

## ДОДАТОК VII

### НЕКОМЕРЦІЙНА ПОВІТРЯНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ МОТОРНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ІНШОЇ НІЖ СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ ЧАСТИНА-НСО (надалі Part-НСО)

#### ПІДЧАСТИНА А

#### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

##### НСО.GEN.100 Компетентний орган

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

##### НСО.GEN.101 Методи відповідності

Експлуатант може застосовувати альтернативні у порівнянні із затвердженими компетентним органом методи відповідності з метою забезпечення дотримання положень Регламенту (ЕС) № 216/2008 та його імплементаційних правил.

НСО.GEN.102 Планери з маршовими двигунами, мотопланери та комбіновані аеростати

(а) Планери з маршовими двигунами повинні експлуатуватися відповідно до встановлених вимог для:

(1) літаків, якщо на них встановлений двигун;

(2) планерів, якщо вони експлуатуються без двигуна.

(b) Планери з маршовими двигунами повинні бути обладнані відповідно до застосовних вимог до літаків, якщо Підчастиною D не визначений інший спосіб.

(c) Мотопланери, за винятком планерів з маршовими двигунами, повинні експлуатуватися та оснащуватися відповідно до застосовних вимог до планерів.

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

#### NCO.GEN.103 Презентаційні польоти

Презентаційні польоти, зазначені в 6.3 (c) цих Правил під час виконання відповідно до цього Додатку повинні:

(a) починатися та завершуватися на тому самому аеродромі або експлуатаційній майданчику, за виключенням аеростатів та планерів;

(b) експлуатуватися вдень згідно VFR;

(c) перебувати під наглядом призначеної особи, відповідальної за їх безпеку;

(d) відповідати іншим вимогам, встановленим компетентним органом.

#### NCO.GEN.105 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

(a) командир повітряного судна відповідає за:

(1) безпеку повітряного судна, всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту під час експлуатації повітряного судна відповідно до положень 1.c Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

(2) початок, продовження, припинення або відхилення від контрольної карти в інтересах безпеки;

(3) забезпечення того, щоб усі робочі процедури та контрольні карти відповідали вимогам 1.b Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

(4) забезпечення того, щоб політ розпочинався виключно за умови дотримання всіх експлуатаційних обмежень 2.a.3 Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008:

(i) повітряне судно є льотнопридатним;

(ii) повітряне судно є належним чином зареєстрованим;

(iii) інструменти та обладнання, необхідні для виконання польоту, встановлені на судні та придатні для експлуатації, окрім випадків, коли дозволена експлуатація з непрацюючим обладнанням згідно переліку мінімального обладнання (MEL) або еквівалентним документом, якщо стосується, як це визначено у положеннях NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 або NCO.IDE.B.105;

(iv) маса та, за виключенням аеростатів, центр тяжіння повітряного судна є такими, що політ можна виконати у межах, визначених у документації щодо льотної придатності повітряного судна;

(v) усе обладнання, багаж та вантаж є належним чином завантаженими та безпечно розташованими на борту та без перешкод для аварійної евакуації;

(vi) експлуатаційні обмеження повітряного судна, визначені у AFM не будуть перевищені впродовж усього польоту;

(5) припинення початку польоту, якщо командир повітряного судна є нездатним виконувати свої обов'язки з причини хвороби, травми, втоми, або дії ліків, що впливають на психіку;

(6) продовження польоту не далі, ніж до найближчого безпечного аеродрому або експлуатаційного майданчика з точки зору погодних умов, якщо здатність командира повітряного судна виконувати функціональні обов'язки є сильно зменшеною з причин втоми, хвороби, або нестачі кисню;

(7) рішення щодо прийняття повітряного судна до експлуатації з відхиленнями щодо експлуатаційної надійності відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL), якщо доречно;

(8) запису експлуатаційних даних та усіх виявлених або підозрюваних дефектів повітряного судна у разі припинення польоту або серії польотів у технічному чи бортовому журналі судна.

(b) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб впродовж критично важливих етапів польоту або у будь-який час, визначений ним як важливий з точки зору безпеки усі члени екіпажу знаходилися на своїх робочих

місцях та працювали виключно відповідно до робочих інструкцій з метою гарантування безпечної експлуатації повітряного судна.

(c) Командир повітряного судна має право відмовити в перевезенні або висадити особу або будь-яку частину вантажу або багажу, які можуть становити потенційну небезпеку для безпеки повітряного судна або осіб на борту.

(d) Командир повітряного судна повинен якомога швидше повідомити службу ATS у випадку виникнення небезпечних погодних або льотних умов, які можуть потенційно загрожувати безпеці інших повітряних суден.

(e) При виникненні надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного рішення, командир повітряного судна повинен здійснити будь-які дії, які він вважатиме за потрібне за даних обставин, відповідно до 7.d Додатку IV до Регламенту (ЕС) № 216/2008. У таких випадках командир повітряного судна має право не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення інтересів безпеки.

(f) Під час польоту командир повітряного судна повинен:

(1) утримувати ремінь безпеки на своєму робочому місці у зафіксованому стані, за виключенням аеростатів;

(2) постійно залишатися за керуванням повітряного судна, окрім часу, коли інший пілот бере на себе керування повітряним судном.

(g) Командир повітряного судна повинен надати компетентному органу негайне повідомлення стосовно будь-якого незаконного втручання та проінформувати про це органи місцевої влади.

(h) Командир повітряного судна повинен якомога швидше проінформувати найближчі органи влади про авіаційні події на борту, які призвели до серйозних травм або смерті, або до значного пошкодження повітряного судна або власності.

#### NCO.GEN.106 Обов'язки та повноваження командира - аеростати

В доповнення до вимог NCO.GEN.105 командир аеростату повинен:

(a) бути відповідальним за передпольотну підготовку осіб, які допомагають під час надування та скачування оболонки;

(b) переконатися, щоб жодна особа не палила на борту або навколо аеростату; та

(c) переконатися, щоб особи, які допомагають під час надування та скачування оболонки носили відповідний захисний одяг.

#### NCO.GEN.110 Дотримання законів, підзаконних нормативно-правових актів та процедур

(a) Командир повітряного судна повинен дотримуватися законів, нормативно-правових актів та процедур тих держав, де виконується повітряна експлуатація.

(b) Командир повітряного судна повинен знати закони, підзаконні нормативно-правові акти та процедури, які мають відношення до виконання службових обов'язків та які прийняті на тих територіях, якими слідує, а також які мають відношення до аеродромів або експлуатаційних майданчиків та відповідної аеронавігаційної інфраструктури відповідно до 1.а Додатку IV до Регламенту (ЕС) № 216/2008.

#### NCO.GEN.115 Руління літаків

Повітряне судно повинно виконувати маневр руління у зоні руху аеродрому, тільки під контролем особи, яка:

(a) є кваліфікованим пілотом;

(b) була призначена експлуатантом та:

(1) має підготовку для виконання маневру руління у робочій зоні;

(2) підготовлена для використання радіотелефону у разі необхідності виконати радіообмін;

(3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для АТС;

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

#### NCO.GEN.120 Запуск несучого гвинта – вертольоти

Несучий гвинт вертольота повинен запускатися на повну потужність для цілей польоту виключно за умов, якщо за його управлінням знаходиться кваліфікований пілот.

#### NCO.GEN.125 Портативні електронні пристрої

Експлуатант повинен заборонити будь-якій особі використання портативного електронного пристрою (PED) на борту повітряного судна, якщо це може негативно позначитися на функціонуванні бортових систем та обладнання.

#### NCO.GEN.130 Дані щодо аварійного-рятувального обладнання

За виключенням випадку, коли повітряне судно виконує посадку та зліт на тому ж самому аеродромі/експлуатаційному майданчику, експлуатант повинен у будь-який час бути готовий надати центрам координації рятувальних операцій (RCC) списки, що містять інформацію про наявне аварійне-рятувальне обладнання на борту.

NCO.GEN.135 Документи, керівництва та інформація, які повинні знаходитися під час польоту на борту повітряного судна

(а) Наступні документи, керівництва та дані повинні знаходитись у вигляді оригіналів або копій на борту під час виконання кожного рейсу, якщо інший спосіб не був спеціально визначений:

(1) керівництво з льотної експлуатації повітряного судна (AFM) або еквівалентний(ні) документ(и);



- (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
  - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);
  - (4) сертифікат щодо шуму на місцевості, якщо стосується;
  - (5) перелік спеціальних дозволів, якщо стосується;
  - (6) ліцензія на бортове радіообладнання, якщо стосується;
  - (7) поліс страхування відповідальності перед третіми особами;
  - (8) бортовий журнал повітряного судна або його еквівалент;
  - (9) деталі наданого польотного плану ATS, якщо стосується;
  - (10) сучасні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту зони майбутнього польоту і всіх маршрутів, на які може бути змінено маршрут майбутнього польоту;
  - (11) процедури та візуальні сигнали для використання як судном, яке супроводжують, так і судном, яке супроводжує інше повітряне судно;
  - (12) (MEL) або (CDL);
  - (13) будь-які інші документи, які можуть мати відношення до польоту або вимагатися державами, які мають відношення до даного польоту.
- (b) Незважаючи на вимоги (a) вище, на рейсах/маршрутах, які:

(1) заплановані для посадки та зльоту на тому ж самому аеродромі/експлуатаційному майданчику; або

(2) залишаються у межах дистанції або зони, яка визначена компетентним органом,

Документи та дані, визначені у (a)(2) – (a)(8), можуть бути залишені на відповідному аеродромі чи експлуатаційному майданчику.

(c) Незважаючи на вимоги (a) вище, при польотах на аеростатах чи планерах, за виключенням планерів з маршовими двигунами (TMG), документи та дані, визначені у (a)(2) – (a)(8) та (a)(11) – (a)(13), можуть перевозитися у супроводжуючому автомобілі.

(d) Після отримання відповідного запиту від компетентного органу командир повітряного судна повинен надати усю документацію, яка знаходиться на борту судна; такий процес надання повинен бути завершений впродовж розумно необхідного часу.

#### NCO.GEN.140 Перевезення небезпечних вантажів

(a) Повітряне перевезення небезпечних речей здійснюється відповідно до положень Додатку 18 до Чиказької конвенції, з останніми поправками та розширеним тлумаченням, які містяться у «Технічних інструкціях з безпечного повітряного перевезення небезпечних вантажів» (ICAO Doc 9284-AN/905), включаючи всі доповнення або зміни, а також додатки до цього документа.

(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 відповідно до визначення у Частині 1 цих інструкцій, або

(2) якщо такі вантажі перевозяться пасажиром або командиром екіпажу, або перебувають у багажі відповідно до положень Частини 8 вищезазначених Технічних інструкцій;

(3) якщо такі вантажі перевозяться експлуатантами повітряних суден ELA2.

