

Додаток VI  
до Авіаційних правил України  
«Технічні вимоги та адміністративні  
процедури щодо льотної  
експлуатації» (пункт 1 розділу I)

## ДОДАТОК VI

### НЕКОМЕРЦІЙНА ПОВІТРЯНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ МОТОРНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ ЧАСТИНА-NCC (далі Part-NCC)

#### ПІДЧАСТИНА А

#### ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

NCC.GEN.100 Уповноважений орган

Для потреб цього Додатка в Україні призначений уповноважений орган з питань цивільної авіації (далі - уповноважений орган).

NCC.GEN.105 Обов'язки екіпажу

(а) Член екіпажу несе відповідальність за належне виконання своїх обов'язків, які:

(1) стосуються безпеки ПС та його пасажирів;

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

(b) Впродовж критичних етапів виконання польоту або у будь-який час, коли командир ПС вважатиме це за необхідне в інтересах безпеки польоту,

член екіпажу повинен знаходитися на своєму робочому місці та не повинен виконувати будь-які дії, окрім тих, які потрібні для безпечної експлуатації ПС.

(с) Під час польоту член екіпажу на своєму робочому місці повинен бути пристебнутим своїм ременем безпеки.

(d) Під час польоту принаймні один достатньо кваліфікований член екіпажу завжди повинен здійснювати контроль за ПС.

(e) Будь-який член екіпажу не повинен бути допущеним до виконання своїх обов'язків на борту:

(1) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він/вона є втомленим(ою) відповідно до пункту 7.f Доповнення I до цих Авіаційних правил, або з будь-яких інших причин відчуває себе неспроможним(ою) належним чином виконувати функції, що може призвести до загрози безпеці польоту;

(2) якщо член екіпажу знаходиться під впливом алкоголю чи речовин, які впливають на психіку або якщо він/вона є непридатним(ою) виконувати роботу через причини, визначені у пункті 7.g Доповнення I до цих Авіаційних правил.

(f) Член екіпажу, який працює більш, ніж у одного експлуатанта, повинен:

(1) вести індивідуальні записи стосовно польотного та службового часу, а також часу відпочинку, як це визначено цими Авіаційними правилами.

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

(g) Член екіпажу повинен доповідати командирі ПС щодо:

(1) будь-яких недоліків, відмов, несправностей або дефектів, які на його думку можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, включаючи аварійні системи;

(2) будь-яких інцидентів, які загрожують або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

NCC.GEN.106 Обов'язки та повноваження командира ПС

(a) Командир ПС відповідає за:

(1) безпеку ПС, всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту під час експлуатації ПС відповідно до пункту 1.c Доповнення I до цих Авіаційних правил;

(2) ініціювання, продовження, припинення або відхилення польоту в інтересах безпеки;

(3) забезпечення того, щоб усі робочі процедури, інструкції та відомості відповідали вимогам керівництва з експлуатації відповідно до пункту 1.b Доповнення I до цих Авіаційних правил;

(4) розпочинати політ виключно за умови, що виконані усі експлуатаційні обмеження відповідно до пункта 2.а.3 Доповнення I до цих Авіаційних правил, а саме:

(i) ПС є льотнопридатним;

(ii) ПС належним чином зареєстроване;

(iii) прилади та обладнання, необхідні для виконання польоту, є встановленими на ПС та придатними до використання, окрім випадків, коли дозволена експлуатація з непрацюючим обладнанням згідно переліку мінімального обладнання (MEL) або еквівалентним документом, як це визначено у NCC.IDE.A.105 чи NCC.IDE.H.105;

(iv) маса та центрування ПС є такими, що політ можна виконувати у межах, визначених у документації щодо льотної придатності ПС;

(v) весь багаж, який здається під час реєстрації та ручна поклажа, а також увесь вантаж є належним чином завантаженим та безпечно розташованим на борту;

(vi) експлуатаційні обмеження ПС, визначені AFM не будуть перевищені впродовж всього польоту;

(vii) кожний член льотного екіпажу повинен мати свідоцтво відповідно до положень Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», затверджених наказом

Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924;

(viii) кожний член льотного екіпажу має належну кваліфікацію, відповідає вимогам стосовно компетентності та відсутності перерв у польотах.

