварійній ситуації; такі плоти повинні мати достатній розмір, щоб вмістити всіх врятованих у випадку, якщо один пліт з найбільшою місткістю загубиться;

(2) світову сигналізацію на кожному рятувальному плоту;

(3) рятувальне обладнання для забезпечення підтримки життя, яке відповідає характеристикам даного рейсу;

(4) щонайменше два ELT.

(f) Не пізніше 01 січня 2019 року, літаки з МСТОМ більше 27000 кг та з MOPSC більше 19 та літаки з МСТОМ більше 45500 кг повинні бути забезпечені надійно закріпленим приладом підводної локації який працює на частоті  $8,8 \text{ кГц} \pm 1 \text{ кГц}$ , якщо

(1) літак експлуатується за маршрутами, на яких він ні в одній точці на відстані більше 180 морських миль від берега; або

(2) літак оснащений надійними і автоматичними засобами, щоб точно визначити, після авіаційної події у випадку коли літак сильно пошкоджений, місцезнаходження точки завершення польоту.

#### CAT.IDE.A.305 Засоби аварійного рятування

(a) Літаки, які експлуатуються над районами де умови пошуку та порятунку будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнанні:

(1) сигнально-аварійним обладнанням;

(2) щонайменше одним ELT;

(3) додатковими засобами аварійного рятування на маршруті польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

(b) Не вимагається наявність на борту додаткових засобів аварійного рятування (пункт (a)(3) вище), якщо літак:

(1) залишається на певній дистанції від району де умови пошуку та порятунку будуть вкрай ускладнені, яка відповідає наступному:

(i) 120 хвилин польоту на одному непрацюючому двигуні (OEI) та крейсерській швидкості для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому при відмові критичного двигуна (або двигунів) в будь-якій точці маршруту або запланованого відхилення; або

(ii) 30 хвилин польоту на крейсерській швидкості для всіх інших літаків;

(2) залишається на відстані від району, у якому можна виконати аварійну посадку і така відстань не перевищує такої, яка відповідає 90-хвилинному польоту на крейсерській швидкості для літаків, сертифікованих згідно застосовного стандарту 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 знаходиться на своєму робочому місці у кабіні льотного екіпажу.

(b) Літаки, які експлуатуються згідно IFR або вночі, повинні бути обладнані кнопкою передачі на прилади ручного керування кутами тангажу та крену для кожного члена льотного екіпажу.

#### CAT.IDE.A.330 Радіокомунікаційне обладнання

(a) Літаки повинні бути обладнані радіокомунікаційним обладнанням згідно з вимогами застосовних правил повітряного руху.

(b) Радіокомунікаційне обладнання повинно забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

#### CAT.IDE.A.335 Щиток керування переговорним приладом

Літаки, які експлуатуються згідно IFR, повинні бути обладнані щитком керування переговорним приладом, яким можна управляти з кожного робочого місця члена екіпажу.

CAT.IDE.A.340 Радіобладнання для експлуатації згідно VFR по маршрутах з навігацією по візуальним орієнтирам

Літаки, які експлуатуються згідно VFR по маршрутах з навігацією по візуальним орієнтирам, повинні бути обладнані радіокомунікаційним обладнанням, яке за нормальних умов поширення радіохвиль має функціонувати наступним чином:

(a) обмінюватися інформацією з відповідними наземними станціями;

(b) обмінюватися інформацією з відповідними АТС станціями з будь-якої точки контрольованого повітряного простору, в якому запланований відповідний маршрут;

(c) отримувати метеорологічну інформацію.

CAT.IDE.A.345 Комунікаційне та навігаційне обладнання для експлуатації згідно IFR або VFR по маршрутах без навігації по візуальним орієнтирам

(a) Літаки, які експлуатуються згідно IFR або VFR по маршрутах без навігації по візуальним орієнтирам, повинні бути обладнані комунікаційним та навігаційним обладнанням згідно з вимогами застосовних правил повітряного руху.

(b) Радіокомунікаційне обладнання повинно включати не менше двох незалежних систем радіокомунікації, які за нормальних умов експлуатації потрібні для спілкування з відповідною наземною станцією з будь-якої точки на маршруті, або точки відхилення від маршруту.

(c) Незважаючи на (b), літаки, що експлуатуються на короткі відстані згідно північноатлантичних специфікацій щодо мінімальних навігаційних характеристик (NAT MNPS) та не перетинають Північну Атлантику, повинні бути обладнанні принаймні однією системою зв'язку великого радіуса дії на випадок, якщо будуть опубліковані у дію альтернативні способі комунікації для даного повітряного простору.

(d) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для того, щоб у разі відмови одного з блоків такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта блоків підтримувала безпечну навігацію згідно польотного завдання.

(e) Літаки, які експлуатуються на маршрутах, де планується посадка у складних метеорологічних умовах, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, що забезпечує навігацію до точки візуальної посадки для кожного посадкового аеродрому та будь-якого наміченого запасного аеродрому.

(f) Для експлуатації PBN повітряного судна повинно відповідати вимогам сертифікації льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

Літаки повинні бути обладнанні відповідачем вторинного оглядового радіолокатора (SSR) датчика барометричної висоти та у разі потреби будь-яким іншим типом SSR відповідача, який є необхідним для виконання даного рейсу.

#### CAT.IDE.A.355 Управління даними електронної навігації

(a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних програмах повітряного судна повинні відповідати вимогам до якості даних, які є належними для передбачуваного використання даних.

(b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і введення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які вимагають їх.

(c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо звітності про події, як це визначено в Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти постачальникам бази даних випадки помилок, суперечливих або відсутніх даних, від яких обґрунтовано може бути очікування, що вони становитимуть небезпеку для польоту. У таких випадках, експлуатант повинен інформувати членів льотного екіпажу та інших відповідних співробітників, а також повинен забезпечувати, щоб помилкові дані не використовувалися.