(c) Командир повітряного судна повинен вжити всіх заходів для запобігання попаданню небезпечних вантажів на борт через недогляд.

(d) У відповідності до Технічних інструкцій, командир повітряного судна повинен невідкладно повідомити компетентний орган та уповноважений компетентний орган державної влади місця події у випадку будь-яких авіаційних подій або інцидентів із небезпечними вантажами.

(e) Командир повітряного судна повинен переконатися, що пасажиром надана необхідна інформація стосовно небезпечних речей відповідно до положень вищезазначених Технічних інструкцій.

NCO.GEN.145 Безпосередня реакція на виникнення проблем із безпекою

Експлуатант повинен запровадити:

(а) будь-які заходи безпеки, санкціоновані компетентним органом відповідно до положень ARO.GEN.135(с);

(b) будь-які заходи відповідно до отриманої інформації щодо безпеки, яка видана компетентним органом, включаючи відповідні директиви льотної придатності.

#### NCO.GEN.150 Бортовий журнал

Записи щодо особливостей повітряного судна, його екіпажу та деталей кожного проведеного польоту чи серії польотів повинні вестись у формі бортового журналу або в аналогічній формі.

#### NCO.GEN.155 Перелік мінімального обладнання (MEL)

(а) MEL може встановлюватися з урахуванням наступного:

(1) такий документ повинен забезпечити функціонування повітряного судна у визначених умовах, містить перелік спеціальних інструментів, обладнання чи функцій, які не працюють на момент початку польоту;

(2) такий документ повинен бути підготовлений для кожного повітряного судна, з урахуванням відповідних умов експлуатації та технічного обслуговування, які надаються експлуатантом;

(3) такий документ повинен базуватися на відповідному головному переліку мінімального обладнання (MMEL), як це визначено даними встановленими згідно Регламенту (EU) № 748/2012; положення такого

документу не повинні бути менш обмежувачими, ніж відповідні положення MMEL.

(b) Компетентному органу повинні бути надані MEL та будь-які зміни до цього документу.

## ПІДЧАСТИНА В

### ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

#### НСО.ОР.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Командир повітряного судна повинен користуватися тільки аеродромами та експлуатаційними майданчиками, які підходять для даного типу повітряного судна та конкретного виду повітряної експлуатації.

#### НСО.ОР.105 Характеристики ізольованих аеродромів – літаки

Для вибору запасного аеродрому та паливної політики, командир повітряного судна повинен розглядати аеродром у якості ізольованого, якщо польотний час до найближчого підходящого аеродрому призначення перевищує:

(a) для літаків із поршневіми двигунами - 60 хвилин;

(b) для літаків із газотурбінними двигунами - 90 хвилин.

#### НСО.ОР.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – загальні положення

(а) У випадку повітряної експлуатації відповідно до правил польотів за приладами (IFR), командир повітряного судна повинен встановити експлуатаційні мінімуми для кожного аеродрому відправлення, призначення або запасного. Ці експлуатаційні мінімуми повинні:

(1) бути не нижче відповідних величин, встановлених державою розташування аеродрому, окрім спеціально дозволених такою державою винятків;

(2) під час експлуатації в умовах поганої видимості бути схваленим компетентним органом відповідно до Додатку V (Part-SPA, Підчастина E).

(b) Під час вибору експлуатаційних мінімумів аеродрому командир повітряного судна повинен взяти до уваги наступне:

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

(2) його/її компетентність та досвід;

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

(4) надійність та ефективність наявних візуальних та невізуальних навігаційних наземних засобів;

(5) наявність на борту обладнання для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневру вирівнювання, посадки, виходу з крену та відходу на друге коло для посадки;

(6) перешкоди, існуючі у зонах підходу, відходу на друге коло та набору висоти, які необхідні для виконання дій у позаштатних ситуаціях;

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

(8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов;

(9) техніку польоту під час кінцевого заходження на посадку.

(с) Мінімуми аеродрому для конкретних процедур заходження на посадку та посадки мають використовуватися тільки за умови виконання наступних положень:

(1) нормального функціонування наземного обладнання, необхідного для запланованої дії;

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

(3) відповідності льотно-технічних критеріїв повітряного судна застосовним вимогам;

(4) наявності відповідної кваліфікації у пілота.

NCO.OP.111 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – експлуатація NPA, APV, CAT I

(а) Висота прийняття рішення (DH) для експлуатації зі схемою неточного заходження на посадку процедур (NPA) із кінцевою контрольною точкою заходження на посадку (CDFA), експлуатації зі схемою заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV) та заходження на посадку категорії I (CAT I) повинна бути не менше, ніж найбільша величина з:

(1) мінімальної висоти, на якій можна задіяти заходи забезпечення заходження на посадку без необхідних візуальних орієнтирів;

(2) висоти прольоту над перешкодами (OCH) для конкретної категорії повітряного судна;

(3) табличної величини прийняття рішення щодо заходження на посадку, якщо доречно;

(4) величини мінімального системного мінімуму, визначеної у таблиці 1;  
або

(5) мінімальної висоти прийняття рішення у AFM або еквівалентному документі, якщо такий параметр там зазначений.

(b) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFa повинна бути не менше, ніж найбільша величина з



(1) висоти прольоту над перешкодами (OCH) для конкретної категорії повітряного судна;

(2) величини мінімального системного мінімуму, визначеної у таблиці 1; або

(3) мінімальної відносної висоти зниження (MDH), визначеної у AFM, якщо такий параметр там зазначений.

Таблиця 1

## Системні мінімуми

Обладнання	Мінімальна DH/MDH, у футах
Система посадки за приладами (ILS)	200
Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)/супутникова розширена система (SBAS) (горизонтальне точне заходження на посадку з вертикальним наведенням (LPV))	200
GNSS (Горизонтальна навігація (LNAV))	250
GNSS/Барометрично-вертикальна навігація (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовий маяк (LOC) з або без дальномірного радіомаяку (DME)	250
Заходження на посадку по оглядовому радіолокатору (SRA) (закінчується на ½ морській милі)	250

SRA (закінчується на 1 морський милі)	300
SRA (закінчується на 2 морських милях або більше)	350
Всенаправлений радіомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправлений радіомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навігаційний радіокомпас (VDF)	350

NCO.OP.112 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – політ літаків по колу

(а) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації заходження з кола літаків повинна бути не менше найбільшої величини з наступних:

(1) табличної висоти прольоту над перешкодами (OCH) для конкретної категорії повітряного судна;

(2) мінімальної висоти для експлуатації заходження з кола, визначеної у таблиці 1; або

(3) DH/MDH попередньої процедури точного заходження на посадку.

(б) Мінімальна видимість для польоту по колу літаків повинна бути найбільшою величиною з наступних:

(1) видимості при польоті по колу для конкретної категорії повітряного судна, якщо такі дані є опублікованими;

(2) мінімальної видимості, визначеної у таблиці 2; або

(3) видимості на злітно-посадковій смузі/конвертованій метеорологічної видимості (RVR/CMV) попередньої процедури точного заходження на посадку.

Таблиця 2

MDH та мінімальна видимість для експлуатації заходження з кола в залежності від категорії літаків

	Категорія літаків			
	A	B	C	D
MDH, у футах	400	500	600	700
Мінімальна метеорологічна видимість, у метрах	1500	1600	2400	3600

NSO.OP.113 Експлуатаційний мінімум аеродрому для вертольотів при експлуатації заходження з кола у прибережній зоні

MDH для вертольотів при експлуатації заходження з кола у береговій зоні повинна бути не менше 250 футів, а метеорологічна видимість – не менше 800 метрів.

NSO.OP.115 Процедури вильоту та заходження на посадку для літаків та вертольотів

(a) Командир повітряного судна повинен використовувати процедури вильоту та заходження на посадку, які були схвалені державою розташування аеродрому, якщо такі процедури офіційно встановлені для даної злітно-посадкової смуги чи FATO.

(b) Командир може відхилитися від офіційного маршруту вильоту, прибуття або від процедури заходження на посадку:

(1) за умови неухильного виконання критеріїв прольоту перешкод, повного врахування конкретного експлуатаційного режиму та виконання всіх наказів служби АТС; або

(2) у разі наведення службою АТС за допомогою радіолокатору.

NCO.OP.120 Заходи щодо зниження шуму – літаки, вертольоти та мотопланери

Командир повинен враховувати офіційно опубліковані процедури для мінімізації впливу авіаційного шуму при одночасному забезпеченні пріоритету повітряної безпеки над проблемою зниження шуму.

NCO.OP.121 Заходи для зниження шуму – аеростати

Командир повинен враховувати процедури для мінімізації впливу шуму від системи підігріву при одночасному забезпеченні пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

## NCO.OP.125 Забезпечення паливом та мастилом – літаки

(а) Командир повітряного судна має право розпочати політ, тільки якщо літак має на борту достатній запас палива та мастила для виконання наступного:

(1) У випадку польоту згідно VFR:

(i) у денний час, виконуючи зліт та посадку на тому самому аеродромі/злітно-посадковому майданчику та залишаючись на дистанції видимості від такого аеродрому, польоту до аеродрому призначення плюс щонайменше 10 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;

(ii) у денний час, під час польоту до аеродрому призначення плюс щонайменше 30 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або

(iii) у нічний час, під час польоту до аеродрому призначення плюс щонайменше 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;

(2) У випадку польоту за IFR:

(i) якщо запасний аеродром не потрібний, під час польоту до аеродрому призначення плюс щонайменше 45 хвилин польоту на нормальній висоті польоту у крейсерському режимі; або

(ii) якщо запасний аеродром потрібний, під час польоту до аеродрому призначення, до запасного аеродрому, а потім щонайменше 45 хвилин польоту на нормальній висоті польоту у крейсерському режимі.

(b) При розрахунку кількості необхідного палива, включаючи запас на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися наступні фактори:

(1) прогнозні метеорологічні умови;

(2) очікувані маршрути та схеми руху, надані службою АТС та затримки у русі;

(3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна під час польоту, якщо стосується;

(4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку літака або підвищити витрати палива та/або мастила.

(c) Якщо потрібно змінити польотний план у повітрі для перепланування польоту на інше місце призначення, то це цілковито дозволено за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, будуть дотримані усі застосовні вимоги.