(5) призупинення початку польоту, якщо будь-який член екіпажу 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 придатного аеродрому або експлуатаційного майданчика з точки зору погодних умов, якщо здатність будь-якого члену екіпажу виконувати функціональні обов'язки є значно зменшеною з причин втоми, хвороби, або нестачі кисню;

(7) рішення щодо прийняття ПС до експлуатації з відхиленнями/недоліками в експлуатаційній надійності, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);

(8) запис експлуатаційних даних та усіх виявлених чи підозрюваних недоліків/дефектів ПС наприкінці польоту (або серії польотів) у технічному чи бортовому журналі ПС;

(9) забезпечення того, що бортові реєстратори польотних даних:

(i) не були виведені з ладу або виключені;

(ii) у випадку авіаційної події або інциденту, інформація, яка підлягає обов'язковій звітності:

(A) недопущено навмисне стирання інформації з носіїв;

(B) негайне вимкнення після закінчення польоту;

(C) повторне увімкнення зазначених засобів – тільки за згодою або на вимогу органу з розслідування події;

(b) Командир ПС має право висадити будь-яку особу або зняти будь-яку частину вантажу/багажу (або весь вантаж), які можуть становити потенційну загрозу безпеці польоту ПС або осіб на борту.

(c) Командир ПС повинен якомога швидше повідомити службу обслуговування повітряного руху (ATS) у випадку виникнення небезпечних погодних або льотних умов, які можуть потенційно загрожувати безпеці польоту інших ПС.

(d) Незважаючи на положення NCC.GEN.106(a)(6), у випадку роботи кількома екіпажами командир ПС може продовжити політ за межі найближчого придатного аеродрому, за умови існування пом'якшуючих процедур.

(e) При виникненні надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного вирішення, командир ПС повинен здійснити будь-які дії, які він вважає за потрібне за даних обставин, відповідно до пункту 7.d Доповнення I до цих Авіаційних правил. У таких випадках командир ПС має право не

дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик в інтересах безпеки польоту.

(f) Командир ПС повинен надати компетентному органу негайний звіт стосовно акту незаконного втручання та відповідним чином проінформувати про це органи місцевого самоврядування.

(g) Командир ПС повинен якомога швидше проінформувати відповідні органи влади, які найближче розташовані про авіаційні події на борту, які призвели до серйозних травм чи смерті або до значного пошкодження ПС чи власності.

NCC.GEN.110 Дотримання законодавства, нормативно-правових актів та процедур

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

(b) Командир ПС повинен знати законодавство, нормативно-правові акти та процедури, які мають відношення до виконання службових обов'язків та які прийняті на тих територіях, які перетинає ПС, а також які мають відношення до аеродромів чи експлуатаційних майданчиків та відповідних аеронавігаційних засобів відповідно до пункту 1.а Доповнення I до цих Авіаційних правил.

NCC.GEN.115 Спільна мова

Експлуатант повинен переконатися, що всі члени екіпажу можуть спілкуватися спільною мовою.

### NCC.GEN.119 Руління повітряних суден

Експлуатант повинен впровадити процедури для руління щоб забезпечити безпечну експлуатацію та підвищити безпеку на злітно-посадковій смузі.

### NCC.GEN.120 Руління літаків

Експлуатант повинен забезпечити, щоб ПС виконувало маневр руління у робочій зоні аеродрому (зоні руху), під контролем особи, яка:

(а) є кваліфікованим пілотом, або

(b) була призначена експлуатантом, а також:

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

(2) є належним чином підготовленою для використання радіотелефону у разі потреби виконання радіообміну;

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

(4) задовольняє вимоги експлуатаційних стандартів, які вимагаються для забезпечення безпечного руху повітряних суден на території аеродрому.



### NCC.GEN.125 Запуск несучого гвинта – вертольоти

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

### NCC.GEN.130 Портативні електронні пристрої

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

### NCC.GEN.135 Дані щодо аварійного-рятувального обладнання

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

NCC.GEN.140 Документи, керівництва та інформація, які повинні знаходитися на борту ПС

(а) Наступні документи, керівництва та інформація повинні знаходитися на борту на кожному рейсі у вигляді оригіналів або копій, якщо інший вигляд не був спеціально визначений:

(1) керівництво з льотної експлуатації ПС (AFM) або еквівалентний документ (еквівалентні документи);

(2) оригінал реєстраційного посвідчення ПС;

- (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);
- (4) сертифікат щодо шуму на місцевості;
- (5) заява (декларація), передбачена ORO.DEC.100 Додатку III (Part-ORO) цих Авіаційних правил;
- (6) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;
- (7) ліцензія на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
- (8) страховий поліс відповідальності перед третіми особами;
- (9) бортовий журнал ПС (або його еквівалент);
- (10) деталі наданого ATS плану польотів, якщо застосовно;
- (11) сучасні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту майбутнього польоту і всіх маршрутів, на які може бути змінений маршрут запланованого польоту;
- (12) процедури та візуальні сигнали для використання як судном, яке супроводжують, так і судном, яке супроводжує інше ПС;
- (13) дані щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту;

(14) чинні розділи керівництва з експлуатації, які мають відношення до обов'язків членів екіпажу та які повинні бути легкодоступними для них;

(15) (MEL) або (CDL);

(16) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAMs) та документація служби аеронавігаційних повідомлень (AIS);

(17) відповідні метеорологічні дані;

(18) пасажирські та/або вантажні декларації, якщо застосовно;

(19) будь-які інші документи, які можуть мати відношення до польоту або вимагатися державами, які мають відношення до даного польоту.

