

ДОДАТОК V

СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ ЧАСТИНА – SPA (надалі Part-SPA)

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

SPA.GEN.100 Компетентний орган

В Україні компетентним органом для видачі спеціальних схвалень призначений уповноважений орган з питань цивільної авіації (надалі компетентний орган).

SPA.GEN.105 Заява на видачу спеціального схвалення

(а) Експлуатант, який подає заяву на видачу спеціального схвалення, повинен подати компетентному органу документацію, зазначену у відповідній Підчастині, разом із такою інформацією:

(1) назву, адресу та поштову адресу заявника;

(2) опис запланованої експлуатації.

(б) Експлуатант повинен надати компетентному органу такі дані:

(1) дотримання вимог застосовної Підчастини;

(2) стосовно того, що враховані відповідні елементи обов'язкової частини даних для забезпечення експлуатації, запроваджених згідно з Регламентом (ЄС) № 748/2012.

(с) Експлуатант повинен вести облікові документи, пов'язані з даними, зазначеними в (а) і (b) як мінімум протягом терміну експлуатації, яка вимагає спеціального схвалення, або якщо застосовно, відповідно до Додатку III (Part-ORO).

SPA.GEN.110 Повноваження експлуатанта, який має спеціальне схвалення

Обсяг діяльності, який схвалений для здійснення експлуатантом, повинен бути задокументований та зазначений:

(а) для експлуатантів, що мають сертифікат експлуатанта (АОС) – в експлуатаційних специфікаціях до АОС;

(b) для інших експлуатантів – перелік спеціальних схвалень.

SPA.GEN.115 Зміни у спеціальних схваленнях

Якщо зміни впливають на умови спеціального схвалення, то експлуатант повинен надати відповідну документацію компетентному органу та отримати попереднє схвалення на експлуатацію.

SPA.GEN.120 Підтримання терміну дії спеціального схвалення

Спеціальні схвалення видають на невизначений термін. Вони залишаються дійсними, якщо експлуатант дотримується вимог, пов'язаних із

спеціальним схваленням і враховує відповідні елементи, які визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації, запроваджених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЯ НАВІГАЦІЇ, ЩО ЗАСНОВАНА НА ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНИХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

SPA.PBN.100 Експлуатація PBN

(a) Схвалення вимагається для кожного з наступних специфікацій PBN:

(1) RNP AR APCH; та

(2) RNP 0.3 для експлуатації вертольотів.

(b) Схвалення для експлуатації RNP AR APCH повинно дозволяти громадську експлуатацію згідно з процедурами заходження на посадку за приладами, які відповідають застосовним процедурам ІКАО щодо критеріїв проектування.

(c) Процедура спеціального схвалення для RNP AR APCH або RNP 0.3 повинно бути обов'язковим для приватної експлуатації згідно з процедурами заходження на посадку за приладами або для будь-якої громадської експлуатації згідно з процедурою заходження на посадку за приладами, яка не відповідає застосовним процедурам ІКАО щодо критеріїв проектування, або, якщо це вимагається збірником аеронавігаційної інформації (AIP) або компетентним органом.

SPA.PBN.105 Експлуатаційне схвалення PBN

Для отримання спеціального схвалення PBN від компетентного органу експлуатант повинен підтвердити, що:

(a) відповідне схвалення льотної придатності, підходить для передбачуваної експлуатації PBN, зазначено в AFM або іншому документі, який був затверджений органом з сертифікації в рамках оцінки льотної придатності або на основі такого схвалення;

(b) було запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу та відповідного персоналу, задіяного в підготовці до польоту;

(c) була виконана оцінка безпеки польотів;

(d) було запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:

(1) обладнання, яке планується використовувати, включаючи експлуатаційні обмеження та відповідні записи у переліку мінімального обладнання (MEL);

(2) складу, кваліфікації та досвіду льотного екіпажу;

(3) процедур звичайних, позаштатних та на випадок непередбачуваних ситуацій;

(4) управління електронними навігаційними даними;

(e) було зазначено перелік подій, що потребують звітності;

(f) було запроваджено програму моніторингу управління RNP для експлуатації RNP AR APCH, якщо це застосовано.

ПІДЧАСТИНА С

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗГІДНО З ВИЗНАЧЕНИМИ ТЕХНІЧНИМИ ВИМОГАМИ ДО МІНІМАЛЬНИХ НАВІГАЦІЙНИХ ХАРАКТЕРИСТИК (MNPS)

SPA.MNPS.100 Експлуатація MNPS

Повітряне судно може експлуатуватись у повітряному просторі із визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик відповідно до регіональних додаткових процедур, у яких встановлено технічні вимоги до мінімальних навігаційних характеристик, лише якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу на таку експлуатацію.

SPA.MNPS.105 Експлуатаційне схвалення MNPS

Для отримання експлуатаційного схвалення MNPS від компетентного органу експлуатант повинен підтвердити, що:

- (a) навігаційне обладнання відповідає необхідним характеристикам;
- (b) навігаційні відображення, індикатори й елементи управління є видимими і будь-який із пілотів може працювати з ними зі свого місця;
- (c) було запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, задіяних в експлуатації;
- (d) було запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:

- (1) обладнання, яке планується використовувати, включаючи експлуатаційні обмеження та відповідні записи у MEL;
- (2) складу льотного екіпажу й вимог щодо досвіду;
- (3) звичайних процедур;
- (4) процедур на випадок непередбачуваних ситуацій;
- (5) контролю і звітності про інциденти.