#### NCO.OP.126 Забезпечення паливом та мастилом – вертольоти

(a) Командир повітряного судна має право розпочати політ, тільки якщо вертоліт має на борту достатній запас палива та мастила для виконання наступного:

(1) У випадку польотів VFR, польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика очікуваної посадки плюс щонайменше 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту;

(2) У випадку польотів IFR:

(i) якщо запасний аеродром не потрібний або немає придатного аеродрому з точки зору погодних умов, польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика очікуваної посадки плюс щонайменше 30 хвилин польоту на швидкості польоту у зоні очікування на висоті 450 м (1500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, після чого виконати заходження на посадку та виконати посадку; або

(ii) якщо необхідний запасний аеродром - польоту та виконання заходження на посадку та відходу на друге коло на аеродромі/експлуатаційному майданчику очікуваної посадки, а потім:

(A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та

(B) польоту впродовж 30 хвилин у зоні очікування на висоті 450 м (1500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком очікуваної посадки за стандартних температурних умов, після чого виконати заходження на посадку та виконати посадку.

(b) При розрахунку необхідної кількості палива, включаючи запас на випадок непередбачуваних обставин, повинні враховуватися наступні фактори:

(1) прогнозні метеорологічні умови;

(2) очікувані маршрути та схеми руху, які надаватимуться АТС та затримки руху;

(3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна під час польоту, якщо доречно;

(4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку вертольота або підвищити витрати палива та/або мастил.

(с) Якщо потрібно змінити план польоту у повітрі для перепланування польоту на інше місце призначення, це дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, необхідно дотримуватися всіх застосовних вимог.

NCO.OP.127 Забезпечення та планування кількості палива та баласту на борту – аеростати

(а) Командир має право розпочати політ тільки у разі, якщо запас палива або баласту є достатнім для 30 хвилин польоту.

(b) Розрахунок запасу палива або баласту повинен базуватися щонайменше на наступних експлуатаційних умовах виконання польоту:

(1) даних, наданих виробником аеростату;

(2) очікуваних мас, які необхідно перевезти;

(3) прогнозних метеорологічних умовах; та

(4) процедурах та обмеженнях, встановлених постачальником аеронавігаційних послуг.



### NCO.OP.130 Інструктаж пасажирів

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб до зльоту або, де це доречно, під час польоту, пасажирів отримали інструктаж щодо аварійного обладнання та процедур щодо застосування такого обладнання.

### NCO.OP.135 Підготовка до польоту

(a) До початку польоту, командир повітряного судна повинен переконатися, що наземне та/або надводне обладнання, включаючи диспетчерську та навігаційну служби, які необхідні для виконання даного польоту та забезпечення його безпеки польоту відповідають запланованому типу повітряної експлуатації.

(b) До початку польоту командир повітряного судна повинен ознайомитися з усією доступною метеорологічною інформацією стосовно запланованого польоту. Підготовка до польотів на велику відстань від місця вильоту, а також підготовка до кожного польоту згідно IFR повинні містити:

- (1) аналіз отриманих даних останніх погодних прогнозів та повідомлень;
- (2) планування запасного маршруту на випадок, якщо за погодних умов політ не можна буде завершити по запланованому маршруту.

### NCO.OP.140 Запасні аеродроми призначення – літаки

У випадку польотів згідно IFR, командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром призначення який є придатним з точки зору погодних умов, за виключенням:

(а) Випадку, якщо доступні метеорологічні дані показують, що за більш короткий період з двох наступних - який триває з 1 години до і закінчується за 1 годину після розрахункового часу прибуття та який триває з реального часу вильоту і закінчується за 1 годину після розрахункового часу прибуття - маневри заходження на посадку та саме посадки можливо виконати у візуальних метеорологічних умовах (VMC); або

(b) Смуга запланованої посадки є ізольованою та:

(1) процедура точного заходження на посадку за приладами обрана для аеродрому запланованої посадки;

(2) доступні метеорологічні дані показують, що наступні погодні умови будуть існувати впродовж періоду, який триває з 2 годин до і закінчується за 2 години після розрахункового часу прибуття:

(i) нижній край хмар щонайменше на 300 м (1000 футів) перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами;

(ii) видимість є щонайменше 5,5 км або є на 4 км більшою, ніж мінімальна величина, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами.

NCO.OP.141 Запасні аеродроми призначення – вертольоти

У випадку польотів згідно IFR, командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром/майданчик призначення який є придатним з точки зору погодних умов, за виключенням:

(а) Випадку, коли процедура точного заходження на посадку за приладами обрана для аеродрому запланованої посадки, а доступні метеорологічні дані показують, що наступні погодні умови будуть існувати впродовж коротшого періоду з двох наступних - який триває з 2 годин до і закінчується за 2 години після розрахункового часу прибуття та який триває з реального часу вильоту і закінчується за 2 години після розрахункового часу прибуття і:

(1) нижній край хмар щонайменше на 120 м (400 футів) перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами;

(2) видимість щонайменше на 1500 м перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами; або

(b) смуга запланованого місця призначення є ізольованою та:

(1) процедура точного заходження на посадку за приладами обрана для аеродрому запланованої посадки;

(2) доступні метеорологічні дані показують, що наступні погодні умови будуть існувати впродовж періоду, який триває з 2 годин до і закінчується за 2 години після розрахункового часу прибуття і:

(і) нижній край хмар щонайменше на 120 м (400 футів) перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами;

(ii) видимість щонайменше на 1500 м перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами;

(3) визначений рубіж повернення (PNR) на випадок місця призначення на морі.

NCO.OP.145 Дозаправка палива з пасажирами на борту та у процесі посадки і висадки

(a) Забороняється заправляти повітряне судно авіаційним бензином (AVGAS), або широкофракційним паливом, або сумішшю цих видів палива, коли пасажири знаходяться у процесі посадки, висадки та на борту.

(b) Для всіх інших видів палива, повітряне судно не можна заправляти, якщо пасажири знаходяться на борту та у процесі посадки і висадки, окрім ситуації, коли такий процес контролюється командиром повітряного судна чи іншими особами з відповідною кваліфікацією, які будуть готові розпочати та керувати евакуацією з повітряного судна у найбільш практичний та оперативний спосіб.

NCO.OP.150 Перевезення пасажирів

За виключенням аеростатів, командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб до та під час руління, зльоту і посадки, а також кожного разу, коли командир повітряного судна вважає за необхідне в інтересах безпеки, кожен пасажир на борту сидів у своєму кріслі або знаходився на своєму місці з ременем безпеки у надійно зафіксованому стані.

NCO.OP.155 Паління на борту – літаки та вертольоти

Командир повітряного судна повинен заборонити паління на борту у наступних випадках:

(a) коли це необхідно в інтересах безпеки;

(b) під час заправки повітряного судна.

NCO.OP.156 Паління на борту – планери та аеростати

На борту планера або аеростата палити забороняється.

NCO.OP.160 Метеорологічні умови

(a) При виконанні польотів згідно VFR командир повітряного судна повинен почати маневр зльоту або продовжувати політ тільки за умови, якщо останні отримані метеорологічні дані показують, що погодні умови на маршруті та на аеродромі призначення на час прибуття дорівнюють або вище застосовних експлуатаційних мінімумів VFR.

(b) При виконанні польотів згідно IFR командир судна повинен продовжувати політ в напрямку запланованого аеродрому призначення тільки за умови, якщо останні отримані метеорологічні дані вказують на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови в пункті призначення (або як мінімум одному з запасних аеродромів призначення) будуть дорівнювати або вище відповідних застосовних експлуатаційних мінімумів аеродрому.

(c) Якщо окремі сегменти польоту виконуються згідно VFR та IFR, визначені у (a) та (b) метеорологічні дані повинні застосовуватися відповідно.

### NCO.OP.165 Лід та інші забруднення - наземні процедури

Командир повітряного судна повинен розпочинати зліт, тільки якщо повітряне судно не має ніяких забруднень/осаду/відкладень, які можуть негативно позначитися на льотно-технічних характеристиках та керованості повітряного судна, окрім ситуацій, передбачених та визначених положеннями AFM.

### NCO.OP.170 Лід та інші забруднення - льотні процедури

(а) Командир повітряного судна повинен розпочинати політ чи виконувати політ в очікуваних або реальних умовах обледеніння, якщо повітряне судно є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів в таких умовах відповідно до 2.а.5 Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

(b) Якщо ступінь обледеніння перевищує ту величину, на яку повітряне судно є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах обледеніння судно стикається з проблемою обледеніння, командир повітряного судна повинен негайно залишити зону обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту; у разі необхідності, командир повітряного судна повинен повідомити службу АТС про таку надзвичайну подію.

### NCO.OP.175 Умови для зльоту - літаки та вертольоти

Перед тим, як розпочати маневр зльоту, командир повітряного судна повинен переконатися, що:

(а) згідно отриманої інформації, погода на аеродромі або злітно-посадковій смузі, а також стан злітно-посадкової смуги або FATO, які повітряне судно використовуватиме для виконання даного маневру, не заважатиме безпечному зльоту та вильоту;

(b) будуть дотримані застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

#### NCO.OP.176 Умови для зльоту – аеростати

Перед тим, як розпочати маневр зльоту, командир аеростату повинен переконатися, що згідно отриманої інформації погода на експлуатаційному майданчику або аеродромі не буде заважати безпечному виконанню маневрів зльоту та вильоту.

#### NCO.OP.180 Імітація позаштатних ситуацій у польоті

(а) Командир при перевезенні пасажирів або вантажів не має права імітувати наступне:

(1) ситуації, які вимагають застосування позаштатних або аварійних процедур;

(2) політ у складних метеорологічних умовах (ІМС).

(b) Незважаючи на (а), під час льотної підготовки та льотних тренувань, які проводяться сертифікованою організацією з підготовки, вищезазначені ситуації можуть імітуватися з пілотами-стажерами на борту.

#### NCO.OP.185 Контроль палива в польоті

Командир повітряного судна повинен періодично перевіряти кількість палива у польоті таким чином, щоб кількість корисного палива або, у випадку аеростатів, баласту на борту, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запаси палива або баласту, які потрібні для подовження польоту до придатного з точки зору погодних умов аеродрому або злітно-посадкової смуги плюс запланована кількість резервного палива відповідно до NCO.OP.125, NCO.OP.126 чи NCO.OP.127.

#### NCO.OP.190 Використання додаткового кисню

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб він/вона та члени льотного екіпажу, які виконують на борту вкрай важливу роботу з точки зору гарантування безпеки повітряної експлуатації, постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні (еквівалент тиску) перевищує 10000 футів впродовж більш ніж 30 хвилин, а також на постійній основі, коли висота у кабіні перевищує 13000 футів.

#### NCO.OP.195 Виявлення наближення до земної поверхні

При надмірній близькості до землі, яку виявив член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне наближення до землі, командир повітряного судна повинен негайно виконати коригувальні дії для відновлення безпечних умов польоту.

#### NCO.OP.200 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS II)



Якщо використовується система ACAS II, відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки повинні здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) № 1332/2011.