## РОЗДІЛ 2

### Вертольоти

#### CAT.IDE.H.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(а) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися відповідно до застосовних вимог льотної придатності відповідно, за винятком наступних пунктів:

- (1) запасних запобіжників;
- (2) портативний освітлювальний прилад;
- (3) хронометрів;
- (4) тримача навігаційних карт;
- (5) аптечки;
- (6) мегафонів;
- (7) сигнального та рятувального обладнання;
- (8) якорів та обладнання для швартування;
- (9) систем безпеки дитини.

(б) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини та не повинні схвалюватися відповідно до застосовних вимог льотної придатності, але перевозяться на борту, повинні відповідати таким вимогам:

(1) дані, які надаються за допомогою цих приладів, обладнання та аксесуарів, не повинні використовуватися льотним екіпажем для дотримання



вимог положень Додатку I до Регламенту (ЄС) № 216/2008 або положень CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 і CAT.IDE.H.345;

(2) Прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у випадку їхніх відмов або виникнення несправності.

(c) Якщо таке обладнання має використовуватися одним членом льотного екіпажу на робочому місці під час виконання рейсу, воно повинно бути легкодоступним з такого робочого місця. Якщо ж якась одиниця такого обладнання необхідна більше ніж одному члену льотного екіпажу, тоді така одиниця повинна бути встановлена так, щоб бути легкодоступною з будь-якого робочого місця членів екіпажу.

(d) Ті прилади, якими користуються усі члени льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб дозволити члену льотного екіпажу легко отримувати показники таких приладів з його робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу (тобто, під час нормального слідування за траєкторією польоту, дивлячись уперед).

(e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно знаходитися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

#### CAT.IDE.H.105 Мінімальний комплект обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-який з приладів, одиниць обладнання або функцій вертольота, необхідних для запланованого польоту, знаходяться у непрацюючому стані або відсутні, за виключенням наступного:

(a) вертоліт експлуатується відповідно до MEL експлуатанта, або

(b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію вертольота згідно MMEL.

#### CAT.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

(a) Вертольоти, які експлуатуються вдень згідно VFR, повинні бути обладнані системою вогнів для запобігання зіткнень.

(b) Окрім приладів, зазначених у (a), вертольоти, які експлуатуються вночі згідно IFR, повинні бути обладнані наступним:

(1) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідного 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, які є легкодоступними для використання в призначених робочих місцях;

(4) навігаційними/позиційними вогнями;

(5) двома посадковими вогнями з яких принаймні один повинен регулюватися у повітрі таким чином, щоб висвітлювати землю перед, нижче та по обидві сторони від вертольота;

(б) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями згідно Міжнародних правил попередження зіткнень суден на морі.

CAT.IDE.H.125 Експлуатація вдень згідно правил виконання візуальних польотів (VFR) – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

(а) Вертольоти, які експлуатуються вдень згідно умов VFR, повинні мати наступне обладнання, зручно розташоване для використання з робочого місця пілота:

(1) Засоби для вимірювання та відображення:

(i) магнітного курсу;

(ii) часу у годинах, хвилинах та секундах;

(iii) барометричного тиску;

(iv) швидкості за приладами;

(v) вертикальної швидкості;

(vi) повороту та ковзання;

(vii) температури зовнішнього повітря.

(2) Засоби відображення, коли енергопостачання необхідних пілотажно-навігаційних приладів стає неналежним.

(b) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення наступного:

- (1) барометричного тиску;
- (2) швидкості за приладами;
- (3) вертикальної швидкості;
- (4) повороту та ковзання.

(c) Вертольоти з МСТОМ більше 3175 кг або вертольоти, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути також обладнані наступними засобами вимірювання та відображення, за умов відсутності бачення поверхні землі з вертольота або видимість становить менше 1500 м:

- (1) індикатором просторового положення;
- (2) індикатором курсу.

(d) Засоби для запобігання несправностей роботи системи індикації швидкості за приладами, які трапляються через обмерзання або утворення конденсату, повинні бути доступними для вертольотів з МСТОМ більше 3175 кг або з MOPSC більше дев'яти осіб.

CAT.IDE.H.130 Експлуатація вночі або згідно правил виконання польотів за приладами (IFR) – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються вночі згідно VFR або згідно умов IFR, повинні мати наступне обладнання, зручно розташоване для використання з робочого місця пілота:

(a) Засоби для вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу;
- (2) часу в годинах, хвилинах і секундах;
- (3) швидкості за приладами;
- (4) вертикальної швидкості;
- (5) повороту та ковзання;
- (6) просторового положення;
- (7) стабілізованого курсу; а також
- (8) температури зовнішнього повітря.

(b) Два засоби вимірювання та відображення барометричного тиску. У випадку одно пілотної експлуатації згідно VFR у нічний час, барометричний висотомір можна замінити на радіовисотомір.

(c) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажно-навігаційних приладів стає неналежним.

(d) Засоби для запобігання несправностей роботи визначеної у (a)(3) і (h)(2) системи відображення швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або зледеніння.

е) Засоби оповіщення льотному екіпажу про відмову засобу, який вимагається (d) для вертольотів:

(1) які отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 01 серпня 1999 року або пізніше цієї дати; або

(2) які отримали індивідуальний CofA до 01 серпня 1999 року, із МСТОМ більше 3175 кг та з MOPSC більше дев'яти.