ПІДЧАСТИНА D

ЕКСПЛУАТАЦІЯ В ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ ЗІ ЗМЕНШЕНИМ МІНІМУМОМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЕШЕЛОНУВАННЯ (RVSM)

SPA.RVSM.100 Експлуатація RVSM

У визначеному повітряному просторі літальний апарат можна експлуатувати лише там, де скорочений мінімальний інтервал ешелонування у 300 м (1000 футів) застосовується між ешелонами польотів (FL) 290 і FL 410 включно, якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу на таку експлуатацію.

SPA.RVSM.105 Експлуатаційне схвалення RVSM

Для отримання експлуатаційного схвалення RVSM від компетентного органу експлуатант повинен підтвердити, що:

- (a) він отримав схвалення RVSM щодо льотної придатності;
- (b) було запроваджено процедури відстеження й повідомлення про помилки в дотриманні висоти;
- (c) було запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, задіяних в експлуатації;
- (d) було запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (1) обладнання, яке планується використовувати, включаючи експлуатаційні обмеження та відповідні записи у переліку мінімального обладнання (MEL);
 - (2) складу льотного екіпажу й вимог щодо досвіду;
 - (3) планування польотів;
 - (4) передпольотних процедур;
 - (5) процедур, які потрібно виконати до входу в повітряний простір RVSM;
 - (6) процедур під час польоту;
 - (7) процедур після завершення польоту;
 - (8) повідомлення про інциденти;
 - (9) спеціальних регіональних експлуатаційних процедур.

SPA.RVSM.110 Вимоги до обладнання RVSM

Повітряні судна, що експлуатуються в повітряному просторі RVSM, повинні бути обладнані:

(a) двома незалежними системами вимірювання висоти;

(b) системою оповіщення висоти;

(c) автоматичною системою контролю висоти;

(d) відповідачем вторинного оглядового радіолокатора (SSR) із системою передачі інформації про висоту, який під'єднується до системи вимірювання висоти, що використовується для контролю висоти.

SPA.RVSM.115 Похибки у дотриманні висоти RVSM

(a) Експлуатант повинен повідомляти про записані або повідомлені випадки похибок у дотриманні висоти, спричинених несправністю обладнання повітряного судна або про похибки експлуатаційного характеру, що становлять або перевищують:

(1) загальну похибку вертикальної висоти (TVE) ± 90 м (± 300 футів);

(2) системну похибку висотоміра (ASE) ± 75 м (± 245 футів); та

(3) відхилення від заданої висоти (AAD) ± 90 м (± 300 футів).

(b) Повідомлення про такі випадки надсилають до компетентного органу протягом 72 годин. Повідомлення повинні включати початковий аналіз факторів, що призвели до похибки та заходи, вжиті для недопущення таких похибок у майбутньому.

(c) При отриманні або фіксації похибок у дотриманні висоти експлуатант повинен вжити негайних заходів для усунення передумов такої похибки і на вимогу компетентного органу подати відповідні звіти.

ПІДЧАСТИНА Е

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗА УМОВ НИЗЬКОЇ ВИДИМОСТІ (LVO)

SPA.LVO.100 Експлуатація в умовах низької видимості

Експлуатант здійснює експлуатацію в умовах низької видимості лише за наявності схвалення компетентного органу:

- (a) зліт в умовах низької видимості (LVTO);
- (b) експлуатація нижче стандартної категорії I (LTS CAT I);
- (c) експлуатація в стандартній категорії II (CAT II);
- (d) експлуатація поза стандартною категорією II (OTS CAT II);
- (e) експлуатація в стандартній категорії III (CAT III);
- (f) заходження на посадку з використанням розширених систем візуального контролю (EVS), для яких застосовується експлуатаційний облік з

метою зниження мінімуму дальності видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не більше ніж на 1/3 заявленого RVR.

SPA.LVO.105 Схвалення LVO

Для отримання схвалення LVO від компетентного органу експлуатант повинен довести виконання вимог цієї Підчастини.

SPA.LVO.110 Загальні експлуатаційні вимоги

(a) Експлуатант здійснює експлуатацію LTS CAT I лише якщо:

(1) кожне відповідне повітряне судно сертифіковане на експлуатацію CAT II;

(2) при заходженні на посадку:

(i) вмикається посадочна автоматика, яка повинна бути схвалена для експлуатації CAT IIIA; або

(ii) використовується схвалена система посадки з індикацією на лобовому склі (HUDLS) до висоти як мінімум 150 футів над порогом злітно-посадкової смуги.

(b) Експлуатант здійснює експлуатацію CAT II, OTS CAT II або CAT III лише якщо:

(1) кожне відповідне повітряне судно сертифіковане для експлуатації з відносною висотою прийняття рішення (DH) нижче 200 футів, чи без DH, і оснащено відповідно до застосовних вимог льотної придатності;

(2) для моніторингу загальної безпеки експлуатації встановлена та підтримується система обліку успішного та неуспішного заходження на посадку та/або автоматичної посадки;

(3) DH визначається за допомогою радіовисотоміру;

(4) екіпаж складається як мінімум із двох пілотів;

(5) всі сигнали висоти нижче 200 футів над перевищенням порогу аеродрому визначаються радіовисотоміром.