#### NCO.OP.205 Умови виконання заходження на посадку і маневру посадки

Перед початком заходження на посадку, командир повітряного судна повинен пересвідчитися, що згідно з отриманими даними, погода на аеродромі та стан злітно-посадкової смуги або FATO не перешкоджатимуть безпечному заходженню на посадку, виконанню саме посадки або відходу на друге коло.

#### NCO.OP.210 Початок і продовження заходження на посадку

(a) Командир повітряного судна може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомлених даних дальності видимості на злітно-посадковій смузі/видимості (RVR/VIS).

(b) Якщо повідомлені величини RVR/VIS є меншими, ніж застосовні мінімуми, заходження на посадку не можна продовжувати:

(1) нижче 1000 футів над аеродромом, або

(2) до кінцевої частини заходження на посадку у випадку, коли величина абсолютної/відносної висоти прийняття рішення (DA/H) чи мінімальна абсолютної/відносної висоти зниження (MDA/H) складають більше 1000 футів над аеродромом.

(c) Якщо параметри RVR не є доступними, вони можуть бути отримані шляхом конвертування величин отриманих параметрів видимості.

(d) Якщо після прольоту на висоті 1000 футів над аеродромом, повідомлена величина RVR/VIS падає нижче застосовного мінімуму, заходження 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 за умови, якщо належний орієнтир для конкретного маневру заходження на посадку на висоті DA/H або MDA/H є визначеним та перебуває під належним контролем.

(f) Величина RVR у зоні виконання посадки повинна завжди контролюватися.

#### NCO.OP.215 Експлуатаційні обмеження - теплові аеростати

(a) теплові аеростати не можуть здійснювати посадку вночі, за виключенням аварійної ситуації.

(b) тепловий аеростат може злітати вночі, за умови наявності достатньої кількості палива для посадки вдень.

### ПІДЧАСТИНА С

#### ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

NCO.POL.100 Експлуатаційні обмеження – усі повітряні судна

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та за виключенням аеростатів, центр тяжіння (CG) повітряного судна мають відповідати обмеженням, які наведені у AFM або в еквівалентному документі.

(b) На борту повинні знаходитись плакати, переліки, маркування інструментів або їх поєднання із переліком зазначених вище експлуатаційних обмежень, визначених AFM у якості візуальних засобів повідомлення.

#### NCO.POL.105 Зважування

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса та, за виключенням аеростатів, центр тяжіння повітряного судна визначалися шляхом зважуванням до початку експлуатації. Повинен враховуватися та бути задокументованим кумулятивний вплив виконаних модифікацій та ремонтів на масу та баланс судна. Ці дані повинні бути доступним для командира повітряного судна. Повітряне судно повинно повторно зважуватися, якщо точно невідомий вплив зроблених модифікацій на його масу та балансування.

(b) Зважування повинно проводитися:

(1) для літаків та вертольотів – виробником повітряного судна або схваленою організацією з технічного обслуговування;

(2) для планерів та аеростатів – виробником повітряних суден або відповідно до Регламенту (ЄК) № 2042/2003, якщо доречно.

#### NCO.POL.115 Льотно-технічні характеристики – загальні положення

Командир повітряного судна повинен експлуатувати повітряне судно тільки за умови, якщо його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосовних вимог повітряної експлуатації та усіх інших польотних обмежень, для дотримання вимог щодо аеродромів або експлуатаційних майданчиків; при цьому командир повітряного судна повинен брати до уваги точність існуючих карт та схем.

## ПІДЧАСТИНА D

### ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

#### РОЗДІЛ 1

#### ЛІТАКИ

##### NCO.IDE.A.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(а) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися згідно застосовних вимог льотної придатності, якщо такі прилади та обладнання:

(1) використовуються льотним екіпажем для керування повітряним судном на маршруті;

(2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.A.190;

(3) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.A.195; або

(4) є встановленими на літаку.

(b) Не потребують схвалення на використання обладнання наступні позиції, коли вони вимагаються положеннями цієї Підчастини:

(1) запасні запобіжники;

(2) портативні освітлювальні прилади;

(3) хронометри;

(4) аптечки;

(5) сигнальне та рятувальне обладнання;

(6) якорі та обладнання для швартування повітряного судна;

(7) система безпеки дитини.

(c) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини, а також інше обладнання, яке перевозиться на борту, але застосування якого не має схвалюватися згідно інших застосовних Додатків, 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 NCO.IDE.A.190 і NCO.IDE.A.195;

(2) ці прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у випадку збоїв або виникнення несправностей у їхній роботі.

(d) Прилади та обладнання повинні бути зручними у роботі та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(e) Все необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно бути доступним для негайного використання.

#### NCO.IDE.A.105 Перелік мінімального обладнання для польоту

Не можна 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 у відповідності з переліком мінімального обладнання (MEL), наданим експлуатантом;

(b) літаку виданий дозвіл на виконання польотів згідно застосовних вимог льотної придатності.

#### NCO.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі та мають встановлюватися на заміну тим запобіжникам, які дозволено змінювати під час польоту.

### NCO.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

Літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

(a) системою вогнів для запобігання зіткнень;

(b) навігаційними/позиційними вогнями;

(c) одним посадковим вогнем;

(d) системою освітлення, яка живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх пристроїв та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака;

(e) системою освітлення, яка живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення всіх пасажирських салонів;

(f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця члена екіпажу;

(g) якщо літак експлуатується як гідроплан - вогнями відповідно до Міжнародних правил попередження зіткнень суден на морі.

NCO.IDE.A.120 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

(a) Літаки, які експлуатуються у денний час згідно VFR, повинні мати наступне обладнання, яке здатне вимірювати та відображати наступне:

(1) магнітний курс;

(2) часу годинах, хвилинах та секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами;

(5) число Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

(b) Окрім зазначеного у (a) літаки, які експлуатуються у візуальних метеорологічних умовах (VMC) у нічний час або в умовах, коли літак не може бути утриманий на заданому курсі без використання одного чи більшої кількості додаткових приладів, повинні обладнуватися:

(1) засобами, які здатні вимірювати та відображати:

(i) поворот та ковзання;

(ii) просторове положення;

(iii) вертикальну швидкість;

(iv) стабілізований курс;

(2) засобами, які показують, коли енергопостачання гіроскопічних приладів стає недостатнім.



(с) Окрім зазначеного у (а) та (b) літаки, які експлуатуються в умовах, коли літак не може бути утриманий на заданому курсі без використання одного чи більшої кількості додаткових приладів, повинні обладнуватися пристроєм для запобігання несправностей роботи визначеної у (а)(4) системи індикації швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або обледеніння.

NCO.IDE.A.125 Польоти згідно IFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються згідно IFR, повинні мати:

(а) Засоби для вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу;
- (2) часу в годинах, хвилинах і секундах;
- (3) барометричного тиску;
- (4) швидкості за приладами;
- (5) вертикальної швидкості;
- (6) повороту та ковзання;
- (7) просторового положення;
- (8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря;

(10) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

(b) Засоби, які показують, коли енергопостачання гіроскопічних приладів стає недостатнім;

(c) Засобами для запобігання несправностей роботи визначеної у (a)(4) системи індикації швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або обледеніння.

NCO.IDE.A.130 Система попередження про наближені до поверхні землі (TAWS)

Турбогвинтові літаки, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною чисельністю пасажирських місць більше дев'яти, повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам:

(a) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 01 січня 2011 року – для обладнання льотно-технічних характеристик класу А згідно застосовному стандарту; або

(b) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) до 01 січня 2011 року включно – для обладнання льотно-технічних характеристик класу В згідно застосовному стандарту.

NCO.IDE.A.135 Бортова переговорна система для льотного екіпажу

Літаки, на яких працює більш ніж один член льотного екіпажу, повинні оснащатися бортовою переговорною системою для льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NCO.IDE.A.140 Сидіння, ремені безпеки, фіксуючі системи та системи безпеки дитини

(а) Літаки повинні оснащуватися:

(1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;

(2) ременями безпеки на кожному пасажирському сидінні та фіксуючими ременями на кожному спальному місці;

(3) системою безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту молодше 24 місяців;

(4) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі члена льотного екіпажу, яка має одну точку відкриття замка фіксатора.

NCO.IDE.A.145 Аптечка першої допомоги

(а) Літаки повинні бути обладнанні аптечками першої допомоги.

(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.

#### NCO.IDE.A.150 Додатковий кисень – літаки з гермокабіною

(a) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на таких висотах, де згідно (b) нижче необхідне застосування додаткового кисню, повинні оснащатися додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні об'єми кисню.

(b) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на висотах, де барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10000 футів, повинні перевозити достатній об'єм кисню для:

(1) всіх членів екіпажу та:

(i) 100% пасажирів впродовж будь-якого польотного часу, коли барометрична висота у кабіні пілотів перевищує 15000 футів, але за будь-яких обставин не менше ніж запас на 10 хвилин;

(ii) щонайменше 30% пасажирів впродовж будь-якого польотного часу, коли у разі розгерметизації та приймаючи до уваги конкретні обставини польоту величина барометричної висоти у пасажирському салоні знаходиться між 14000 та 15000 футів;

(iii) щонайменше 10% пасажирів впродовж більше ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти у пасажирському салоні знаходиться між 10000 та 14000 футів;

(2) усіх осіб у пасажирському салоні впродовж мінімум 10 хвилин, якщо літак виконує політ на барометричній висоті більше 25000 футів або виконує політ на меншій висоті за умов, які не дозволятимуть безпечне зниження впродовж 4 хвилин до барометричної висоти у 13000 футів.

(с) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на висоті вище 25000 футів, повинні бути додатково оснащені приладом для попередження льотного екіпажу про втрату герметичності.

#### NCO.IDE.A.155 Додатковий кисень – літаки без гермокабін

(а) Літаки без гермокабін, що виконують польоти на таких висотах, де відповідно до (b) необхідно застосовувати додатковий кисень, повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні об'єми кисню.

(b) Літаки без гермокабін, що виконують польоти на висотах, де барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10000 футів, повинні мати достатній об'єм кисню для:

(1) усіх членів льотного екіпажу та щонайменше 10% пасажирів на більш ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти у пасажирському салоні знаходиться між 10000 та 13000 футів;

(2) усіх членів льотного екіпажу та пасажирів впродовж будь-якого польотного часу, коли барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 13000 футів.

### NCO.IDE.A.160 Ручні вогнегасники

(а) Літаки, окрім планерів з маршовими двигунами та літаків ELA1, повинні бути оснащені щонайменше одним ручним вогнегасником, розташованим:

(1) у кабіні льотного екіпажу;

(2) у кожному пасажирському салоні, який є відділеним від кабіни льотного екіпажу, за виключенням такої конструкції літака, яка дозволяє зручний та швидкий доступ з кабіни льотного екіпажу до пасажирського салону.