(f) Резервні засоби вимірювання та відображення просторового положення, який:

(1) безперервно живиться електроенергією при нормальній експлуатації, а після повної відмови нормальної системи електропостачання живиться від джерела, незалежного від нормальної системи електропостачання;

(2) працює незалежно від будь-яких інших засобів вимірювання та відображення просторового положення;

(3) здатний функціонувати з робочого місця обох пілотів;

(4) працює в автоматичному режимі після повної відмови нормальної системи електропостачання;

(5) забезпечує надійну роботу протягом як мінімум 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, враховуючи при цьому інші навантаження на аварійне джерело постачання електроенергії та на експлуатаційні процедури;

(6) належним чином освітлюється на всіх режимах роботи;

(7) має засоби оповіщення льотному екіпажу про те, що експлуатація виконується з живленням від такого резервного джерела, включаючи експлуатацію на аварійних джерелах живлення.

(g) Запасне джерело постачання статичного тиску для засобів вимірювання висоти, швидкості за приладами та вертикальної швидкості.

(h) Якщо для виконання експлуатації необхідно два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення наступного:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) повороту та ковзання;

(5) просторового положення;

(6) стабілізованого курсу.

(i) Для виконання польотів згідно IFR, тримач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, на якій карти можуть бути освітлені у випадку нічної експлуатації.

CAT.IDE.H.135 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно Правил виконання польотів за приладами (IFR)

Вертольоти, які використовуються для однопілотної експлуатації згідно Правил виконання польотів за приладами (IFR), повинні бути обладнані автопілотом із щонайменше режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

CAT.IDE.H.145 Радіовисотомір

(a) Вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею, повинні бути обладнані радіовисотоміром, здатним надавати звукові попередження, якщо вертоліт знаходиться нижче попередньо заданої висоти, а також візуальні попередження на висоті, яку попередньо обирає пілот. Нижченаведені детальні умови такої експлуатації вертольотів:

(1) за умов відсутності бачення земної поверхні;

(2) якщо видимість становить менше 1500 м;



(3) у нічний час, або

(4) якщо для подолання дистанції до землі потрібно більше 3-х хвилин польоту на нормальній крейсерській швидкості.

#### CAT.IDE.H.160 Бортова система визначення погоди

Вертольоти із MOPSC більше дев'яти, які експлуатуються згідно IFR або у нічний час, повинні бути обладнані бортовою системою визначення погоди, коли згідно поточних прогнозів погоди на запланованому маршруті польоту можна очікувати грози/шторми або потенційно небезпечні погодні умови, які розглядаються як такі, що виявляються бортовою системою визначення.

CAT.IDE.H.165 Додаткове обладнання для нічної експлуатації 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 створення льоду.

(b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні відблискувати та віддзеркалювати, що створюватиме перешкоди для роботи членів екіпажу.

#### 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 обладнанні бортовою переговорною системою, якщо на борту знаходиться член екіпажу, який не входить до складу льотного екіпажу.

#### CAT.IDE.H.180 Система сповіщення пасажирів

(a) Вертольоти з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнанні системами оповіщення пасажирів, за винятком положень (b).

(b) Незважаючи на положення (a), вертольоти з MOPSC більше дев'яти та менше 20 не підлягають обов'язковому обладнанню системами оповіщення пасажирів, якщо:

(1) конструкція вертольота не передбачає перегородки між пілотом та пасажирами; а також

(2) експлуатант зможе наглядно підтвердити, що під час польоту голос пілота добре чути та він є розбірливим для усіх пасажирів на своїх місцях.

#### CAT.IDE.H.185 Бортовий голосовий реєстратор

(a) Нижченаведені вертольоти повинні бути обладнані бортовим голосовим реєстратором (CVR):

(1) усі вертольоти з МСТОМ більше 7000 кг;

(2) із МСТОМ більше 3175 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 1987 року або пізніше цієї дати.

(b) CVR повинен бути здатний зберігати та записувати дані впродовж щонайменше:

(1) попередніх двох годин у випадку вертольотів, визначених у (a)(1) та (a)(2), якщо індивідуальний CofA видано 01 січня 2016 року або пізніше цієї дати;

(2) попередньої однієї години для вертольотів, визначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA було видано 01 серпня 1999 року або пізніше, але до 1 січня 2016 року;

(3) попередніх 30 хвилин для вертольотів, визначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA видано до 01 серпня 1999 року;

(4) попередніх 30 хвилин для вертольотів, визначених у (a)(2), якщо індивідуальний CofA видано до 1 січня 2016 року;

(c) Не пізніше 01 січня 2019 року CVR повинен записувати на засоби інші від магнітної стрічки та магнітного дроту.

(d) CVR повинен записувати дані з відміткою часу:

(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 сповіщення пасажирів, якщо така встановлена на борту;

(3) звуковий фон в кабіні льотного екіпажу, в тому числі безперервно:

(i) для вертольотів, яким індивідуальний CoFA було видано 01 серпня 1999 року або пізніше цієї дати, звукові сигнали від кожного мікрофону члена екіпажу;

(ii) для вертольотів, яким індивідуальний CoFA було видано до 01 серпня 1999 року, звукові сигнали від кожного мікрофону члена екіпажу (де це є доречним);

(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 руху вертольота з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли вертоліт вже не рухається з використанням тяги своїх двигунів.

(f) На додаток до (e), для вертольотів, котрим індивідуальний CoFA було видано 1 серпня 1999 року або пізніше цієї дати:

1) CVR повинен розпочинати автоматичний запис до руху вертольота з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення

польоту, до моменту коли вертоліт вже не рухається з використанням тяги своїх двигунів;

2) в залежності від електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якнайскоріше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку виконання польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів по завершенню польоту.

(g) Якщо CVR не розгортається, він повинен мати спеціальний прилад для того, щоб допомогти відшукати його під водою. Не пізніше 01 січня 2020 року, цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо CVR розгортається, він повинен мати автоматичний аварійний радіомаяк.