(b) У разі втрати або крадіжки документів, зазначених у NCC.GEN.140 (a)(2) - (a)(8), експлуатація ПС може тривати до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати дублікати/копії втрачених документів.

NCC.GEN.145 Збереження, виконання та використання записів бортових реєстраторів

(a) Після авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковому звітуванню, експлуатант ПС повинен зберігати оригінали записаних даних впродовж 60 днів, якщо орган з розслідування не вказав інше.

(b) Експлуатант повинен проводити функціональні перевірки та оцінки записів бортової системи реєстрації польотних даних (FDR), записів голосового

реєстратора (CVR), а також записів стану лінії передавання даних для забезпечення постійної експлуатаційної надійності реєстраторів.

(с) Експлуатант повинен зберегти записи за час роботи FDR (відповідно до положень NCC.IDE.A.165 або NCC.IDE.H.165), за виключенням наступної ситуації: записи виконувалися для цілей тестування та обслуговування FDR, у цьому випадку можна послідовно видалити до однієї години записаного матеріалу, починаючи з «найбільш пізніх» даних.

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

(e) Відповідно до рішення компетентного органу експлуатант повинен надати всі збережені записи бортових реєстраторів.

(f) Без обмеження положень цих Авіаційних правил та згідно з нормативно-правовими актами в галузі цивільної авіації України:

(1) записи CVR можуть бути надані для використання з метою, яка відрізняється від розслідування авіаційної події чи інциденту, що підлягає обов'язковому контролю, виключно за згодою всіх заінтересованих членів екіпажу та технічного персоналу.

(2) записи FDR або записи з лінії передавання даних повинні бути надані для використання у цілях, які відрізняються від цілей розслідування, що підлягають обов'язковому повідомленню про авіаційну подію або інцидент, тільки якщо такі записи:

(i) потрібні експлуатанту виключно для забезпечення льотної придатності та проведення технічного обслуговування;

(ii) не можна ідентифікувати, тобто співвіднести з конкретною особою; або

(iii) повідомляються за умов дотримання процедур безпеки.

#### NCC.GEN.150 Перевезення небезпечних вантажів

(a) Повітряне перевезення небезпечних вантажів 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) (далі – Технічних інструкцій), включаючи всі поправки, зміни та додатки до цього документу.

(b) Тільки експлуатант, який отримав схвалення відповідно до положень Підчастини G Додатку V (Part-SPA) цих Авіаційних правил, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків:

(1) якщо такі вантажі не підпадають під дію положень зазначених Технічних інструкцій згідно визначенню, наведеному у Частині 1 Технічних інструкцій, або

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

(c) Експлуатант повинен встановити процедури для здійснення всіх розумних заходів для запобігання попаданню небезпечних вантажів на борт через недогляд.

(d) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідними даними для виконання відповідних службових обов'язків відповідно до положень Технічних інструкцій.

(e) Відповідно до Технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити компетентний орган та уповноважений орган влади держави за місцем події у випадку будь-яких авіаційних подій або інцидентів із небезпечними вантажами.

(f) У відповідності до положень Технічних інструкцій, експлуатант повинен переконатися, що пасажирам надано всю необхідну інформацію стосовно небезпечних вантажів.

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

## ПІДЧАСТИНА В

### ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

NCC.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Експлуатант повинен користуватися тільки аеродромами та експлуатаційними майданчиками, які підходять для даного типу ПС та конкретного виду льотної експлуатації.

#### NCC.OP.105 Характеристики ізольованих аеродромів – літаки

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

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

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

NCC.OP.110 Мінімально необхідні експлуатаційні мінімуми аеродрому – загальні положення

(а) У випадку повітряної експлуатації відповідно до правил польотів за приладами (IFR), експлуатант 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 за низької видимості бути схваленим уповноваженим органом відповідно до Підчастини Е Додатку V (Part-SPA) цих Авіаційних правил.

(b) Під час вибору експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен взяти до уваги наступне:

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

(2) особовий склад, компетентність та досвід льотного екіпажу;

(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 ПС застосовним вимогам;

(4) наявності відповідної кваліфікації екіпажу.