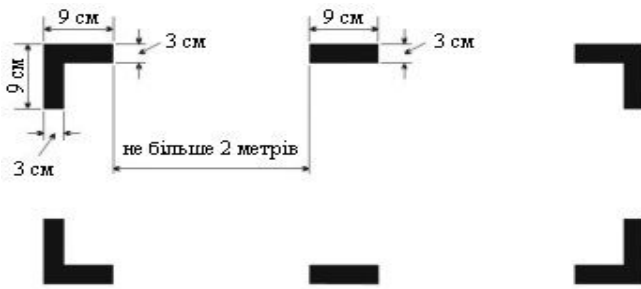
(b) Тип і кількість вогнегасної речовини для обов'язкових вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у даному відсіку; також, тип вогнегасної речовини повинен бути обраний таким чином, щоб звести до мінімуму ефект концентрації токсичного газу у відсіках, де знаходяться люди.

### NCO.IDE.A.165 Маркування зон 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 зон аварійного вирубування обшивки



### NCO.IDE.A.170 Аварійний радіомаяк (ELT)

(а) Літаки повинні бути оснащені:

(1) у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше виданий до 01 липня 2008 року включно – одним ELT будь-якого типу;

(2) у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше виданий після 01 липня 2008 року – одним автоматичним ELT; або

(3) у випадку літаків, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною чисельністю пасажирських місць шість або менше – аварійним радіомаяком (ELT(S)) або індивідуальним радіолокаційним маяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або пасажир.

(b) Аварійні радіомаяки будь-якого типу та індивідуальні радіолокаційні маяки (PLB) повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 та 406 МГц.

### NCO.IDE.A.175 Політ над водною поверхнею

(а) 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) одномоторні сухопутні літаки, якщо вони:

(і) віддаляються від берега на дистанцію, яка перевищує дистанцію планерування;

(іі) виконують зліт або посадку на аеродромі чи злітно-посадковій смузі, де на думку командира судна траєкторії зльоту або заходження на посадку проходять над водною поверхнею та існує певна вірогідність вимушеної посадки на воду;

(2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею;

(3) літаки, які експлуатуються на такій відстані можливого місця аварійної посадки, яка перевищує меншу величину з наступного: дистанцію, еквівалентну 30-хвилинному польоту на крейсерській швидкості або 50 морських миль.

(б) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані наступним:

(1) одним якорем;

(2) одним плавучим якорем для допомоги у маневруванні;



(3) обладнанням, яке генерує звукові сигнали згідно положень Міжнародних правил попередження зіткнень на морі, якщо доречно.

(с) Командир літака, який експлуатується над водною поверхнею до певної відстані від місця безпечної посадки на землі і така відстань є меншою з двох наступних величин: 30 хвилин на крейсерській швидкості або 50 морських миль, повинен визначити відповідний ризик для всіх осіб на борту у разі вимушеної посадки на воду; на основі такого ризику командир літака повинен прийняти рішення щодо транспортування наступного:

(1) обладнання для подачі сигналів лиха;

(2) рятувальних плотів у достатній кількості для розміщення всіх пасажирів та екіпажу, розташованими у такий спосіб, щоб їх можна було негайно застосовувати у аварійній ситуації;

(3) такого рятувального обладнання для забезпечення підтримки життя, яке відповідає характеристикам даного рейсу.

#### NCO.IDE.A.180 Засоби аварійного рятування

Літаки, які працюють над районами, де виконувати пошук та порятунок є вкрай складно, повинні бути оснащені таким сигнально-аварійним обладнанням та засобами підтримки життя, які відповідають вимогам польотної місцевості.

#### NCO.IDE.A.190 Комунікаційне радіобладнання

(а) Якщо це вимагається застосовними правилами польотів, літаки повинні оснащуватися апаратурою радіозв'язку, яка дозволяє здійснювати

двосторонній обмін інформацією впродовж усього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам правил польотів.

(b) Якщо комунікаційне радіообладнання вимагається (a), воно повинно забезпечити передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5МГц.

(c) Якщо вимагається застосування більш ніж одного комунікаційного приладу, кожний із них має працювати незалежно від іншого/інших у такий спосіб, щоб відмова одного не могла призвести до відмови будь-якого іншого приладу.

#### NCO.IDE.A.195 Навігаційне обладнання

(a) Літаки, які виконують польоти на маршрутах, де неможливо забезпечити навігацію за візуальними орієнтирами, повинні оснащуватися навігаційним обладнанням, яке дозволить повітряну експлуатацію відповідно до наступного:

(1) польотного плану служби ATS, якщо доречно;

(2) застосовних правил польотів.

(b) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для того, щоб у разі відмови одного з блоків такого обладнання на будь-якому етапі польоту, решта такого обладнання підтримувала безпечну навігацію відповідно до (a) або дозволила безпечне завершення відповідної дії у непередбачених обставинах.

(с) Літаки, які експлуатуються на маршрутах, де планується посадка у ІМС, повинні бути оснащені відповідним обладнанням, що забезпечує навігацію до точки, з якої можна зробити візуальну посадку. Таке обладнання повинно бути здатним забезпечити згадану навігацію для кожного аеродрому посадки в умовах ІМС та для будь-якого наміченого запасного аеродрому.

#### NCO.IDE.A.200 Відповідач

Там, де це вимагається застосовними правилами польотів, літаки повинні бути обладнані відповідачем вторинного оглядового радіолокатора, який має усі необхідні потужності та технічні характеристики.

## РОЗДІЛ 2

### ВЕРТОЛЬОТИ

#### NCO.IDE.H.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(а) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися згідно застосовних вимог льотної придатності, якщо такі прилади та обладнання:

(1) використовуються льотним екіпажем для управління польотом;

(2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.H.190;

(3) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.H.195; або

(4) встановлені на вертольоті.

(b) Не потребують схвалення на використання обладнання наступні позиції, коли вони вимагаються положеннями цієї Підчастини:

(1) портативні освітлювальні прилади;

(2) хронометри;

(3) аптечки;

(4) сигнальне та рятувальне обладнання;

(5) якорі та обладнання для швартування повітряного судна;

(6) система безпеки дитини.

(c) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини, а також інше обладнання, застосування якого не передбачене положеннями інших застосовних Додатків, але перевозиться 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 NCO.IDE.H.190 та NCO.IDE.H.195;

(2) ці прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у випадку збоїв або виникнення несправностей у їхній роботі.

(d) Прилади та обладнання повинні бути зручними у роботі та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно бути доступним для негайного використання.

#### NCO.IDE.H.105 Перелік мінімального обладнання для польоту

Не можна 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 переліку мінімального обладнання (MEL), якщо такий перелік було визначено; або

(b) вертольоту виданий дозвіл на виконання польотів згідно застосовних вимог льотної придатності.

#### NCO.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

Вертольоти, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

(a) системою вогнів для запобігання зіткнень;

(b) навігаційними/позиційними вогнями;

(c) одним посадковим вогнем;

(d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітлюваність усіх пристроїв та обладнання, необхідного для безпечної експлуатації вертольота;

(e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи вертольота та забезпечує освітлення всіх пасажирських салонів;

(f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу;

(g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями згідно Міжнародних правил попередження зіткнень суден на морі.

NCO.IDE.H.120 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

(a) вертольоти, які експлуатуються вдень згідно VFR, повинні мати наступне обладнання, здатне вимірювати та відображати наступне:

(1) магнітний курс;

(2) час у годинах, хвилинах та секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами;

(5) ковзання.

(b) окрім зазначеного в (a) вертольоти, які експлуатуються у VMC в нічний час або якщо видимість менше 1500 м, або за умов, коли вертоліт не може бути утриманий на заданому курсі без використання одного чи більшої кількості додаткових приладів, повинні обладнуватися:

(1) засобами, які здатні вимірювати та відображати наступне:

(i) просторове положення;

(ii) вертикальну швидкість;

(iii) стабілізований курс;

(2) засобами, які показують, коли енергопостачання гіроскопічних приладів стає недостатнім;

(c) окрім зазначеного в (a) та (b) вертольоти, які експлуатуються в умовах видимості менше 1500 м або за умов, коли вертоліт не може бути утриманий на заданому курсі без використання одного чи більшої кількості додаткових приладів повинні оснащуватися засобом для запобігання несправностей роботи, визначеної у (a)(4) системи індикації швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або обледеніння.

NCO.IDE.H.125 Польоти згідно IFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються згідно IFR, повинні мати наступне:

(a) Засоби для вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу;
- (2) часу в годинах, хвилинах і секундах;
- (3) барометричного тиску;
- (4) швидкості за приладами;
- (5) вертикальної швидкості;
- (6) ковзання;
- (7) просторового положення;
- (8) стабілізованого курсу;
- (9) температури зовнішнього повітря.

(b) засобами, які показують, коли енергопостачання гіроскопічних приладів стає недостатнім;

(c) засобами для запобігання несправностей роботи визначеної у (a)(4) системи індикації швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або обледеніння;



(d) додатковий засіб вимірювання та відображення просторового положення у якості резервного приладу.

NCO.IDE.H.130 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно IFR

Вертольоти, які використовуються для однопілотної експлуатації згідно IFR, повинні бути обладнані автопілотом, який щонайменше забезпечує функції утримання висоти та стабілізації курсу.

NCO.IDE.H.135 Бортова переговорна система для льотного екіпажу

Вертольоти, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні оснащуватися бортовою переговорною системою для льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання всіма членами льотного екіпажу.

NCO.IDE.H.140 Сидіння, ремені безпеки, фіксуючі системи та дитячі утримуючі пристрої

(a) Вертольоти повинні оснащуватися:

(1) кріслом або місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;

(2) ременями безпеки на кожному пасажирському сидінні та фіксуючими ременями на кожному спальному місці;

(3) у випадку вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2012 року - ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;

(4) системою безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту молодше 24 місяців;

(5) на кожному кріслі члена льотного екіпажу - ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, яка має пристрій автоматичного обмеження руху корпусу у випадку різкого гальмування.

(b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати одну точку відкриття замка фіксатора.

#### NCO.IDE.H.145 Аптечка першої допомоги

(a) Вертольоти повинні мати на борту щонайменше один комплект аптечки першої допомоги.

(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.

#### NCO.IDE.H.155 Додатковий кисень – вертольоти без гермокабін

(a) Вертольоти без гермокабін, що виконують польоти на таких висотах, де відповідно до (b) необхідно застосовувати додатковий кисень, повинні бути

обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні об'єми кисню.