(с) Експлуатант повинен здійснювати заходження на посадку з використанням EVS, якщо:

(1) EVS сертифікована для цілей цієї Підчастини і поєднує зображення інфрачервоного датчика з польотною інформацією на HUD;

(2) для експлуатації з RVR нижче 550 м екіпаж складається як мінімум з двох пілотів;

(3) для експлуатації за CAT I візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється як мінімум на висоті 100 футів над підвищенням порогу аеродрому;

(4) експлуатація зі схемою заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV) і експлуатація зі схемою неточного заходження на посадку (NPA) за методом CDFR природній візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється на висоті мінімум 200 футів над підвищенням порогу аеродрому і виконуються такі вимоги:

(i) заходження на посадку здійснюється з використанням режиму вертикальної траєкторії польоту;

(ii) ділянка заходження на посадку від зафіксованої висоти кінцевого етапу заходження на посадку (FAF) до порогу злітно-посадкової смуги є прямою, а різниця між курсом заходження на посадку і центральною лінією злітно-посадкової смуги не перевищує 2° ;

(iii) траєкторія кінцевого етапу заходження на посадку заявлена і не перевищує $3,7^{\circ}$;

(iv) максимальні компоненти бокового вітру, встановлені під час сертифікації EVS, не перевищені.

SPA.LVO.115 Вимоги, пов'язані з аеродромом

(a) Експлуатант не повинен використовувати аеродром для LVO з видимістю менше 800 метрів, якщо тільки:

(1) аеродром не було затверджено для такої експлуатації державою його приналежності;

(2) було запроваджено процедури в умовах низької видимості.

(b) Якщо експлуатант бере аеродром, на якому не застосовуються LVP, то він повинен забезпечити наявність аналогічних правил, що відповідають вимогам LVP на аеродромі. Цю ситуацію потрібно чітко зазначити в керівництві з експлуатації, включаючи керівництво для екіпажу стосовно визначення дійсності еквіваленту LVP.

SPA.LVO.120 Підготовка і кваліфікація льотного екіпажу

Експлуатант повинен слідкувати за тим, щоб перед виконанням LVO:

(a) кожний член льотного екіпажу:

(1) виконував вимоги стосовно підготовки і перевірки, визначені в керівництві з експлуатації, включаючи підготовку на тренажері відтворення умов польоту (FSTD), при експлуатації в граничних величинах RVR/VIS (видимість) і DH, характерних для експлуатації і типу повітряного судна;

(2) був кваліфікованим відповідно до стандартів, визначених в керівництві з експлуатації;

(b) Підготовка й перевірка здійснюються відповідно до детальної програми.

SPA.LVO.125 Експлуатаційні процедури

(a) Експлуатант повинен запровадити процедури та інструкції, що будуть використовуватись для LVO. Ці процедури та інструкції повинні включатись в керівництво з експлуатації і містити обов'язки членів екіпажу під час вирулювання, заходження на посадку, вирівнювання, посадки, виходу з крену та відходу на друге коло.

(b) Перед початком LVO командир повітряного судна повинен переконатись у тому, що:

(1) стан візуальних і невізуальних засобів є задовільним;

(2) введені в дію відповідні LVP згідно з інформацією, отриманою від служб обслуговування повітряного руху (ATS);

(3) члени льотного екіпажу мають належну кваліфікацію.

SPA.LVO.130 Мінімальне обладнання

(a) Експлуатант повинен включити мінімальне обладнання, яке повинно бути готовим до роботи на початку LVO, відповідно до льотного керівництва (AFM) чи іншого затвердженого документа в керівництві з експлуатації або процедурному керівництві як це застосовно.

(b) Командир повітряного судна повинен переконатися, що стан повітряного судна і відповідних систем є належним для виконуваної експлуатації.

ПІДЧАСТИНА F

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗБІЛЬШЕНОЇ ДАЛЬНОСТІ НА ДВОМОТОРНИХ ЛІТАКАХ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Під час CAT експлуатації, двомоторні літаки повинні експлуатуватися поза межами порогової дальності, визначеної відповідно до положень CAT.OP.MPA.140, лише, якщо компетентний орган надав експлуатаційне схвалення на ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Експлуатаційне схвалення ETOPS

Для отримання експлуатаційного схвалення ETOPS від компетентного органу експлуатант повинен підтвердити, що:

(a) розробка і надійність літака та двигуна для ETOPS відповідають запланованій експлуатації;

(b) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу та усього іншого експлуатаційного персоналу, задіяного в цій роботі, а також що члени льотного екіпажу і весь інший експлуатаційний персонал мають кваліфікацію для виконання запланованої роботи;

(c) організація і досвід експлуатанта дають можливість здійснити заплановану експлуатацію;

(d) запроваджені експлуатаційні процедури.

SPA.ETOPS.110 Запасний аеродром по маршруту ETOPS

(a) Запасний аеродром по маршруту ETOPS вважається належним, якщо в очікуваний час використання він є доступним і може забезпечувати необхідні додаткові послуги, такі як служби обслуговування повітряного руху (ATS), належне освітлення, зв'язок, інформація про погодні умови, засоби навігації та аварійно-рятувальні служби, а також має мінімум одну процедуру заходження на посадку за приладами.

(b) Перед початком польоту ETOPS експлуатант повинен переконатись у доступності запасного аеродрому по маршруту ETOPS в межах затвердженого експлуатантом часу відхилення або часу відхилення на основі MEL літака в залежності від того, який із відрізків часу є коротшим.