NCC.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 ПС;

(3) табличної величини прийняття рішення щодо заходження на посадку, де застосовно;

(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 CDFR повинна бути не менше, ніж найбільша величина з

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

(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 морській 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
--------------------------------	-----

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

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

(1) табличної висоти польоту над перешкодами (OCH) для конкретної категорії ПС;

(2) мінімальної висоти для експлуатації заходження з кола, визначеної у таблиці 1 NCC.OP.111; або

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

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

(1) видимості при польоті по колу для конкретної категорії ПС, 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

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

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

NCC.OP.115 Процедури вильоту та заходження на посадку

(а) Командир ПС 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) Незважаючи на положення NCC.OP.115 (a), командир ПС повинен підтвердити дозвіл на відхилення від офіційного маршруту вильоту або прибуття, отриманий від диспетчера обслуговування повітряного руху, тільки за умови:

(1) неухильного виконання критеріїв прольоту перешкод та повного врахування конкретного експлуатаційного режиму; або

(2) наведення авіадиспетчерською службою руху за допомогою радіолокатору.

(c) У будь-якому випадку, остаточне заходження на посадку повинно виконуватися візуально або відповідно до встановленої процедури.

#### NCC.OP.120 Заходи для зниження шуму

Експлуатант повинен розробити відповідні експлуатаційні процедури, беручи при цьому до уваги потребу мінімізації впливу авіаційного шуму при одночасному гарантуванні пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

#### NCC.OP.125 Мінімальна висота прольоту перешкод - польоти IFR

(a) Експлуатант повинен встановити спосіб визначення мінімальних абсолютних висот польоту, які забезпечують необхідну висоту прольоту наземних перешкод для усіх сегментів польоту IFR.

(b) Командир ПС повинен встановити мінімальні абсолютні висоти польоту на основі зазначеного вище способу. Такі мінімальні висоти польоту не можуть бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає ПС.

#### NCC.OP.130 Забезпечення паливом та мастилом – літаки

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

(1) У випадку польоту VFR:

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

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

(2) У випадку польоту IFR:

(i) якщо запасний аеродром не потрібний, польоту до аеродрому призначення плюс щонайменше 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або

(ii) якщо запасний аеродром потрібний, польоту до аеродрому призначення, а потім щонайменше 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті.

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

(1) прогнозовані метеорологічні умови;

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

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

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

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

#### NCC.OP.131 Забезпечення паливом та мастилом – вертольоти

(a) Командир ПС 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 метрів (1500 футів) над аеродромом/експлуатаційного майданчика 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 метрів (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 застосовно;

(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.

#### NCC.OP.135 Розміщення багажу та вантажу

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

(а) у салоні розміщувалася тільки такий ручний багаж, який може бути належно та надійно розміщений;

(b) весь багаж та вантаж на борту, які можуть заподіяти травмування або матеріальні збитки або перешкоджати вільному проходу та блокувати виходи, були надійно закріплені та не мали змоги рухатися у польоті.

#### NCC.OP.140 Інструктаж пасажирів

Командир ПС повинен забезпечити, щоб:

(а) до початку зльоту пасажирів отримали інструктаж щодо розташування та використання:

(1) ременів безпеки;

(2) аварійних виходів;

(3) карт з інструктажем з питань техніки безпеки, на яких у вигляді піктограм показана робота аварійного обладнання;

а також наступних позицій, якщо вони є застосовними:

(4) рятувальних жилетів;

(5) обладнання подачі кисню;

(6) рятувальних плотів;

(7) іншого індивідуального аварійного обладнання.

(b) при виникненні аварійної ситуації під час польоту, пасажир повинні бути проінструктовані з питань відповідних дій у разі виникнення аварійних ситуацій.

#### NCC.OP.145 Підготовка до польоту

(a) До початку польоту, командир ПС повинен переконатися, що наземне та/або надводне обладнання, включаючи засоби зв'язку та навігаційні засоби, які необхідні для виконання даного польоту та забезпечення безпечної експлуатації ПС, є належними для запланованого типу повітряної експлуатації.

(b) До початку польоту командир ПС 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 останніх отриманих погодних прогнозів та повідомлень;

(2) планування запасного маршруту на випадок, якщо за погодних умов політ не можна буде завершити по запланованому маршруту.

#### NCC.OP.150 Запасні аеродроми зльоту – літаки

(a) У випадку польотів згідно IFR, командир ПС повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром вильоту, який є придатним з точки зору погодних умов, якщо погодні умови на аеродромі вильоту дорівнюють або нижче застосовних експлуатаційних мінімумів, або якщо неможливо повернутися до місця вильоту з інших причин.

(b) Запасний аеродром вильоту повинен бути розташований на наступній відстані від аеродрому вильоту:

(1) для літаків з двома двигунами – не більше дистанції, яка є еквівалентною 1 годині польоту на крейсерській швидкості з одним двигуном при стандартній температурі в нерухомому повітрі;

(2) для літаків з трьома двигунами та більше – не більше дистанції, яка є еквівалентною 2 годинам польоту з одним непрацюючим двигуном (OEI) на

крейсерській швидкості згідно AFM при стандартній температурі в нерухомому повітрі.