(b) Вертольоти без гермокабін, що виконують польоти на висотах, де барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10000 футів, повинні мати достатній об'єм кисню для:

(1) всіх членів льотного екіпажу та щонайменше 10% пасажирів на більше ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти у пасажирському салоні знаходиться між 10000 та 13000 футів;

(2) всіх членів льотного екіпажу та пасажирів впродовж будь-якого польотного часу, коли барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 13000 футів.

#### NCO.IDE.H.160 Ручні вогнегасники

(a) Вертольоти, за виключенням категорії ELA2, повинні бути оснащені щонайменше одним ручним вогнегасником, розташованим:

(1) у кабіні льотного екіпажу;

(2) у кожному пасажирському салоні, який є відділеним від кабіни льотного екіпажу, за виключенням такої конструкції літака, яка дозволяє зручний та швидкий доступ з кабіни льотного екіпажу до пасажирського салону.

(b) Тип і кількість вогнегасної речовини для обов'язкових вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у

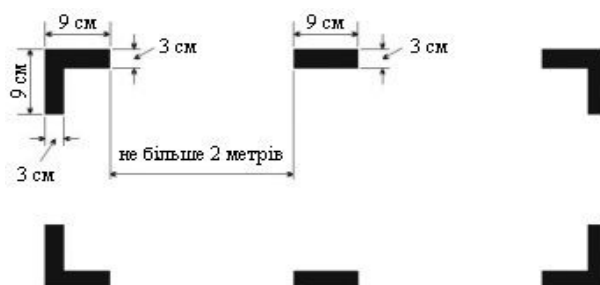
даному відсіку; також, тип вогнегасної речовини повинен бути обраний таким чином, щоб звести до мінімуму ефект концентрації токсичного газу у відсіках, де знаходяться люди.

#### NSO.IDE.H.165 Маркування зон аварійного вирубування обшивки

Якщо на фюзеляжі вертольота маркуються певні зони, які більше підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення надзвичайних ситуацій, такі зони повинні маркуватися відповідно до малюнку 1.

Малюнок 1

#### Маркування зон аварійного вирубування обшивки



#### NSO.IDE.H.170 Аварійний радіомаяк (ELT)

(а) Вертольоти, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною чисельністю пасажирських місць більше 6, повинні оснащуватися:

(1) одним автоматичним ELT;

(2) одним аварійним радіомаяком (ELT(S)), який встановлюється на плоту або у рятувальному жилеті, якщо вертоліт виконує польоти над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає більш ніж 3 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості.

(b) Вертольоти, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною чисельністю пасажирських місць у шість або менше, повинні оснащуватися одним аварійним радіомаяком (ELT(S)) або індивідуальним радіолокаційним маяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або пасажир.

(c) Аварійні радіомаяки будь-якого типу та індивідуальні радіолокаційні маяки (PLB) повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

#### NCO.IDE.H.175 Політ над водною поверхнею

(a) Вертольоти повинні оснащуватися рятувальними жилетами – по одному на кожну особу, що знаходиться на борту (у разі наявності осіб молодше 24 місяців - аналогічними пристроями забезпечення плавучості); зазначені пристрої повинні розташовуватися у легкодоступних місцях у наступних випадках:

(1) експлуатації над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка перевищує дистанцію режиму авторотації, де у випадку критичної відмови двигуна вертоліт не зможе продовжити політ на заданому ешелоні; або

(2) експлуатації над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка перевищує еквівалент 10-хвилинного польоту на крейсерській швидкості, де у

випадку критичної відмови двигуна вертоліт зможе продовжити політ на заданому ешелоні; або

(3) якщо при виконанні зльоту або посадки на аеродромі чи злітно-посадковій смузі траєкторія руху вертольота проходить над водною поверхнею.

(b) Кожен рятувальний жилет або рівноцінний індивідуальний плавзасіб повинен бути обладнаний засобами електричного освітлення з метою точного визначення місцезнаходження особи.

(c) Командир вертольота, який експлуатується над водною поверхнею на певній відстані від місця безпечної посадки на землі (причому така відстань є меншою з двох наступних величин: еквіваленту 30 хвилин на крейсерській швидкості та 50 морських миль), повинен визначити відповідний ризик для усіх осіб на борту у разі вимушеної посадки на воду; на основі такого ризику командир повинен прийняти рішення щодо транспортування на борту:

(1) сигнально-аварійного обладнання;

(2) рятувальних плотів в достатній кількості для розміщення усіх пасажирів та екіпажу, розташованими у такий спосіб, щоб їх можна було негайно застосувати у аварійній ситуації;

(3) рятувального обладнання для забезпечення підтримки життя, яке відповідає характеристикам даного рейсу.

(d) У разі вимушеної посадки на воду командир вертольота повинен визначити ризики виживання всіх присутніх на борту для прийняття рішення, чи мають всі присутні на борту бути одягнуті у рятувальні жилети згідно (a).

### NSO.IDE.H.180 Засоби аварійного рятування

Вертольоти, які експлуатуються над районами, де виконувати пошук та порятунок є вкрай складно, повинні оснащуватися таким сигнально-аварійним обладнанням та засобами підтримки життя, які відповідають вимогам польотної місцевості.

NSO.IDE.H.185 Вимушена посадка на воду – всі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею

Вертольоти, які виконують польоти у несприятливому середовищі на відстані від берега, яка перевищує 50 морських миль, повинні:

- (a) мати конструкцію, яка передбачає посадку на воду відповідно до застосовних норм льотної придатності;
- (b) бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду відповідно до застосовних норм льотної придатності; або
- (c) оснащуватися відповідним аварійно-рятувальним обладнанням.

### NSO.IDE.H.190 Комунікаційне радіобладнання

(a) Якщо це вимагається застосовними правилами польотів, вертольоти повинні оснащуватися апаратурою радіозв'язку, яка дозволяє двосторонній обмін інформацією впродовж усього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного перевезення.

(b) Якщо комунікаційне радіообладнання вимагається відповідно до (а), воно повинно забезпечити передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5МГц.

(c) Якщо вимагається застосування більш ніж одного комунікаційного пристрою, кожний із них повинен працювати незалежно від іншого/інших в такий спосіб, щоб відмова одного не могла призвести до відмови будь-якого іншого пристрою.

(d) Якщо на додаток до бортової переговорної системи для льотного екіпажу відповідно до положень NCO.IDE.H.135 вертольоти повинні застосовувати систему комунікаційного радіообладнання, вони мають бути оснащені кнопкою передачі на пристрої керування для кожного пілота та/або члена екіпажу, який знаходиться на своєму робочому місці.

#### NCO.IDE.H.195 Навігаційне обладнання

(a) Вертольоти, які виконують польоти на маршрутах, де неможливо забезпечити навігацію за візуальними орієнтирам, повинні оснащуватися навігаційним обладнанням, яке дозволить повітряну експлуатацію згідно наступного:

(1) польотного плану служби ATS, якщо стосується;

(2) застосованих правил польотів.

(b) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання для того, щоб разі відмови одного з блоків такого обладнання на будь-якому етапі



польоту, решта такого обладнання підтримувала безпечну навігацію відповідно до (а) або дозволила безпечне завершення відповідної дії у непередбачених обставинах.

(с) Вертольоти, які експлуатуються на маршрутах, де планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, що забезпечує навігацію до точки, з якої можна зробити візуальну посадку. Таке обладнання повинно бути здатним забезпечити згадану навігацію для кожного аеродрому посадки у ІМС та для будь-якого наміченого запасного аеродрому.

#### NCO.IDE.H.200 Відповідач

Там, де це вимагається застосовними правилами польотів, вертольоти повинні оснащуватися вторинним оглядовим радіолокатором (SSR), який має усі необхідні потужності та технічні характеристики.

### РОЗДІЛ 3

#### Планери

#### NCO.IDE.S.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(а) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися відповідно до застосовних вимог льотної придатності, якщо такі прилади та обладнання:

(1) використовуються льотним екіпажем для управління повітряним судном на маршруті;

(2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.S.145;

(3) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.S.150; або

(4) встановлені на планері.

(b) Не потребують схвалення на використання обладнання наступні позиції, передбачені положеннями цієї Підчастини:

(1) портативні освітлювальні прилади;

(2) хронометри;

(3) сигнальне та рятувальне обладнання.

(c) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини, а також інше обладнання, яке перевозиться на борту, але застосування якого не повинно схвалюватися відповідно до положень інших застосовних Додатків, 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;

(2) ці прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність планера, навіть у випадку збоїв або виникнення несправностей у їхній роботі.

(d) Прилади та обладнання повинні бути зручними у роботі та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(е) Все необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно бути доступним для негайного використання.

#### NCO.IDE.S.105 Перелік мінімального 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 наступного:

(а) планер експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL), якщо такий був визначений;

(b) був виданий дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

#### NCO.IDE.S.115 Польоти згідно VFR –польотні і навігаційні прилади

(а) Планери, які експлуатуються у денний час згідно VFR, повинні мати наступне обладнання, яке здатне вимірювати та відображати наступне:

(1) у випадку мотопланерів – магнітний курс;

(2) час у годинах, хвилинах та секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами.

(b) Окрім визначеного у (a) планери, які експлуатуються в умовах, коли повітряне судно не може утримуватися на заданому курсі без використання одного чи більшої кількості додаткових приладів, повинні обладнуватися приладами, які здатні вимірювати та відображати наступне:

(1) вертикальну швидкість;

(2) просторове положення чи поворот та ковзання;

(3) магнітний курс.

NSO.IDE.S.120 Польоти у хмарах – польотні і навігаційні прилади

Планери, які виконують польоти у хмарах, повинні мати наступне обладнання, здатне вимірювати та відображати наступне:

(a) магнітний курс;

(b) час у годинах, хвилинах та секундах;

(c) барометричний тиск;

(d) швидкості за приладами;

(e) вертикальну швидкість;

(f) просторове положення або поворот та ковзання.

### NCO.IDE.S.125 Сидіння, ремені безпеки та фіксуєчі системи

(a) Планери повинні оснащуватися:

(1) місцем для сидіння для кожної особи на борту;

(2) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному місці для сидіння згідно AFM.

(b) Конструкція ременя безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинна мати одну точку відкриття замка фіксатора.

### NCO.IDE.S.130 Додатковий кисень

Планери, що виконують польоти на висотах, де барометрична висота перевищує 10000 футів, повинні мати достатній об'єм кисню для:

(a) членів льотного екіпажу на більш ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти знаходиться між 10000 та 13000 футів;

(2) усіх членів льотного екіпажу та пасажирів впродовж будь-якого польотного часу, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.