(с) Експлуатант повинен зазначити будь-які необхідні запасні аеродроми по маршруту ETOPS у експлуатаційному плані польоту і плані польоту ATS.

SPA.ETOPS.115 Мінімум при плануванні запасного аеродрому по маршруту ETOPS

а) Експлуатант обирає аеродром у якості запасного аеродрому по маршруту ETOPS лише за наявності належних звітів або прогнозів погоди або будь-якого їх поєднання; він зазначає, що від очікуваного часу посадки і до однієї години після останнього можливого часу посадки будуть існувати умови на мінімумі або вище мінімуму планування, розрахованого шляхом додавання додаткових лімітів із Таблиці 1.

(b) Експлуатант повинен включити в правила експлуатації метод визначення експлуатаційного мінімуму на запланованому запасному аеродрому по маршруту ETOPS.

Таблиця 1

Мінімум при плануванні запасного аеродрому по маршруту ETOPS

Тип заходження на посадку	Мінімум при плануванні
Точне заходження	DA/H + 200 футів RVR/VIS + 800 м (*)
Система неточного заходження на посадку або заходження на посадку з кола	MDA/H + 400 футів (*) RVR/VIS + 1500 м
(*) VIS: видимість MDA/H: мінімальна абсолютна/відносна висоти зниження	

ПІДЧАСТИНА G

ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

SPA.DG.100 Перевезення небезпечних вантажів

Якщо інше не передбачено Додатком IV (Part-CAT), Додатком VI (Part-NCC), Додатком VII (Part-NCO), Додатком VIII (Part-SPO), експлуатант повинен перевозити небезпечні вантажі повітрям лише за умови отримання схвалення компетентного органу.

SPA.DG.105 Схвалення на перевезення небезпечних вантажів

Для отримання схвалення на перевезення небезпечних вантажів експлуатант, згідно з технічними інструкціями, повинен:

(a) запровадити і реалізувати програму підготовки для всього персоналу і підтвердити компетентному органу, що всі члени персоналу отримали належну підготовку;

(b) запровадити процедури експлуатації для безпечного обслуговування небезпечних вантажів на всіх етапах повітряного перевезення, що містять інформацію та інструкції щодо:

(1) порядку експлуатантом перевезення небезпечних вантажів;

(2) вимог до прийняття, обслуговування, завантаження, складування та розподілу небезпечних вантажів;

(3) заходів, яких потрібно вжити у випадку інциденту з повітряним судном або інциденту при перевезенні небезпечних вантажів;

(4) реагування на надзвичайні ситуації, пов'язані з небезпечними вантажами;

(5) ліквідації будь-якого можливого зараження;

(6) обов'язків відповідних членів персоналу, особливо що стосується наземного обслуговування і управління повітряним судном;

(7) перевірки на наявність пошкоджень, протікання чи зараження;

(8) авіаційних подій із небезпечними вантажами і повідомлення про інциденти.

SPA.DG.110 Інформація і документація про небезпечні вантажі

Згідно з технічними інструкціями, експлуатант повинен:

(а) надати письмову інформацію командирові повітряного судна:

(1) про небезпечні вантажі, які планується перевозити повітряним судном;

(2) для використання у надзвичайних ситуаціях під час польоту;

(b) використовувати контрольну карту прийняття;

(c) забезпечувати наявність необхідних супровідних документів до небезпечних вантажів, оформлених особою, що звертається з проханням про перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом; крім випадків, коли інформація стосовно небезпечних вантажів надається в електронній формі;

(d) слідкувати за тим, щоб у випадку надання документації на небезпечні вантажі у письмовій формі на землі залишалася копія такої документації за наявності можливості доступу до неї протягом обґрунтованого періоду часу до прибуття вантажів у кінцевий пункт;

(e) слідкувати за тим, щоб на землі залишалась копія інформації, що надається командирі повітряного судна і щоб ця копія або інформація, яка міститься в ній, була доступною на аеродромах останньої відправки і наступної планованої посадки до закінчення польоту, до якого відноситься така інформація;

(f) зберігати контрольну карту прийняття, транспортні документи та інформацію для командира повітряного судна принаймні протягом трьох місяців після закінчення польоту;

(g) зберігати документацію про підготовку всього персоналу принаймні протягом трьох років.

ПІДЧАСТИНА Н

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ ІЗ СИСТЕМАМИ ВІЗУАЛІЗАЦІЇ НІЧНОГО БАЧЕННЯ

SPA.NVIS.100 Експлуатація із системами візуалізації нічного бачення (NVIS)

(a) Експлуатація вертольотів згідно VFR вночі за допомогою NVIS дозволяється лише тоді, коли експлуатант отримав на це схвалення компетентного органу.

(b) Для отримання такого схвалення від компетентного органу експлуатант повинен:

(1) здійснювати CAT експлуатацію і мати діючий АОС CAT відповідно до вимог Додатку III (Part-ORO);

(2) підтвердити компетентному органу:

(i) виконання відповідних вимог, що містяться в цій Підчастині;

(ii) успішну інтеграцію всіх елементів NVIS.

SPA.NVIS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації NVIS

(a) До початку експлуатації NVIS кожний вертоліт та все відповідне NVIS обладнання повинно мати схвалення відповідно до застосовних вимог льотної придатності згідно з Регламентом (ЕС) № 748/2012.

(b) Радіовисотомір. Вертоліт повинен бути обладнаний радіовисотоміром, здатним видавати звукове попередження у випадку польоту вертольоту нижче встановленої висоти та звукове і візуальне попередження на висоті, що може обирати пілот, і які можна одразу помітити на всіх етапах польоту з NVIS.