(с) Необхідною умовою вибору аеродрому у якості запасного аеродрому вильоту є те, щоб наявні дані на час запланованого використання показували, що умови на такому аеродромі дорівнюють або вище застосовних експлуатаційних мінімумів для запланованої експлуатації.

#### NCC.OP.151 Запасні аеродроми призначення – літаки

У випадку польотів згідно IFR, командир ПС 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 метрів (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.

#### NCC.OP.152 Запасні аеродроми призначення – вертольоти

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

(a) 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 метрів (400 футів) перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами;

(2) видимість щонайменше на 1500 метрів 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:

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

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

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

NCC.OP.155 Дозаправка палива з пасажирами на борту, в процесі посадки та висадки

(a) Забороняється заправляти ПС авіаційним бензином (AVGAS) або широкофракційним паливом або сумішшю цих видів палива, коли пасажирів знаходяться на борту, в процесі посадки або висадки.

(b) Для всіх інших видів палива, всі необхідні запобіжні заходи мають бути задіяні, а ПС повинно керуватися належним чином за допомогою кваліфікованого персоналу, який буде готовий ініціювати та керувати евакуацією з ПС у найбільш практичний та оперативний спосіб.

NCC.OP.160 Використання гарнітури

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

(1) під час виконання наземної роботи:

(i) при отриманні диспетчерського дозволу на виліт через голосовий зв'язок;

(ii) під час роботи двигунів;



(2) під час виконання польоту - обираючи найбільшу величину з двох наступних:

(i) якщо ПС знаходиться нижче перехідної висоти;

(ii) 10000 футів;

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

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

#### NCC.OP.165 Перевезення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

(a) пасажир сиділи там, де у випадку екстреної евакуації вони змогли допомогти проведенню евакуації з ПС, а не перешкоджати процесу евакуації.

(b) до та під час руління, зльоту і посадки, а також кожного разу, коли командир ПС вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожен пасажир на борту знаходився у своєму кріслі (або спальному місці) з ременем безпеки у належно зафіксованому стані;

(c) спільне використання сидінь на ПС дозволялось виключно для спеціально визначених місць для одного дорослого і одного немовляти, який

належно закріплений додатковим поясним ременем або іншим фіксуєчим пристроєм.

NCC.OP.170 Забезпечення безпеки у пасажирському салоні та бортовій кухні

Командир ПС повинен переконатися, що:

(a) перед рулінням, зльотом та посадкою до всіх виходів та шляхів евакуації ПС забезпечено вільний доступ;

(b) перед зльотом і посадкою, а також у будь-який час, коли це є необхідним в інтересах безпеки, все обладнання та багаж є належно та безпечно зафіксованими.

NCC.OP.175 Паління на борту

Командир ПС повинен заборонити паління на борту у наступних випадках:

(a) коли це необхідно в інтересах безпеки;

(b) під час заправки ПС;

(c) під час знаходження ПС на землі, за виключенням випадків, коли експлуатант визначив відповідні процедури зниження ризиків при проведенні наземних робіт;

(d) не у спеціальних місцях для паління, у проходах та туалетах;

(e) у вантажних відсіках та/або інших місцях зберігання вантажів, які не обладнані вогнестійкими контейнерами або не вкриті вогнестійкою тканиною;

(f) у тих місцях пасажирського салону, де прилаштована подача кисню.

#### NCC.OP.180 Метеорологічні умови

(a) При виконанні польотів згідно VFR командир ПС має 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 NCC.OP.180 (a) та NCC.OP.180 (b) метеорологічні дані повинні застосовуватися відповідно.

#### NCC.OP.185 Лід та інші забруднення - наземні процедури

(а) Експлуатант повинен впровадити процедури, яких необхідно дотримуватися, коли необхідно виконати інспекцію на видалення льоду та попередження обледеніння, яка необхідна для забезпечення безпечної експлуатації ПС.

(b) Командир ПС повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень/осаду/відкладень, які можуть негативно позначитися на льотно-технічних характеристиках та керованості ПС, окрім ситуацій, передбачених у NCC.OP.185 (а) та визначених положеннями AFM.

#### NCC.OP.190 Лід та інші забруднення - льотні процедури

(а) Експлуатант повинен впровадити відповідні процедури для польотів в очікуваних або фактичних умовах обледеніння.

(b) Командир ПС повинен розпочинати політ чи навмисно виконувати політ в очікуваних чи реальних умовах обледеніння, якщо ПС є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів в таких умовах згідно пунктом 2.a.5 Доповнення I до цих Авіаційних правил.