### NCO.IDE.S.135 Політ над водною поверхнею

Командир планера, який експлуатується над водною поверхнею, повинен визначити відповідний ризик для усіх осіб на борту у разі вимушеної посадки на воду; на основі такого ризику командир планера повинен прийняти рішення щодо транспортування наступного на борту:

(а) рятувальних жилетів, або аналогічних пристроїв забезпечення плавучості – по одному на кожну особу на борту; зазначені рятувальні пристрої повинні розташовуватися у місцях, які легкодоступні з місця сидіння:

(b) аварійного радіомаяка (ELT) або індивідуального радіолокаційного маяка (PLB), який має при собі член екіпажу або пасажир та який здатний передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц;

(с) обладнання для подачі сигналів лиха, якщо політ виконується:

(1) над водною поверхнею на відстані, яка перевищує дистанцію планерування; або

(2) за таких умов, що траєкторії зльоту або заходження на посадку проходять над водною поверхнею та існує певна вірогідність вимушеної посадки на воду.

#### NCO.IDE.S.140 Рятувальне обладнання

Планери, які експлуатуються над районами, де виконувати пошук та порятунок є вкрай складно, повинні оснащуватися таким сигнально-аварійним обладнанням та засобами підтримки життя, які відповідають вимогам польотної місцевості.

#### NCO.IDE.S.145 Комунікаційне радіобладнання

(а) Якщо це вимагається застосовними правилами польотів, планери повинні оснащуватися апаратурою радіозв'язку, яка дозволяє двосторонній

обмін інформацією впродовж усього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного перевезення.

(b) Якщо комунікаційне радіообладнання вимагається відповідно до (a), воно повинно забезпечити передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

#### NCO.IDE.S.150 Навігаційне обладнання

(a) Планери повинні оснащуватися навігаційним обладнанням, яке дозволить повітряну експлуатацію згідно наступного:

- (1) польотного плану служби ATS, якщо стосується;
- (2) застосовних правил польотів.

#### NCO.IDE.S.155 Відповідач

Там, де це вимагається застосовними правилами польотів, планери повинні оснащуватися вторинним оглядовим радіолокатором (SSR), який має усі необхідні потужності та технічні характеристики.

## РОЗДІЛ 4

### Аеростати

#### NCO.IDE.B.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(а) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини, повинні схвалюватися відповідно до застосовних вимог льотної придатності, якщо такі прилади та обладнання:

(1) використовуються льотним екіпажем для управління повітряним судном на маршруті;

(2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.B.145; або

(3) є встановленими на аеростаті.

(б) Не потребують схвалення на використання обладнання наступні позиції, коли вони вимагаються положеннями цієї Підчастини:

(1) портативні освітлювальні прилади;

(2) хронометри;

(3) аптечні комплекти;

(4) сигнальне та рятувальне обладнання.

(с) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини, а також інше обладнання, яке перевозиться на борту, але застосування якого не повинно схвалюватися відповідно до інших застосовних Додатків, 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;

(2) ці прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність аеростата, навіть у випадку збоїв або виникнення несправностей у їхній роботі.

(d) Прилади та обладнання повинні бути зручними у роботі та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(e) Все необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно бути доступним для негайного використання.

#### NCO.IDE.V.105 Перелік мінімального 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 наступного:

(a) аеростат експлуатується у відповідності з переліком мінімального обладнання (MEL), якщо такий був затверджений; або

(b) на аеростат був виданий дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

#### NCO.IDE.V.110 Експлуатаційні вогні

Аеростати, які експлуатуються вночі, повинні бути обладнанні:

(a) вогнями для попередження зіткнення;

(b) засобами, що забезпечують відповідне освітлення всіх приладів та обладнання, які є суттєвими для безпечної експлуатації аеростата;

(c) портативними освітлювальними приладами.

NCO.IDE.V.115 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

Аеростати, які експлуатуються у денний час згідно VFR, повинні оснащуватися:

(a) Обладнанням, яке здатне відображати напрямок відхилення;

(b) Обладнанням, яке здатне вимірювати та відображати наступне:

(1) час у годинах, хвилинах та секундах;

(2) вертикальну швидкість, якщо це вимагається AFM;

(3) барометричну висоту, якщо це вимагається AFM або згідно застосовних вимог повітряної експлуатації або якщо потрібно контролювати висоту для визначення моменту використання кисню на борту.

NCO.IDE.V.120 Аптечка першої допомоги

(a) Аеростати повинні мати на борту комплект аптечки першої допомоги.

(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.

#### NCO.IDE.V.121 Додатковий кисень

Аеростати, що виконують польоти на висотах, де барометрична висота перевищує 10000 футів, повинні мати достатній об'єм кисню для:

(a) членів екіпажу на більш ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти знаходиться між 10000 та 13000 футів;

(b) всіх членів льотного екіпажу та пасажирів впродовж будь-якого польотного часу, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.

#### NCO.IDE.V.125 Ручні вогнегасники

Аеростати повинні бути оснащені принаймні одним ручним вогнегасником, якщо це вимагається застосовними нормами сертифікаційних специфікацій.

#### NCO.IDE.V.130 Політ над водною поверхнею

Командир аеростата, який експлуатується над водною поверхнею, повинен визначити відповідний ризик для усіх осіб на борту у разі вимушеної

посадки на воду; на основі такого ризику командир повинен прийняти рішення щодо перевезення на борту наступного обладнання:

(а) рятувальних жилетів (або аналогічних пристроїв забезпечення плавучості для осіб молодше 24 місяців) – по одному на кожну особу на борту; зазначені рятувальні пристрої повинні розташовуватися у місцях, які легкодоступні з місця сидіння:

(b) якщо на борту аеростата знаходиться більше 6 осіб - аварійного радіомаяка (ELT), який здатний передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц;

(с) якщо на борту аеростата знаходиться до 6 осіб включно - аварійного радіомаяка (ELT) або індивідуального радіолокаційного маяка (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або пасажир та який здатний передавати одночасно на частотах 121,5 та 406МГц;

(d) обладнання для подачі сигналів лиха.

#### NCO.IDE.V.135 Рятувальне обладнання

Аеростати, які експлуатуються над районами, де виконувати пошук та порятунок є вкрай складно, повинні оснащуватися таким сигнально-аварійним обладнанням та засобами підтримки життя, які відповідають вимогам польотної місцевості.

#### NCO.IDE.V.140 Інше обладнання

(a) Аеростати повинні бути оснащені захисними рукавичками для кожного члена екіпажу;

(b) Теплові аеростати повинні бути оснащені:

(1) альтернативним джерелом запалювання;

(2) засобом вимірювання та індикації кількості палива;

(3) кошмою або вогнетривкою ковдрою;

(4) страхувальним канатом довжиною щонайменше 25 м.

(c) Газові аеростати повинні бути оснащені:

(1) ножем;

(2) страхувальним канатом довжиною щонайменше 20 м з натурального волокна або електростатичного провідного матеріалу.

#### NCO.IDE.V.145 Комунікаційне радіобладнання

(a) Якщо це вимагається застосовними правилами польотів, аеростати повинні оснащуватися апаратурою радіозв'язку, яка дозволяє двосторонній обмін інформацією впродовж всього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного транспортування.

(b) Якщо використання комунікаційного радіобладнання вимагається (a), воно повинно забезпечити передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

## NCO.IDE.V.150 Відповідач

Там, де це вимагається застосовними правилами польотів, аеростати повинні оснащуватися вторинним оглядовим радіолокатором (SSR), який має усі необхідні потужності та технічні характеристики.

## ПІДЧАСТИНА E

## СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ

## РОЗДІЛ 1

## Загальні положення

## NCO.SPEC.100 Сфера застосування

Ця Підчастина встановлює спеціальні вимоги, які повинні виконуватися командиром, що здійснює некомерційну спеціалізовану експлуатацію на моторному ПС іншої ніж складної конструкції.

## NCO.SPEC.105 Контрольна карта

(а) До початку спеціалізованої експлуатації, командир здійснює оцінку ризику, складності діяльності для визначення небезпек та пов'язаних ризиків, властивих експлуатації та впроваджує пом'якшуючі заходи.

(б) Спеціалізована експлуатація повинна виконуватися відповідно до контрольної карти. Базуючись на оцінюванні ризику, командир повинен

встановити контрольну карту, що відповідає спеціалізованій діяльності та використовуваному ПС, враховуючи вимоги кожного розділу цієї Підчастини.

(с) Контрольна карта, що стосується обов'язків командира, членів екіпажу та спеціалістів, що виконують завдання (далі – спеціалісти), повинна бути весь час доступна на кожному рейсі.

(d) Контрольна карта повинна регулярно переглядатися та оновлюватися, якщо стосується.

#### NCO.SPEC.110 Обов'язки та повноваження командира

У будь-який час, коли члени екіпажу та спеціалісти залучені до експлуатації, командир повинен:

(a) забезпечити відповідність членів екіпажу та спеціалістів вимогам NCO.SPEC.115 та NCO.SPEC.120;

(b) не розпочинати політ у випадку, якщо член екіпажу або спеціаліст неспроможний виконувати обов'язки з будь-якої причини – травми, хвороби, втоми або впливу психотропної речовини;

(с) не продовжувати політ за межі найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, коли здатність будь-якого члена екіпажу або спеціаліста виконувати обов'язки суттєво знижена від впливу втоми, хвороби або нестачі кисню;

(d) забезпечити виконання членами екіпажу та спеціалістами законів, підзаконних нормативно-правових актів та процедур тих держав, де здійснюється експлуатація;

(e) забезпечити можливість спілкування всіх членів екіпажу та спеціалістів на спільній мові;

(f) забезпечити безперервне використання членами екіпажу та спеціалістами додаткового кисню, коли висота кабіни перевищує 10000 футів протягом більше ніж 30 хвилин та коли висота кабіни перевищує 13000 футів.

#### NCO.SPEC.115 Обов'язки членів екіпажу

(a) Члени екіпажу повинні належним чином виконувати свої обов'язки. Обов'язки членів екіпажу повинні бути визначені у контрольній карті.

(b) За виключенням аеростатів, впродовж критичних етапів польоту або коли це вважається за необхідне командиром в інтересах безпеки, член екіпажу повинен бути відсторонений від призначеного робочого місця якщо інше не зазначено в контрольній карті.

(c) Протягом польоту член екіпажу повинен тримати ремінь безпеки застебнутим під час знаходження на робочому місці.

(d) Протягом польоту принаймні одна кваліфікована особа повинна весь час здійснювати контроль за ПС.

(e) Член екіпажу не повинен виконувати обов'язки на ПС:

(1) якщо він відчуває або передбачає що він/вона страждає від втоми як визначено в 7.f. Додатка IV до Регламенту (ЄК) № 216/2008 або відчуває іншу нездатність виконати свої обов'язки; або



(2) коли знаходиться під впливом психотропних речовин або алкоголю або з інших причин, зазначених в 7.g Додатку IV до Регламенту (ЄК) № 216/2008.