(с) Освітлення, сумісне з NVIS повітряного судна. Для зменшення рівня обмеженості периферійного зору і необхідності розширення обізнаності з ситуацією необхідно забезпечити:

(1) сумісне з NVIS прожекторне освітлення панелі приладів, якщо воно встановлюється, здатне підсвічувати важливі польотні інструменти;

(2) сумісне з NVIS загальне освітлення;

(3) сумісний з NVIS портативний ліхтар;

(4) засоби вимкнення або усунення внутрішнього освітлення, несумісне з NVIS.

(d) Додаткове обладнання NVIS. Повинно бути забезпечене таке NVIS обладнання:

(1) допоміжне або другорядне джерело живлення для окулярів нічного бачення (NVG);

(2) шолом із відповідною NVG накладкою.

(e) Усі необхідні NVG під час польоту з NVIS повинні бути одного типу, покоління й моделі.

(f) Підтримання льотної придатності.

Процедури для підтримання льотної придатності повинні містити інформацію, необхідну для проведення поточного обслуговування і перевірок NVIS обладнання, встановленого на вертольоті і, як мінімум, повинні поширюватись на:

- (i) вітрове скло й ілюмінатори вертольота;
- (ii) освітлення NVIS;
- (iii) NVG;
- (iv) будь-яке додаткове обладнання, яке підтримує експлуатацію NVIS.

Будь-яка подальша модифікація або обслуговування повітряного судна повинна відповідати схваленню NVIS щодо льотної придатності.

SPA.NVIS.120 Експлуатаційний мінімум NVIS

- (a) Не допускається експлуатація нижче погодного мінімуму VFR для відповідного типу нічної експлуатації.
- (b) Експлуатант повинен встановити мінімальну перехідну вагу, при якій може здійснюватися перехід з/до польоту за приладами.

SPA.NVIS.130 Вимоги до екіпажу для експлуатації NVIS

- (a) Відбір. Експлуатант повинен встановити критерії відбору членів екіпажу для польотів з NVIS.
- (b) Досвід. Мінімальний досвід командира повинен становити не менше 20 годин нічних польотів VFR у якості командира вертольота до початку підготовки.

(c) Експлуатаційна підготовка. Усі пілоти повинні пройти експлуатаційну підготовку згідно з процедурами NVIS, які містяться у керівництві з експлуатації.

(d) Актуальність. Усі пілоти і технічний персонал екіпажу NVIS, що експлуатує NVIS, повинні здійснити три польоти з NVIS за останні 90 днів. Для забезпечення актуальності можна здійснити тренувальний політ на вертольоті чи затвердженому повномасштабному тренажері (FFS), який включає в себе елементи, зазначені в (f)(1).

(e) Склад екіпажу. Мінімальна чисельність екіпажу повинна бути більшою, ніж це зазначено:

(1) у керівництві з льотної експлуатації повітряного судна (AFM);

(2) для базової діяльності; або

(3) в експлуатаційному схваленні на польоти з NVIS.

(f) Підготовка та перевірка екіпажу

(1) Підготовка та перевірка здійснюються за детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною до керівництва з експлуатації.

(2) Члени екіпажу

(i) Програми підготовки екіпажу повинні поліпшувати знання про обладнання й функціонування NVIS; поліпшувати координацію роботи екіпажу і включати в себе заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із входом до зони

мінімальної видимості, а також заходи у випадку штатних і нештатних ситуацій при експлуатації NVIS.

(ii) Заходи, зазначені у абзаці (f)(2)(i), оцінюють протягом:

(A) кваліфікаційних перевірок під час нічної експлуатації;

(B) сертифікаційних перевірок.

SPA.NVIS.140 Інформація і документація

У рамках процесу аналізу ризиків та управління ризиками, експлуатант повинен слідкувати за тим, щоб ризики, пов'язані з NVIS, були зведені до мінімуму шляхом зазначення в керівництві з експлуатації відбору, складу й підготовки екіпажів; рівнів обладнання і критеріїв для диспетчерів; а також експлуатаційні процедури і мінімум, таких як експлуатація у звичайних і вірогідних надзвичайних умовах.

ПІДЧАСТИНА I

ЕКСПЛУАТАЦІЯ З ВИКОРИСТАННЯМ ПІДЙОМНОГО ОБЛАДНАННЯ ВЕРТОЛЬОТА

SPA.HHO.100 Експлуатація з використанням підйомного обладнання вертольота (ННО)

(a) Комерційна експлуатація вертольота з використанням підйомного обладнання допускається лише якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу.

(b) Для отримання такого схвалення компетентного органу експлуатант повинен:

(1) здійснювати експлуатацію САТ і мати АОС САТ відповідно до положень Додатку III (Part-ORO);

(2) підтвердити компетентному органу дотримання вимог, що містяться у цій Підчастині.

SPA.ННО.110 Вимоги до обладнання для ННО

(a) Встановлення всього підйомного обладнання вертольота, включаючи будь-яке радіобладнання, що відповідає положенням SPA.ННО.115 та будь-які подальші модифікації, повинні здійснюватися на основі схвалення льотної придатності щодо запланованої діяльності. Допоміжне обладнання розробляють і перевіряють на відповідність певним стандартам відповідно до вимог компетентного органу.