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

#### NCC.OP.195 Умови для зльоту

Перед тим, як розпочати зліт, командир ПС повинен переконатися, що:

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

(б) будуть дотримані застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

NCC.OP.200 Імітація позаштатних ситуацій у польоті

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

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

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

(б) Незважаючи на положення NCC.OP.200 (а), під час льотної підготовки та льотних тренувань, які проводяться сертифікованою організацією з підготовки, вищезазначені ситуації можуть імітуватися з пілотами-стажерами на борту.

NCC.OP.205 Контроль палива в польоті

(a) Експлуатант повинен впровадити процедуру, щоб гарантувати проведення перевірки та контролю палива у польоті.

(b) Командир ПС має періодично перевіряти кількість палива у польоті таким чином, щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запас палива, яке потрібно для продовження польоту до безпечного місця з точки зору погодних умов аеродрому або злітно-посадкової смуги плюс запланована кількість резервного палива згідно положень NCC.OP.130 чи NCC.OP.131.

#### NCC.OP.210 Використання додаткового кисню

Командир ПС 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.

#### NCC.OP.215 Виявлення наближення до земної поверхні

При надмірній близькості до землі, яку виявив член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне зближення із землею, відповідальний пілот повинен негайно виконати коригувальні заходи задля відновлення безпечних умов польоту.

#### NCC.OP.220 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

Якщо система ACAS встановлена та придатна до експлуатації, експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки. Якщо використовується система ACAS II, такі процедури і програми повинні здійснюватися відповідно до Авіаційних правил та з нормативно-правовими актами в галузі цивільної авіації України.

#### NCC.OP.225 Умови виконання заходження на посадку і маневру посадки

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

#### NCC.OP.230 Початок і продовження заходження на посадку

(a) Командир ПС 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.

(с) 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 знижується 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.

## ПІДЧАСТИНА С

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

NCC.POL.100 Експлуатаційні обмеження – усі ПС

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та центрування (CG) ПС мають відповідати обмеженням, які наведені у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо в останньому такі обмеження жорсткіші.



(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.

#### NCC.POL.105 Маса і центрування, завантаження ПС

(a) Експлуатант повинен визначити масу та центрування ПС шляхом зважування перед першим введенням в експлуатацію. При цьому має бути врахованим та задокументованим кумулятивний вплив модифікацій та ремонтів на масу та центрування судна. ПС повинно повторно зважуватися, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та балансування.

(b) Зважування повинно виконуватися виробником ПС або схваленою організацією з технічного обслуговування.

(c) Експлуатант повинен визначити масу всіх експлуатаційних одиниць та членів екіпажу, які включені до величини маси не заправленого паливом судна шляхом зважування або за допомогою стандартних/табличних значень мас. Повинен бути також визначений вплив розташування зазначених одиниць та осіб на центровку судна. У випадку стандартних мас, необхідно користуватися наступними величинами маси членів екіпажу:

(1) 85 кг, включаючи ручну поклажу, для членів льотного/технічного екіпажу;

(2) 75 кг для членів кабінного екіпажу.

(d) Експлуатант повинен встановити процедури, які дозволять командиріу ПС визначати масу комерційного навантаження, включаючи баласт, шляхом:

(1) зважування;

(2) визначення маси комерційного навантаження відповідно до стандартних значень маси пасажирів та багажу; або

(3) розрахунку загальної маси пасажирів на основі їхніх заяв або заяв, зроблених від їх імені та додавання до цієї величини попередньо визначеної маси ручної поклажі та одягу, коли загальна кількість пасажирських місць на борту дорівнює:

(i) менше 10 для літаків;

(ii) менше 6 для вертольотів.

(e) У випадку стандартних мас, необхідно користуватися наступними величинами маси:

(1) для пасажирів – величинами, наведеними нижче у таблицях 1 та 2, де вже враховані маса ручної поклажі та немовлят на руках дорослих:

#### Таблиця 1

Стандартні маси пасажирів – літаки із загальною кількістю пасажирських місць  
20 або більше

Пасажирські місця	20 або більше		30 або більше
	Чоловіки	Жінки	Всі дорослі
Дорослі	88 кг	70 кг	84 кг
Діти	35 кг	35 кг	35 кг

Таблиця 2

Стандартні маси пасажирів – літаки із загальною кількістю пасажирських місць  
19 або менше

Пасажирські місця	1-5	6-9	10-19
Чоловіки	104 кг	96 кг	92 кг
Жінки	86 кг	78 кг	74 кг
Діти	35 кг	35 кг	35 кг

(2) для багажу:

(і) у випадку літаків із загальною кількістю пасажирських місць 20 або більше, стандартні величини маси зареєстрованого багажу наведені нижче у таблиці 3:

Таблиця 3

Стандартні величини маси багажу – літаки із загальною кількістю  
пасажирських місць 20 або більше

Тип рейсу	Величина стандартної маси багажу
-----------	----------------------------------

Внутрішній	11 кг
У межах Європейського регіону	13 кг
Міжконтинентальний	15 кг
Усі інші	13 кг

(ii) у випадку вертольотів із загальною кількістю пасажирських місць 20 чи більше, стандартна величина маси зареєстрованого багажу складає 13 кг.