#### CAT.IDE.H.190 Бортовий реєстратор польотних даних

(a) Нижченаведені вертольоти повинні бути обладнані бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та зберігання даних, та для якого існує метод легкого отримання відповідних даних з інформаційного носія:

(1) вертольоти із МСТОМ більше 3175 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 серпня 1999 року або пізніше цієї дати;

(2) вертольоти із МСТОМ більше 7000 кг або з MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 1989 року або пізніше цієї дати, але до 1 серпня 1999 року.

(b) FDR повинен записувати наступні параметри, які вимагаються для точного визначення:

(1) траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигуна, пілотування та конфігурації та бути здатним зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх 10 годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 2016 року або пізніше цієї дати;

(2) траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигуна, пілотування та конфігурації та бути здатним зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх восьми годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), які вперше отримали індивідуальний CofA до 01 січня 2016 року;

(3) траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигуна, пілотування та конфігурації та бути здатним зберігати дані, записані протягом як мінімум попередніх п'яти годин для вертольотів, зазначених у (a)(2).

(c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з даними, які відображаються для льотного екіпажу.

(d) FDR повинен розпочинати запис ще до руху вертольота з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли вертоліт вже не рухається з використанням тяги своїх двигунів.

(e) Якщо FDR не розгортається, він повинен мати спеціальний прилад для того, щоб допомогти відшукати його під водою. Не пізніше 01 січня 2020

року, цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо FDR розгортається, він повинен мати автоматичний аварійний радіомаяк.

#### CAT.IDE.H.195 Запис з лінії прийому-передачі даних

(a) Вертольоти, яким індивідуальний CofA виданий 08 квітня 2014 року або пізніше цієї дати, які мають технічну можливість використовувати лінії каналу зв'язку даних та від яких вимагається бути обладнаним CVR відповідно до вимог, повинні забезпечувати запис на реєстратор нижченаведене:

(1) інформаційні повідомлення лінії каналу зв'язку даних, пов'язані з ATS-повідомленнями від та до вертольота, включаючи повідомлення стосовно таких типів обміну даними:

(i) ініціювання передачі даних по каналу;

(ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;

(iii) адресного спостереження у польоті;

(iv) польотної інформації;

(v) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури системи, спостереження за віщанням/сигналами повітряного судна;

(vi) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, дані експлуатаційного контролю;

(vii) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, графіками;

(2) інформацію, яка дозволяє відповідне корегування із пов'язаними записами, які відносяться до даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами вертольота;

(3) інформацію про час та пріоритет повідомлень у лінії передачі даних, беручи при цьому до уваги конкретну архітектуру системи.

(b) Реєстратор повинен застосовувати спосіб цифрового запису та зберігання даних, а також спосіб отримання відповідних даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, з даними, які записані на землі.

(c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж терміну, який визначено для CVR у CAT.IDE.H.185.

(d) Якщо реєстратор не розгортається, то він повинен бути обладнаний відповідним приладом для того, щоб його можна було би відшукати у воді. Не пізніше 01 січня 2020 року, цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо реєстратор розгортається, то він повинен мати автоматичний аварійний радіомаяк.

(e) Вимоги, які є застосовними для логіки реєстратора «пуск-зупинка», є аналогічними вимогам, які існують для логіки «пуск-зупинка» у CVR, описаної у CAT.IDE.H.185(d) та CAT.IDE.H.185(e).

CAT.IDE.H.200 Комбінований реєстратор



Дотримання вимоги щодо CVR і FDR може бути досягнуто за рахунок одного комбінованого реєстратора.

CAT.IDE.H.205 Сидіння, ремені безпеки, системи фіксації та системи безпеки дитини

(a) Вертольоти повинні бути обладнанні:

(1) кріслом або спальним місцем для кожної людини на борту, вік якої становить 24 місяці та більше;

(2) ременями безпеки на кожному пасажирському сидінні та ременями фіксації на кожному спальному місці;

(3) для вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 серпня 1999 року або пізніше цієї дати - ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському сидінні для усіх осіб віком старше 24 місяців;

(4) система безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту яка молодша 24 місяців;

(5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у випадку різкого гальмування;

(6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожне сидіння для мінімально необхідного кабінного екіпажу.

(b) ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен:

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на сидіннях льотного екіпажу, на сидіннях поруч із сидінням пілота та на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу, включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного.

#### CAT.IDE. H.210 Умовні знаки «пристебніть ремені безпеки та не палити»

Вертольоти, в яких не всі пасажирські сидіння можна бачити з місць льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобом відображення, який показуватиме усім пасажирам та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонено.

#### CAT.IDE.H.220 Аптечка першої допомоги

(a) Вертольоти повинні мати на борту щонайменше одну аптечку першої допомоги.

(b) Аптечки першої допомоги повинні бути:

(1) легкодоступними для використання;

(2) підтримуватися у 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 10000 футів, повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати кисень згідно даних таблиць нижче.

Таблиця 9

Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для вертольотів без гермокабін складної конструкції

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу під час виконання службових обов'язків у кабіні, а також члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу виконувати їхні обов'язки	Увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 10000 футів.
2. Членів кабінного екіпажу, які необхідні	Увесь польотний час на барометричній висоті більше 13000 футів, та для будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин - коли барометрична висота перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів.
3. Додаткових членів екіпажу та 100% пасажирів <sup>(*)</sup>	Увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.
4. 10% пасажирів <sup>(*)</sup>	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті, яка

	перевищує 10000 футів, але не більше 13000 футів
(*) Кількість пасажирів у таблиці 9 означає фактичну кількість пасажирів на борту, включаючи осіб молодше 24 місяців.	