(b) Інструкції з технічного обслуговування обладнання і систем для ННО визначає експлуатант спільно з виробником. Інструкцію включають у програму технічного обслуговування вертольота експлуатанта відповідно до вимог Регламенту (ЕС) № 2042/2003.

SPA.ННО.115 Зв'язок ННО

Необхідно налагодити двосторонній радіозв'язок із організацією, для якої надається ННО і, по можливості, повинні бути забезпечені засоби зв'язку з наземним персоналом на місці роботи ННО для:

(a) експлуатації у морі вдень і вночі;

(b) експлуатації у береговій зоні вночі, за винятком для ННО на експлуатаційному майданчику вертольотів для комерційних повітряних перевезень з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS).

SPA.ННО.125 Вимоги до льотно-технічних характеристик для ННО

За винятком для ННО на експлуатаційному майданчику вертольотів HEMS, ННО повинні бути здатними витримати відмову критичного двигуна(ів) при належній встановленій потужності без шкоди особам/вантажу, третім сторонам чи майну.

SPA.ННО.130 Вимоги до екіпажу для ННО

(a) Відбір. Експлуатант повинен встановити критерії відбору членів екіпажу для завдань ННО з урахуванням попереднього досвіду.

(b) Досвід. Мінімальний досвід командира, який здійснює польоти з експлуатацією ННО, повинен бути не меншим ніж:

(1) Для експлуатації у морі:

(i) 1000 годин у якості командира вертольота або 1000 годин у якості другого пілота при експлуатації ННО, із яких 200 годин у якості командира під наглядом;

(ii) 50 циклів спуску/підйому у морі, з яких 20 циклів роботи вночі, якщо йдеться про нічну експлуатацію, причому цикл спуску/підйому означає один цикл спуску/підйому гачка підйомного обладнання.

(2) У береговій зоні:

(i) 500 у якості командира вертольота або 500 годин в якості другого пілота у ННО, із яких 100 годин у якості командира під наглядом;

(ii) 200 годин практичного досвіду на вертольотах, здобутого при експлуатації, аналогічній запланованій;

(iii) 50 циклів спуску/підйому, із яких 20 циклів повинні бути нічними, якщо здійснюється експлуатація вночі.

(c) Експлуатаційна підготовка та досвід. Успішне проходження підготовки згідно з процедурами ННО, що містяться в керівництві з експлуатації, та відповідний досвід роботи в умовах, у яких здійснюється ННО.

(d) Актуальність. Усі пілоти і члени екіпажу ННО, які здійснюють ННО, повинні за останні 90 днів:

(1) у випадку денної експлуатації: пройти три денних або нічних циклів спуску/підйому, кожний із яких повинен включати перехід у режим зависання й вихід із нього;

(2) у випадку нічної експлуатації: три цикли спуску/підйому, кожний із яких повинен включати перехід у режим зависання і вихід із нього.

(e) Склад екіпажу. Мінімальна чисельність екіпажу вдень або вночі встановлюється у керівництві з експлуатації. Мінімальний склад екіпажу буде залежати від типу вертольота, погодних умов, типу завдання і, на додаток до експлуатації у морі, стану майданчика ННО, ситуації у морі і руху судна. У

жодному випадку мінімальна чисельність екіпажу не може бути меншою, ніж один пілот і один член екіпажу ННО.

(f) Підготовка й перевірка

(1) Підготовка й перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною у керівництво з експлуатації.

(2) Члени екіпажу:

(i) Програми підготовки екіпажу повинні поліпшити знання про обладнання і умови роботи ННО; координацію роботи екіпажу, а також включати в себе заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних з штатними і позаштатними ситуаціями та статичного розряду під час ННО.

(ii) Заходи, зазначені у абзаці (f)(2)(i), оцінюються під час денної або нічної перевірки візуальних метеорологічних умов (VMC) в залежності від часу доби здійснення експлуатації.

SPA.ННО.135 Інструктаж для пасажирів ННО

Перед початком будь-якого польоту ННО або серії польотів пасажир повинні пройти інструктаж і бути поінформовані про небезпеку вивільнення статичної електрики та інші фактори ННО.

SPA.ННО.140 Інформація і документація

(a) У рамках процесу аналізу ризиків та управління ризиками, експлуатант повинен слідкувати за тим, щоб ризики, пов'язані з ННО, були

зведені до мінімуму, шляхом зазначення у керівництві з експлуатації відбору, складу й підготовки екіпажів; рівнів обладнання і критеріїв для диспетчерів; а також експлуатаційних процедур і мінімуму, таких як експлуатація у звичайних і вірогідних надзвичайних умовах.

(b) Організації, для якої здійснюється ННО, необхідно надати відповідні витяги з керівництва з експлуатації.

ПІДЧАСТИНА J

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ З МЕТОЮ НАДАННЯ НЕВІДКЛАДНИХ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ

SPA.HEMS.100 Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS)

(a) Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS) допускається лише у випадку наявності схвалення компетентного органу.

(b) Для отримання такого схвалення компетентного органу експлуатант повинен:

(1) здійснювати експлуатацію CAT і мати діючий АОС CAT відповідно до Додатку III (Part -ORO);

(2) підтвердити компетентному органу виконання відповідних вимог, що містяться в цій Підчастині.

SPA.HEMS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації HEMS

Встановлення всього медичного обладнання вертольота, будь-які подальші модифікації та, де це доречно, експлуатація вертольота повинні бути дозволені відповідно до Регламенту (ЕС) № 748/2012.