(f) У випадку літаків із загальною кількістю пасажирських місць 19 або менше, стандартні величини маси зареєстрованого багажу визначаються шляхом:

(1) зважування; або

(2) розрахунком на основі власних заяв пасажирів або заяв, зроблених від їх імені. Якщо це виявиться непрактичним, слід враховувати мінімальну стандартну масу у 13 кг.

(g) Експлуатант повинен встановити процедури, які дозволять командирі ПС визначати масу палива шляхом врахування її фактичної щільності або, якщо вона є невідомою, шляхом використання щільності, розрахованої згідно правил, наведених у керівництві з експлуатації.

(h) Командир ПС повинен забезпечити, щоб:

(1) завантаження ПС проводилося під наглядом кваліфікованого персоналу;

(2) комерційне навантаження відповідало даним розрахунку маси та центрування ПС.

(i) Експлуатант повинен встановити процедури, які дозволять командиру ПС дотримуватися вимог стосовно додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний (квадратний) метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальне число пасажирських місць.

(j) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен встановити принципи і методи завантаження та системи зважування і центрування, які відповідають вимогам NCC.POL.105 (a) - (i). Така система повинна охоплювати всі типи запланованої експлуатації ПС.

#### NCC.POL.110 Дані та документація щодо маси та балансування

(a) Перед кожним рейсом експлуатант повинен визначити дані щодо маси та балансування і задокументувати їх, точно обумовлюючи навантаження і його розташування. Це повинно виконуватися у такий спосіб, щоб навантаження і його розташування не перевищували встановлені ліміти щодо маси та балансування судна. Така документація стосовно маси та балансування ПС повинна включати наступні дані:

(1) реєстрацію та тип ПС;

(2) умовне позначення, номер та дату рейсу, якщо застосовно;

(3) прізвище командира ПС;

- (4) прізвище особи, яка готувала цю документацію;
  - (5) суху експлуатаційну масу та відповідний центр тяжіння ПС;
  - (6) масу палива при зльоті та запас палива на рейс;
  - (7) масу витратних матеріалів, окрім палива якщо застосовно;
  - (8) складові навантаження, включаючи пасажирів, багаж, вантаж та баласт;
  - (9) злітну масу, посадкову масу та «суху» масу ПС (тобто, без палива);
  - (10) застосовний центр тяжіння ПС;
  - (11) граничні величини маси та обмеження щодо центру тяжіння ПС.
- (b) Якщо документація стосовно маси та центру тяжіння ПС генерується за допомогою комп'ютерної системи, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.
- (c) Якщо завантаження ПС не контролювалося командиром, то особа, яка контролювала таке завантаження, повинна письмово підтвердити, наприклад, поставити свій власноручний підпис або підтвердити у еквівалентний спосіб, що вантаж та його розподіл на борту відповідають документації стосовно маси та центру тяжіння ПС, яка була визначена командиром ПС. Командир ПС

також повинен підтвердити це, поставивши свій власноручний підпис або задіявши еквівалентний спосіб.

(d) Експлуатант повинен зазначити процедури контролю передстартових змін у навантаженні, щоб забезпечити:

(1) що будь-які передстартові зміни у навантаженні після завершення документування щодо маси та балансування ПС будуть введені у планові польотні документи, які містять документацію щодо маси та балансування ПС;

(2) що будуть зазначені максимальні передстартові зміни щодо кількості пасажирів та навантаження;

(3) що у разі перевищення вищезазначених максимумів буде підготовлена нова документація стосовно маси і балансування ПС.

NCC.POL.111 Дані та документація стосовно маси та балансування ПС – послаблення вимог

Незважаючи на положення NCC.POL.110(a)(5), центр тяжіння може і не зазначатися у документації стосовно маси та балансування ПС, якщо розподіл навантаження відповідає заздалегідь розрахованому табличному балансу або якщо можна показати, що для запланованої експлуатації можна утримати правильний баланс при будь-якому реальному навантаженні ПС.