Таблиця 10

Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для вертольотів без гермокабін іншої ніж складної конструкції

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1 Персонал кабіни льотного екіпажу під час виконання службових обов'язків у кабіні, члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу виконувати їхні обов'язки, а також необхідні члени кабінного екіпажу	Увесь польотний час на барометричній висоті більше 13000 футів, та для будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин - коли барометрична висота перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів.
2. Додаткових членів екіпажу та 100% пасажирів (*)	Увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.
3. 10% пасажирів (*)	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті, яка перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів
(*) Кількість пасажирів у таблиці 10 означає фактичну кількість пасажирів на борту, включаючи осіб молодше 24 місяців.	

(a) Вертольоти повинні мати на борту щонайменше один ручний вогнегасник у кабіні льотного екіпажу.

(b) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути розташований (або бути легкодоступним для використання) у кожній кухні на борту, яка не розміщена у головному пасажирському салоні.

(c) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути розташований у кожному вантажному відсіку, до якого у польоті мають доступ члени екіпажу.

(d) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту мають відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у даному відсіку; також, тип вогнегасної речовини повинен бути обраний таким чином, щоб звести до мінімуму ефект концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

(e) Таблиця 11 містить мінімальну кількість переносних вогнегасників, якими мають бути обладнані вертольоти; такі вогнегасники повинні бути зручно розташовані у кожному пасажирському салоні для можливого використання у разі виникнення пожежної небезпеки.

Таблиця 11

Кількість переносних вогнегасників

MOPSC	Кількість вогнегасників
-------	-------------------------

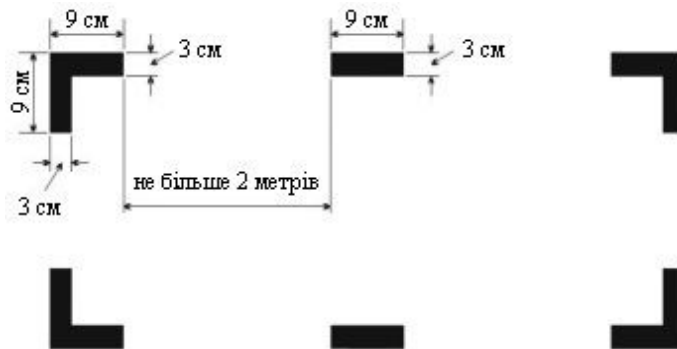
7-30	1
31-60	2
61-200	3

### CAT.IDE.H.260 Маркування місць аварійного вирубування

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі вертольота, які більше підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення надзвичайних ситуацій, такі місця повинні маркуватися у відповідності до зображеного на малюнку 1.

Малюнок 1

### Маркування місць аварійного вирубування обшивки



### CAT.IDE.H.270 Мегафони

Вертольоти з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані одним портативним мегафоном на батареях, який є легкодоступним для використання членами екіпажу у випадку аварійної евакуації.

## CAT.IDE.H.275 Аварійне освітлення та маркування

(a) Вертольоти з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані наступним:

(1) системою аварійного освітлення із незалежним джерелом живлення для забезпечення процесу евакуації з вертольота;

(2) освітленими аварійні виходами із відповідним маркуванням, яке є видимим у денний та нічний час.

(b) Вертольоти повинні бути обладнані аварійними виходами із відповідним маркуванням, видимим у денний та нічний час під час експлуатації згідно:

(1) льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 – польотів над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає 10 хвилинам (або більше) польотного часу на стандартній крейсерській швидкості;

(2) льотно-технічних характеристик класу 3 – польотів над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає трьом хвилинам (або більше) польотного часу на стандартній крейсерській швидкості.

## CAT.IDE.H.280 Аварійний радіомаяк (ELT)

(a) Вертольоти повинні бути обладнані як мінімум одним автоматичним ELT.

(b) 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 обладнанні рятувальними жилетами по одному на кожну особу, що знаходиться на борту або у випадку осіб молодше 24 еквівалентними плавзасобами; зазначені засоби повинні розташовуватися у легкодоступних місцях для забезпечення безпечної експлуатації згідно:

(1) льотно-технічних характеристик класах 1 та 2 – при польотах над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає 10 хвилинам (або більше) польотного часу на стандартній крейсерській швидкості;

(2) льотно-технічних характеристик класу 3 – при польотах над водною поверхнею за межами дистанції, на якій ще можлива посадка з маневром авторотації;

(3) льотно-технічних характеристик класах 2 та 3 – при зльоті та посадці на аеродромі (або експлуатаційному майданчику), де траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.

(b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний плавзасіб повинен бути обладнаний засобами електричного освітлення з метою сприяння визначенню місцезнаходження осіб.

## CAT.IDE.H.295 Захисні костюми членів екіпажу

Кожний член екіпажу повинен бути одягнений у захисний костюм для забезпечення безпечної експлуатації згідно льотно-технічних характеристик класу 3 – при польотах над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще



можлива посадка з маневром авторотації або безпечна вимушена посадка, коли отримані командиром судна зведення або прогнози погоди показують, що впродовж польоту температура морської води становитиме менше  $+10^{\circ}\text{C}$ .

CAT.IDE.H.300 Рятувальні плоти, рятувальні аварійні радіомаяки (ELT), та засоби аварійного порятунку у разі виконання тривалих польотів над водною поверхнею

Вертольоти, які експлуатуються:

(а) згідно льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 для виконання польотів над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості;

(б згідно льотно-технічних характеристик класу 3 для виконання польотів над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж трьом хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, повинні бути обладнанні наступним:

(1) вертоліт, який має на борту менше 12 осіб - щонайменше одним рятувальним плотом із номінальною місткістю не менше максимального числа людей на борту, розташованим на борту у такий спосіб, який максимально полегшує його швидке розгортання у аварійній ситуації;

(2) вертоліт, який має на борту більше 11 осіб - щонайменше два рятувальних плотів, розташованих на борту у такий спосіб, який максимально полегшує їхнє швидке розгортання у аварійній ситуації; таких плотів має вистачити для розташування усіх людей на борту, а у разі втрати одного з таких

плотів решта їх повинна припускати таке перевантаження, яке дозволить вмістити всіх людей на борту вертольота;

(3) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного необхідного рятувального плоту;

(4) рятувальним обладнанням, включаючи засоби життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.