SPA.HELMS.115 Зв'язок

На додаток до вимог CAT.IDE.H, вертольоти, задіяні в якості HELMS, повинні мати комунікаційне обладнання, здатне забезпечувати двосторонній зв'язок з організацією, для якої експлуатується HELMS, і, за можливості, забезпечувати зв'язок із персоналом на землі.

SPA.HELMS.120 Експлуатаційний мінімум HELMS

(а) Польоти HELMS, згідно льотно-технічних характеристик класу 1 і 2 повинні відповідати погодному мінімуму, зазначеному в Таблиці 1 для диспетчерського і трасового обслуговування польотів HELMS. Якщо на етапі польоту погодні умови падають нижче нижньої частини хмар або видимість зводиться до мінімальної, вертольоти, сертифіковані лише для польотів згідно з VMC, повинні припинити політ або повернутись на базу. Вертольоти, які мають відповідне оснащення або сертифіковані для польотів поза приладами (IMC), можуть припинити політ, повернутись на базу чи перейти у режим польоту за приладами (IFR), за умови належної кваліфікації екіпажу.

Таблиця 1

Експлуатаційний мінімум HELMS

2 пілоти	1 пілот
День	

Висота нижньої границі хмар	Видимість	Висота нижньої границі хмар	Видимість
500 фт і вище	Як визначено застосовним мінімум VFR	500 фт і вище	Як визначено застосовним мінімум VFR
499-400 фт	1000 м (*)	499-400 фт	2000 м
399-300 фт	2000 м	399-300 фт	3000 м
Ніч			
Нижній край хмар	Видимість	Нижній край хмар	Видимість
1200 фт (**)	2500 м	1200 фт (**)	3000 м
<p>(*) На етапі польоту видимість може бути зменшена до 800 метрів на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на швидкості, що дає можливість вчасно побачити перешкоди й уникнути зіткнення</p> <p>(**) На етапі польоту нижній край хмар може бути знижений до 1000 футів на нетривалі періоди</p>			

(b) Погодний мінімум для етапів супроводження польоту HEMS згідно льотно-технічних характеристик класу 3 повинен становити: верхній край хмар - 600 футів; видимість - 1500 м. Видимість може бути зменшена до 800 м на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на швидкості, що дає можливість вчасно побачити перешкоди і уникнути зіткнення.

(a) Льотно-технічні характеристики класу 3 не застосовується в несприятливих умовах.

(b) Зліт і посадка.

(1) Вертольоти, які експлуатуються в зоні кінцевого етапу заходження на посадку та зльоту (FATO) при лікарні, що розташована в несприятливому середовищі інтенсивного повітряного руху, і яка використовується в якості експлуатаційної бази HEMS, повинні експлуатуватись відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1.

(2) Вертольоти, які експлуатуються з/до FATO при лікарні, що розташована в несприятливому середовищі інтенсивного повітряного руху, і яка не використовується в якості експлуатаційної бази HEMS, повинні експлуатуватись відповідно до згідно льотно-технічних характеристик класу 1, якщо тільки експлуатант не має схвалення згідно з положеннями CAT.POL.H.225.

(3) Вертольоти, що здійснюють польоти з/на експлуатаційний майданчик HEMS, що розташована в несприятливому середовищі, повинні експлуатуватись відповідно до льотно-технічних характеристик класу 2, і можуть бути звільнені від отримання схвалення, необхідного згідно з положеннями CAT.POL.H.305(a), за умови дотримання вимог CAT.POL.H.305(b)(2) і (b)(3).

(4) Величина експлуатаційного майданчика HEMS повинна забезпечувати можливість звільнення простору від перешкод. Для нічної експлуатації, майданчик повинен мати освітлення, що дає можливість ідентифікації бази та будь-яких перешкод.

SPA.HEMS.130 Вимоги до екіпажу

(a) Відбір. Експлуатант повинен встановити критерії відбору членів екіпажу для виконання завдань HEMS з урахуванням попереднього досвіду.

(b) Досвід. Мінімальний досвід командира, що здійснює польоти HEMS не повинен бути меншим, ніж:

(1) Будь-яка кількість годин:

(i) 1000 годин у якості командира повітряного судна, із яких 500 годин у якості командира вертольота; або

(ii) 1000 годин у якості другого пілота під час польотів HEMS, із яких 500 годин у якості командира під наглядом і 100 годин у якості командира вертольота;

(2) 500 годин робочого досвіду на вертольотах, отриманого при виконанні завдань, аналогічних запланованим;

(3) для пілотів, задіяних у нічних польотах - 20 годин VMC вночі у якості командира.

(c) Експлуатаційна підготовка. Успішне проходження експлуатаційної підготовки відповідно до процедур HEMS, що містяться в керівництві з експлуатації.

(d) Актуальність. Усі пілоти, задіяні в діяльності HEMS, повинні протягом останніх шести місяців мати досвід мінімум 30-хвилинного польоту з орієнтуванням винятково на прилади вертольота або тренажера.

(e) Склад екіпажу

(1) Денні польоти. Мінімальна чисельність екіпажу вдень - один пілот і один технічний працівник HEMS.

(i) Екіпаж може зводитись лише до одного пілота, якщо:

(A) на експлуатаційному майданчику HEMS командир повинен доставити додаткові медичні приналежності. У такому випадку технічний працівник HEMS може залишитись для допомоги хворим чи пораненим особам, а командир виконує політ;

(B) якщо після прибуття на експлуатаційний майданчик HEMS передбачається встановлення ношів, то технічний працівник HEMS не може займати переднє сидіння; або

(C) медичний працівник-пасажир потребує допомоги технічного працівника HEMS у польоті.