(f) Член екіпажу, який виконує обов'язки у більш ніж одного експлуатанта, повинен:

(1) вести індивідуальні записи про польотний та робочий час та відпочинок, якщо стосується;

(2) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування роботи відповідно до застосовних вимог FTL.

(g) Член екіпажу повинен звітувати командирі про наступне:

(1) будь-яку помилку, відмову, несправність або дефект, які на його думку можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, включаючи аварійні системи;

(2) будь-який інцидент, що загрожував або може нести загрозу безпечній експлуатації.

#### NCO.SPEC.120 Обов'язки спеціаліста

(a) Спеціаліст повинен належним чином виконувати свої обов'язки. Обов'язки спеціаліста повинні бути зазначені в контрольній карті.

(b) За виключенням аеростатів, протягом критичних етапів польоту або у будь-який час, коли так вважає командир в інтересах безпеки, спеціаліст повинен бути відсторонений від призначеного робочого місця, якщо інше не зазначено в контрольній карті.

(с) Спеціаліст повинен забезпечити щоб він/вона був/була обмежена під час виконання спеціальних завдань з відкритими або знятими зовнішніми дверима.

(d) Спеціаліст повинен доповісти командирі про:

(1) будь-яку помилку, відмову, несправність або дефект, які на його думку можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, включаючи аварійні системи;

(2) будь-який інцидент, що загрожував або може нести загрозу безпечній експлуатації.

#### NCO.SPEC.125 Брифінг з безпеки

(a) Перед вильотом командир повинен провести спеціалісту брифінг щодо:

(1) аварійного обладнання та процедур;

(2) експлуатаційних процедур, пов'язаних зі спеціальними завданнями перед кожним польотом або серією польотів.

(b) Брифінг з питань, зазначених у (a)(2) не вимагається якщо спеціаліст був проінструктований з експлуатаційних процедур перед початком експлуатаційного сезону в цьому календарному році.

### NCO.SPEC.130 Мінімальна висота польоту перешкод — польоти згідно IFR

Командир повітряного судна повинен встановити мінімальну висоту, необхідну для кожного польоту наземних перешкод для усіх сегментів рейсу згідно IFR. Такі мінімальні висоти польоту не можуть бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає повітряне судно.

### NCO.SPEC.135 Забезпечення паливом та мастилом — літаки

Положення абзацу NCO.OP.125(a)(1)(i) не застосовуються до буксирування планера, показових польотів, експлуатації для виконання пілотажних маневрів або змагальних польотів.

### NCO.SPEC.140 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

Незважаючи на положення NCO.OP.126(a)(1), командир вертольота може розпочати політ згідно VFR вдень залишаючись на відстані 25 морських миль від аеродрому/експлуатаційного майданчика відправлення з запасом пального не менше, ніж на 10 хвилин польоту на оптимальній швидкості.

### NCO.SPEC.145 Тренувальні ситуації в польоті

За виключенням випадків, коли спеціаліст знаходиться на борту ПС для підготовки, командир повинен, при перевезенні спеціаліста утримуватися від:

(a) тренувань, що вимагають застосування позаштатних або аварійних процедур; або

(b) польотів згідно метеорологічних умов за приладами (ІМС).

#### NCO.SPEC.150 Визначення наближення землі

Система попередження про зближення з землею, якщо вона встановлена на ПС, може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм походженням вимагають того, щоб ПС експлуатувався на відстані над землею поверхнею нижчою за ту, на яку спрацьовує система попередження про зближення з землею.

#### NCO.SPEC.155 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS II)

Незважаючи на положення NCO.OP.200 ACAS II може бути відключена протягом виконання спеціальних завдань, які за своєю природою передбачають експлуатацію ПС на такій відстані одне від одного, що є меншою ніж та, на якій спрацьовує ACAS.

#### NCO.SPEC.160 Викиди небезпечних речовин

Командир не повинен експлуатувати ПС над густонаселеними зонами великих міст або населених пунктів або над скупченням людей на відкритому просторі під час викиду небезпечних вантажів.

#### NCO.SPEC.165 Перевезення та використання зброї

(а) Командир повинен забезпечити, щоб під час перевезення зброї з метою виконання спеціальних завдань, вона є закріпленою, якщо не використовується.

(b) Спеціаліст, який використовує зброю, повинен застосувати всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки ПС, осіб на борту та на землі від небезпеки.

NCO.SPEC.170 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії – літаки

При експлуатації літака на висоті менше ніж 150 м (500 футів) над не густонаселеною зоною для літаків, які не можуть підтримувати ешелон польоту у випадку відмови критичного двигуна, командир повинен:

(a) застосувати експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна;

(b) провести брифінг всім членам екіпажу та спеціалістам на борту стосовно процедур, які проводяться у випадку вимушеної посадки.

NCO.SPEC.175 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії - вертольоти

(a) Командир може експлуатувати вертоліт над густонаселеними зонами за умови, що:

(1) вертоліт сертифікований за категорією А або В;

(2) впроваджені засоби безпеки для уникнення загрози особам або власності на землі.

(b) Командир повинен:

(a) застосувати експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна;

(b) провести брифінг всім членам екіпажу та спеціалістам на борту стосовно процедур, які проводяться у випадку вимушеної посадки.

(c) Командир повинен забезпечити, щоб маса при зльоті, посадці або зависанні не перевищувала максимальну масу, визначену для:

(1) висіння поза зоною повітряної подушки (HOGE) з усіма працюючими двигунами на належному значенні потужності; або

(2) якщо переважають умови, за яких HOGE не може бути впроваджений, маса вертольота не повинна перевищувати максимальну масу, визначену для висіння у зоні повітряної подушки (HIGE) з усіма двигунами, працюючими на належній потужності, за умови переважання умов, що дозволяють HIGE з максимальною визначеною масою.

## РОЗДІЛ 2

Експлуатація вертольота з вантажем на зовнішній підвісці (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Контрольна карта

Контрольна карта для HESLO повинна включати:

(a) штатні, позаштатні та аварійні процедури;

(b) поточні функціональні дані;

(c) необхідне обладнання;

(d) будь-які обмеження;

(e) обов'язки командира, і якщо стосується, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів.

#### NCO.SPEC.HESLO.105 Спеціальне обладнання HESLO

Вертоліт повинен бути обладнаний принаймні:

(a) одним дзеркалом безпеки вантажу або альтернативним засобом для того, щоб побачити гаки/вантаж;

(b) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення вантажу.

#### NCO.SPEC.HESLO.110 Перевезення небезпечних вантажів

Експлуатант, який перевозить небезпечні вантажі до або з непідготовлених майданчиків повинен подати до компетентного органу заяву на отримання виключення з умов Технічних інструкцій якщо вони мають намір виконувати вимоги цих інструкцій.

### РОЗДІЛ 3

Експлуатація, пов'язана із зовнішнім перевезенням особи (НЕС)

#### NCO.SPEC.NES.100 Контрольна карта

Контрольна карта для НЕС повинна містити:

- (a) штатні, позаштатні та аварійні процедури;
- (b) поточні функціональні дані;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження;
- (e) обов'язки командира, і якщо стосується, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів.

NCO.SPEC.NES.105 Спеціальне обладнання для НЕС

- (a) Вертоліт повинен бути обладнаний:
  - (1) обладнанням для піднімання або вантажним гаком;
  - (2) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативними засобами для того, щоб бачити гак;
  - (3) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення вантажу.
- (b) Встановлення обладнання для підйомників або вантажних гаків та будь-які подальші зміни повинні мати схвалення льотної придатності, що відповідає запланованим функціям.



## Експлуатація парашутів (PAR)

### NCO.SPEC.PAR.100 Контрольна карта

Контрольна карта для PAR повинна містити:

- (a) штатні, позаштатні та аварійні процедури;
- (b) поточні функціональні дані;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження;
- (e) обов'язки командира, і якщо стосується, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів.

### NCO.SPEC.PAR.105 Перевезення членів екіпажу та спеціалістів

Вимоги, встановлені NCO.SPEC.120(c) не будуть застосовуватися до спеціалістів, що виконують стрибки з парашутом.

### NCO.SPEC.PAR.110 Сидіння

Незважаючи на положення NCO.IDE.A.140(a)(1) та NCO.IDE.H.140(a)(1), підлога ПС може використовуватися в якості сидіння, за умови наявності засобів для того щоб спеціаліст тримався та був прив'язаний.

### NCO.SPEC.PAR.115 Додатковий кисень

Незважаючи на положення NCO.SPEC.110(f), вимоги до використання додаткового кисню не застосовуються для членів екіпажу, окрім командира та спеціаліста, що виконує суттєві обов'язки для виконання спеціальних завдань, коли висота кабіни:

(a) перевищує 13000 футів, протягом періоду не більше 6 хвилин; або

(b) перевищує 15000 футів, протягом періоду не більше 3 хвилин.

#### NCO.SPEC.PAR.120 Спускання небезпечних вантажів

Незважаючи на положення NCO.SPEC.160, парашутист може виходити з ПС для випуску парашуту над навантаженими зонами великих міст або населених пунктів або над скупченням людей на відкритій поверхні, буксуючи димові пристрої, за умови, що вони вироблені для цієї мети.

## РОЗДІЛ 5

### Експлуатація для виконання пілотажних маневрів (ABF)

#### NCO.SPEC.ABF.100 Контрольна карта

Контрольна карта для ABF повинна містити:

(a) нормальні, аномальні та аварійні процедури;

(b) поточні функціональні дані;

(c) необхідне обладнання;

(d) будь-які обмеження;

(e) обов'язки командира, і якщо стосується обов'язки членів екіпажу та спеціалістів.

#### NCO.SPEC.ABF.105 Документи та інформація

Наступні документи та інформація, перелічені в NCO.GEN.135(a) не повинні перевозитися під час експлуатації ABF:

(a) деталі заповненого ATS плану польотів, якщо доречно;

(b) поточні та підходящі аеронавігаційні карти для маршруту/зони запропонованого польоту та всі маршрути, на які може відхилитися політ;

(c) процедури та візуальна сигнальна інформація для використання перехоплюючим та перехоплюваним ПС.

#### NCO.SPEC.ABF.110 Обладнання

До експлуатації ABF не застосовуються наступні вимоги:

(a) аптечки першої допомоги, передбачені NCO.IDE.A.145 та NCO.IDE.H.145;

(b) ручні вогнегасники, передбачені NCO.IDE.A.160 та NCO.IDE.H.180;

(c) аварійні радіомаяки та індивідуальні радіолокаційні маяки як передбачено NCO.IDE.A.170 та NCO.IDE.H.170.