#### CAT.IDE.H.305 Засоби аварійного рятування

Вертольоти, які експлуатуються над районами, де умови пошуку та порятунку будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнанні:

(a) Сигнально-аварійним обладнанням;

(b) Щонайменше одним ELT;

(c) Додатковими засобами аварійного рятування на маршруті польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

CAT.IDE.H.315 Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води – різноманітне обладнання

Вертольоти, які є сертифікованими для експлуатації на поверхні води, повинні бути обладнанні наступним:

(a) Якорем та іншим обладнанням для допомоги у швартуванні, постановці на якір або переміщенні вертольота у воді; такі бортові пристрої повинні мати відповідну вагу, розміри та характеристики керованості;

(b) Обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно положень Міжнародних правил попередження зіткнення на морі (якщо це доречно).

CAT.IDE.H.320 Вимушена/аварійна посадка на воду – усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею

(a) Для експлуатації згідно льотно-технічних характеристик класу 1 або 2 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 відповідно до застосовних положень норм льотної придатності.

(b) Конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду відповідно до застосовних положень норм льотної придатності, вертольоти повинні бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду або вертольоти повинні бути оснащеними відповідним аварійно-рятувальним обладнанням для експлуатації згідно:

(1) льотно-технічних характеристик класу 1 або 2 - над водою у сприятливому середовищі на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості;

(2) льотно-технічних характеристик класу 2 - під час зльоту або посадки на воду, за винятком експлуатації вертольотів для комерційної експлуатації з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS), де з метою мінімізації зовнішнього впливу посадка та зліт на експлуатаційних майданчиках HEMS, розташованих у густонаселених районах, виконується над поверхнею води;

(3) льотно-технічних характеристик класу 3 - над водною поверхнею за межами дистанцій безпечної вимушеної посадки на поверхню землі.

#### CAT.IDE.H.325 Гарнітура

Якщо є потреба використовувати радіокомунікаційне та/або радіонавігаційне обладнання, вертольоти повинні бути обладнанні гарнітурою зі штанговим мікрофоном або еквівалентним пристроєм із кнопкою передачі на приладі керування вертольотом; така гарнітура повинна бути у кожного пілота та/або члена льотного екіпажу, який знаходиться на своєму робочому місці.

#### CAT.IDE.H.330 Радіокомунікаційне обладнання

(a) Вертольоти повинні бути обладнанні радіокомунікаційним обладнанням згідно з вимогами застосовних правил повітряного руху.

(b) Радіокомунікаційне обладнання повинно забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

#### CAT.IDE.H.335 Щиток керування переговорним приладом

Вертольоти, які експлуатуються згідно IFR, повинні бути обладнані щитком керування переговорним приладом, яким можна управляти з кожного робочого місця члена екіпажу.

CAT.IDE.H.340 Радіобладнання для експлуатації за VFR по маршрутах з навігацією по візуальним орієнтирам

Вертольоти, які експлуатуються згідно VFR по маршрутах з навігацією по візуальним орієнтирам, повинні бути обладнані радіобладнанням, яке за нормальних умов поширення радіохвиль має функціонувати наступним чином:

(a) обмінюватися інформацією з відповідними наземними станціями;

(b) спілкуватися з відповідними АТС станціями будь-якої точки контрольованого повітряного простору, в якому запланований відповідний маршрут;

(c) отримувати метеорологічну інформацію.

CAT.IDE.H.345 Комунікаційне та навігаційне обладнання для експлуатації за IFR або VFR по маршрутах без навігації по візуальним орієнтирам

(a) Вертольоти, які експлуатуються згідно IFR або VFR по маршрутах без навігації по візуальним орієнтирам, повинні бути обладнані комунікаційним та навігаційним обладнанням згідно застосовного стандарту льотної придатності.

(b) Таке обладнання повинно включати не менше двох незалежних систем радіокомунікації, які за нормальних умов експлуатації потрібні для спілкування з відповідною наземною станцією з будь-якої точки на маршруті або точки відхилення від маршруту.

(c) Вертольоти повинні мати відповідно навігаційне обладнання для того, щоб у разі відмови одного з блоків такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта блоків підтримувала безпечну навігацію згідно польотного завдання.

(d) Вертольоти, які експлуатуються на маршрутах, де планується посадка у складних метеорологічних умовах (ІМС), повинні оснащуватися відповідними обладнанням, що забезпечує навігацію до точки візуальної посадки для кожного посадкового аеродрому та будь-якого наміченого запасного аеродрому.

(e) Для експлуатації PBN повітряне судно повинно відповідати вимогам сертифікації льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

#### CAT.IDE.H.350 Відповідач

Вертольоти повинні бути обладнанні відповідачем вторинного оглядового радіолокатора (SSR) датчика барометричної висоти та у разі потреби будь-яким іншим типом SSR відповідачем, який є необхідним для виконання даного рейсу.

#### CAT.IDE.H.355 Управління даними електронної навігації

(a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних програмах повітряного судна повинні відповідати вимогам до якості даних, які є належними для передбачуваного використання даних.

(b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і введення поточних і незмінних авіаційних баз даних для всіх повітряних суден, які вимагають їх.