(ii) У випадках, описаних у (i), експлуатаційний мінімум повинен відповідати чинним вимогам на повітряному транспорті; експлуатаційний мінімум HEMS, зазначений у Таблиці 1 SPA.HEMS.120, не застосовується.

(iii) Лише у випадку, описаному в (i)(A), командир може виконати посадку на експлуатаційний майданчик HEMS без технічного працівника на передньому сидінні.

(2) Нічні польоти. Мінімальна чисельність екіпажу під час нічного польоту становить:

(i) два пілоти; або

(ii) один пілот і один технічний працівник HEMS у визначених географічних зонах, встановлених експлуатантом в керівництві з експлуатації, з урахуванням:

(A) належних наземних орієнтирів;

(B) системи відстеження польоту протягом виконання місії HEMS;

(C) надійності метеорологічного обладнання;

(D) мінімального переліку обладнання HEMS;

(E) постійності екіпажу;

(F) мінімальної кваліфікації екіпажу, початкової підготовки і перепідготовки;

(G) експлуатаційних процедур, включаючи координацію дій екіпажу;

(H) погодний мінімум;

(I) додаткові чинники, пов'язані з місцевими особливостями.

(f) Підготовка і перевірка екіпажу

(1) Підготовка і перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною в керівництво з експлуатації.

(2) Члени екіпажу

(i) Програми підготовки екіпажу повинні поліпшити знання про обладнання й умови роботи HEMS; координацію роботи екіпажу і включати в себе заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із низькою видимістю, вибором експлуатаційних майданчиків HEMS, а також профілів вильоту і заходження на посадку.

(ii) Заходи, зазначені у абзаці (f)(2)(i), оцінюють протягом:

(A) перевірки кваліфікації для денних польотів згідно VMC або перевірки кваліфікації для нічних польотів згідно VMC при виконанні експлуатантом заходів HEMS в нічний час; і

(B) кваліфікаційної перевірки.

SPA.HEMS.135 Інструктаж для медичного та іншого персоналу HEMS

(a) Медичний працівник. Перед будь-яким польотом чи серією польотів HEMS медичні працівники повинні пройти інструктаж з метою ознайомлення з обладнанням та умовами роботи HEMS; навчитись працювати з медичним та аварійним обладнанням і брати участь у процедурах входу/виходу у штатних і позаштатних ситуаціях.

(b) Наземний аварійно-рятувальний персонал. Експлуатант повинен докласти всіх обґрунтованих зусиль для ознайомлення обслуговуючого персоналу з умовами роботи й обладнанням HEMS та ризиками, пов'язаними з роботами на землі на експлуатаційному майданчику HEMS.

(c) Пацієнт. Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.170, інструктаж проводиться лише якщо це дозволяє стан здоров'я пацієнта.

SPA.HEMS.140 Інформація і документація

(a) У рамках процесу аналізу ризиків та управління ризиками, експлуатант повинен слідкувати за тим, щоб ризики, пов'язані з HEMS, були зведені до мінімуму, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації відбору, складу і підготовки екіпажів; рівнів обладнання і критеріїв для диспетчерів; а також правил експлуатації і мінімуму, таких як експлуатація у звичайних і вірогідних надзвичайних умовах.

(b) Організації, для якої здійснюється HEMS, необхідно надати відповідні витяги із керівництва з експлуатації.

SPA.HEMS.145 Засоби обслуговування експлуатаційної бази

(a) Якщо члени екіпажу повинні перебувати у стані готовності до вильоту протягом 45 хвилин, то на кожній експлуатаційній базі повинні бути забезпечені відповідні умови для розміщення екіпажу.

(b) На кожній експлуатаційній базі пілоти повинні мати можливість отримувати поточну інформацію про погоду і прогноз погоди; їм повинні бути забезпечені належні засоби зв'язку і відповідний пункт обслуговування

повітряного руху (ATS). Також повинні бути забезпечені належні умови для планування польотів.

SPA.HEMS.150 Забезпечення паливом

(а) Якщо експлуатація HEMS здійснюється згідно VFR в межах місцевої визначеної території, то застосовується стандартний розрахунок забезпечення паливом, за умови, що експлуатант створить цільовий резерв палива для того, щоб після закінчення експлуатації залишки палива не були меншими від обсягу, достатнього для:

(1) 30-хвилинного польоту при нормальних умовах; або

(2) 20-хвилинного польоту при нормальній крейсерській швидкості у випадках експлуатації в межах території, на якій є зручні місця для посадок з міркувань безпеки.

SPA.HEMS.155 Дозаправка під час посадки, висадки чи перебування пасажирів на борту

Якщо командир вважає за потрібне здійснити дозаправку з пасажирями на борту, то це можна робити при непрацюючих гвинтах або при працюючих гвинтах за умови дотримання таких вимог:

(а) двері зі сторони заправки вертольота повинні бути зачиненими;

(b) двері з іншої сторони вертольота повинні бути відчиненими, якщо дозволяє погода;

(с) пожежне обладнання відповідного рівня повинно бути налаштоване таким чином, щоб негайно розпочати роботу на випадок пожежі;

(d) повинна бути наявною достатня кількість персоналу для негайної висадки пацієнтів з вертольота у випадку пожежі.