(c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо звітності про події, як це визначено в Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти постачальникам бази даних випадки помилок, суперечливих або відсутніх даних, від яких обґрунтовано може бути очікування, що вони становитимуть небезпеку для польоту. У таких випадках, експлуатант повинен інформувати членів льотного екіпажу та інших відповідних співробітників, а також повинен забезпечувати, щоб помилкові дані не використовувалися.

## РОЗДІЛ 4

### ПЛАНЕРИ

#### CAT.IDE.S.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися відповідно до положень Регламенту (EU) № 748/2012 якщо вони:

(1) використовується льотним екіпажем для контролю траєкторії польоту;

(2) використовуються відповідно до CAT.IDE.S.140;

(3) використовуються відповідно до CAT.IDE.S.145; або

(4) встановлені на планері.

(b) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини що не потребують схвалення відповідно до положень Регламенту (EU) № 748/2012:

(1) портативний освітлювальний прилад;

(2) хронометр; і

(3) рятувальне та сигнальне обладнання.

(c) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини та іншими положеннями, але перевозяться на борту, повинні відповідати таким вимогам:

(1) дані, які надаються за допомогою цих приладів та обладнання не повинні використовуватися льотним екіпажем для дотримання вимог положень Додатку I до Регламенту (ЄС) № 216/2008; і

(2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність планера, навіть у випадку їхніх збоїв або виникнення несправностей.

(d) Прилади та обладнання повинні бути зручними у керуванні та легкодоступними з будь-якого робочого місця членів екіпажу.



(e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання має знаходитися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

#### CAT.IDE.S.105 Мінімальний комплект обладнання для польоту

Не можна розпочинати виконання польоту, якщо будь-який з приладів, одиниць обладнання або функцій планера, необхідних для запланованого польоту, знаходяться у непрацюючому стані або відсутні, за виключенням коли планер експлуатується відповідно до MEL експлуатанта.

#### CAT.IDE.S.110 Польоти згідно VFR – польотні та навігаційні прилади

(a) Планери, які експлуатуються вдень згідно VFR, повинні бути обладнані наступними засобами для вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу у випадку планерів з маршовими двигунами;
- (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;
- (3) барометричного тиску;
- (4) швидкості за приладами.

(b) Планери, які експлуатуються в умовах, коли планер не може підтримуватися на бажаній висоті без посилок на один чи більше додаткових приладів повинні на додаток до (a) бути обладнані засобами для вимірювання та відображення:

- (1) вертикальної швидкості;

(2) просторового положення або повороту і ковзання;

(3) магнітного курсу.

#### CAT.IDE.S.115 Політ в хмарах — польотне та навігаційне обладнання

Планери, що виконують політ в хмарах, повинні бути оснащені пристроями для вимірювання та відображення:

(a) магнітного курсу;

(b) часу у годинах, хвилинах та секундах;

(c) барометричного тиску;

(d) швидкості за приладами;

(e) вертикальної швидкості;

(f) просторового положення чи повороту і ковзання.

#### CAT.IDE.S.120 Сидіння та системи фіксації

(a) Планери повинні бути обладнанні:

(1) сидінням для кожної особи на борту; і

(2) ременем безпеки з верхньою системою фіксацією тулуба на кожне сидіння відповідно до AFM.

(b) ремінь безпеки з верхньою системою фіксацією тулуба повинен мати єдину точку визволення.

#### CAT.IDE.S.125 Додатковий кисень

Планери, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10000 футів, повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати кисень для:

(a) членів екіпажу на будь-який інтервал часу більшого 30 хвилин - коли барометрична висота перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів;та

(b) всіх членів екіпажу та пасажирів на увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.

#### CAT.IDE.S.130 Політ над водною поверхнею

Командир планера, що виконує політ над водною поверхнею, повинен визначити ризики для виживання осіб, що знаходяться на борту планера в разі вимушеної посадки на воду на підставі якої він/вона визначає перевезення:

(a) рятувального жилета або рівноцінного індивідуального плавзасобу для кожної особи на борту, який повинен зберігатися у легкодоступному місці від місця особи, для якої він призначений;

(b) ELT або персонального маяка місцезнаходження (PLB), що перевозиться членом екіпажу чи пасажиром, який повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

(c) Обладнання для подачі сигналів лиха, коли політ:

(1) над водною поверхнею поза відстанню планерування від землі; або

(2) де зліт або траєкторія заходження на посадку розташований/а таким чином над водною поверхнею, щоб у разі невдачі була б імовірність вимушеної посадки на воду.

#### CAT.IDE.S.135 Засоби аварійного рятування

Планери, які експлуатуються над районами, де умови пошуку та порятунку будуть вкрай ускладнені, повинні оснащуватися такими сигнальними пристроями та аварійно-рятувальним обладнанням, які доречні для району, над яким виконується політ.

#### CAT.IDE.S.140 Радіокомунікаційне обладнання

(a) На виконання вимог правил повітряного простору над яким виконується політ, планери повинні бути оснащені засобами радіозв'язку, здатними підтримувати двосторонній зв'язок із тими аеронавігаційними станціями чи тими частотами для відповідності вимогам повітряного простору.

(b) Комунікаційне радіообладнання, якщо це вимагається (a) повинно забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

#### CAT.IDE.S.145 Навігаційне обладнання

Планери повинні бути обладнанні навігаційним обладнанням, що задіяні відповідно до:

- (a) плану польоту служби ATS, якщо застосовно;
- (b) застосовним вимогам повітряного простору.

#### CAT.IDE.S.150 Відповідач

На виконання вимог правил повітряного простору, над яким виконується політ, планери повинні бути обладнанні відповідач вторинного оглядового радіолокатора (SSR) з усіма необхідними функціями.

## РОЗДІЛ 5

### АЕРОСТАТИ

#### CAT.IDE.V.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися відповідно до положень Регламенту (EU) № 748/2012, якщо вони:

- (1) використовується льотним екіпажем для визначення траєкторії польоту;

(2) використовуються відповідно до CAT.IDE.V.155; або

(3) встановлені на аеростаті.

(b) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, що не потребують схвалення:

(1) портативний освітлювальний прилад;

(2) хронометр;

(3) аптечка;

(4) рятувальне та сигнальне обладнання;

(5) альтернативне джерело запалювання;

(6) полотно для гасіння вогню або вогнестійка кришка;

(7) трос;

(8) ніж.

(c) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини та іншими положеннями, але перевозяться на борту, повинні відповідати таким вимогам:

(1) дані, які надаються за допомогою цих приладів та обладнання не повинні використовуватися льотним екіпажем для дотримання вимог положень Додатку I до Регламенту (ЄС) № 216/2008; і

(2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність аеростата, навіть у випадку їхніх збоїв або виникнення несправностей.

(d) Прилади та обладнання повинні бути зручними у керуванні та легкодоступними з будь-якого робочого місця членів екіпажу.

(e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно знаходитися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

#### CAT.IDE.V.105 Мінімальний комплект обладнання для польоту

Не можна розпочинати виконання польоту, якщо будь-який з приладів, одиниць обладнання або функцій аеростата, необхідних для запланованого польоту, знаходяться у непрацюючому стані або відсутні, за виключенням, коли аеростат експлуатується відповідно до MEL експлуатанта.

#### CAT.IDE.V.110 Експлуатаційні вогні

Аеростати, що виконують польоти вночі, повинні бути обладнанні:

(a) вогнями для попередження зіткнень;

(b) засобами для забезпечення достатньої освітленості для всіх приладів і обладнання, необхідних для безпечної експлуатації аеростата; та

(c) портативний освітлювальний прилад.

CAT.IDE.V.115 Польоти згідно VFR – польотні, навігаційні прилади та пов'язане обладнання

Аеростати, які експлуатуються за VFR, повинні бути обладнані:

(a) приладами для відображення напрямку відхилення;

(b) засобами для вимірювання та відображення:

(1) часу у годинах, хвилинах та секундах;

(2) вертикальної швидкості, якщо це вимагається AFM;

(3) барометричного тиску, якщо це вимагається AFM, якщо це вимагається правилами повітряного простору або коли висоту необхідно контролювати для використання кисню; та

(4) за винятком газових аеростатів - тиску кожної лінії подачі газу для згоряння.

#### CAT.IDE.V.120 Системи фіксації

Аеростати з окремою кабіною для командира повинні бути обладнані системою фіксації для командира.

#### CAT.IDE.V.125 Аптечка

(a) Аеростати повинні бути обладнані аптечкою.

(b) Додаткова аптечка повинна перевозитися в транспортному засобі.

(c) Аптечка повинна бути:



(1) легкодоступна для використання;

(2) з актуальною датою придатності.

#### CAT.IDE.V.130 Додатковий кисень

Аеростати, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10000 футів, повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати кисень для:

(a) членів екіпажу на будь-який інтервал часу більшого 30 хвилин - коли барометрична висота перевищує 10000 футів та не перевищує 13000 футів; та

(b) всіх членів екіпажу та пасажирів на весь польотний час, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.

#### CAT.IDE.V.135 Переносні вогнегасники

Теплові аеростати повинні бути обладнані щонайменше одним ручним вогнегасником відповідно до вимог застосовних норм льотної придатності.

#### CAT.IDE.V.140 Політ над водною поверхнею

Командир аеростата, що виконує політ над водною поверхнею, повинен визначити ризики для виживання осіб, що знаходяться на борту планера в разі вимушеної посадки на воду на підставі якої він/вона визначає перевезення:

(a) рятувального жилета або рівноцінного індивідуального плавзасобу для кожної особи на борту, яка молодша 24 місяців, який повинен зберігатися у легкодоступному місці від місця особи, для якої він призначений;

(b) ELT або персонального маяка місцезнаходження (PLB), що перевозиться членом екіпажу або пасажиром, який повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц; та

(c) обладнання для подачі сигналів лиха.

#### CAT.IDE.V.145 Засоби аварійного рятування

Аеростати, які експлуатуються над районами, де умови пошуку та порятунку будуть вкрай ускладнені, повинні оснащуватися такими сигнальними пристроями та аварійно-рятувальним обладнанням, які доречні для району, над яким виконується політ.

#### CAT.IDE.V.150 Різне обладнання

(a) Аеростати повинні оснащуватися захисними рукавичками для кожного члена екіпажу.

(b) Теплові аеростати повинні оснащуватися:

(1) альтернативним джерелом запалювання;

(2) засобами для вимірювання та відображення кількості палива;

(3) полотном для гасіння вогню або вогнестійкою кришкою; і

(4) тросом щонайменше довжиною 25 метрів.

(c) Газові аеростати повинні бути обладнанні:

(1) ножем; і

(2) тросом щонайменше довжиною 20 метрів виготовленого з натурального волокна або матеріалу, для нейтралізації електростатичних зарядів.

#### CAT.IDE.V.155 Радіокомунікаційне обладнання

(а) На вимогу правил повітряного простору, над яким виконується політ, аеростати повинні бути оснащені засобами радіозв'язку, здатними підтримувати двосторонній зв'язок із тими аеронавігаційними станціями або частотами для відповідності вимогам повітряного простору.

(б) Радіокомунікаційне обладнання, якщо це вимагається (а) повинно забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

#### CAT.IDE.V.160 Відповідач

На виконання вимог правил використання повітряного простору, над яким виконується політ, аеростати повинні бути обладнані відповідачем вторинного оглядового радіолокатора (SSR) з усіма необхідними можливостями.