NCC.POL.115 Льотно-технічні характеристики – загальні положення

Командир ПС повинен експлуатувати ПС, тільки якщо його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосовних вимог повітряної експлуатації та усіх інших польотних обмежень, для дотримання вимог щодо аеродромів та експлуатаційних майданчиків, беручи при цьому до уваги точність існуючих карт та схем.

#### NCC.POL.120 Обмеження злітної маси – літаки

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(a) Злітна маса літака на початку руху або на зльоті не перевищувала масових обмежень:

(1) під час зльоту – відповідно до NCC.POL.125;

(2) під час польоту за маршрутом з одним непрацюючим двигуном (OEI) - у відповідності до NCC.POL.130;

(3) під час посадки - у відповідності до NCC.POL.135;

роблячи при цьому необхідні уточнення на очікуване зменшення маси та на аварійний злив палива у процесі польоту.

(b) Злітна маса літака на початку руху або на зльоті ніколи не повинна перевищувати максимальну злітну масу, визначену у AFM для барометричної висоти з поправкою на перевищення аеродрому або експлуатаційного майданчика; якщо ж така злітна маса використовується як параметр для



розрахунку максимальної злітної маси, необхідно робити поправки на усі інші місцеві атмосферні умови;

(с) Розрахункова маса на очікуваний час посадки на запланований чи запасний аеродром або експлуатаційний майданчик не повинна перевищувати максимальну злітну масу, визначену у AFM для барометричної висоти з поправкою перевищення аеродрому чи злітно-посадкової смуги; якщо ж така розрахункова маса використовується як параметр для розрахунку максимальної злітної маси, необхідно робити поправки на усі інші місцеві атмосферні умови.

#### NCC.POL.125 Зліт – літаки

(а) При визначенні максимальної злітної маси командир ПС повинен приймати до уваги, що:

(1) розрахована дистанція зльоту не повинна перевищувати наявну злітну дистанцію, причому довжина смуги вільної від перешкод не повинна перевищувати половини наявної дистанції розбігу літака;

(2) розрахований дистанція розбігу літака не повинна перевищувати наявну дистанцію розбігу;

(3) одна і та сама визначена у AFM величина  $V_1$  повинна використовуватися як для перерваного так і для подовженого зльоту;

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

(b) За винятком літака, обладнаного турбогвинтовими двигунами і максимальною злітною масою не вище 5700 кг, у разі відмови двигуна під час зльоту, КПС повинен переконатися, що літак здатний:

(1) припинити зліт і зупинитися в межах наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA) або злітно-посадкової смуги; або

(2) продовжувати зліт і пролетіти всі перешкоди вздовж траєкторії польоту з достатнім запасом до того моменту як літак знаходитиметься в стані виконати вимоги NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Політ по маршруту з одним непрацюючим двигуном – літаки

КПС повинен забезпечити, щоб у разі відмови одного двигуна у будь-якій точці маршруту, багатомоторний літак був здатний продовжувати політ до придатного аеродрому чи злітно-посадкової смуги, ніколи не знижуючись до висоти, яка є менше мінімальної висоти прольоту над перешкодами.

NCC.POL.135 Посадка – літаки

КПС повинен забезпечити, щоб на будь-якому аеродромі чи експлуатаційному майданчику, після безпечного прольоту над перешкодами під час виконання маневру заходження на посадку, літак зміг виконати посадку або зупинитися або, у випадку гідролітака, знизити швидкість до достатньо низької в межах необхідної посадкової дистанції. Потрібно також робити поправки на очікувані варіювання у техніці заходження на посадку та посадки, якщо такі

поправки не були зроблені заздалегідь при плануванні льотно-технічних характеристик польоту.

## ПІДЧАСТИНА D

### ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

#### РОЗДІЛ 1

##### Літаки

NCC.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 ПС на маршруті;
- (2) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.A.245;
- (3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.A.250; або
- (4) є встановленими на літаку.

(б) Не потребують схвалення на використання обладнання наступні позиції, коли вони вимагаються положеннями цієї Підчастини D Додатку VI (Part – NCC) цих Авіаційних правил:

- (1) запасні запобіжники;
- (2) портативні освітлювальні прилади;
- (3) хронометри;
- (4) тримач навігаційних карт;
- (5) аптечки;
- (6) сигнальне та рятувальне обладнання;
- (7) якорі та обладнання для швартування ПС;
- (8) система безпеки дитини.

(с) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини D Додатку VI (Part – NCC), а також інше обладнання, яке перевозиться на борту, але застосування якого не повинно схвалюватися згідно інших застосовних Додатків до цих Авіаційних правил, повинні відповідати таким вимогам:

(1) дані, які надаються за допомогою цих приладів, обладнання та аксесуарів, не повинні використовуватися льотним екіпажем для дотримання вимог положень Доповнення II до цих Авіаційних правил або положень NCC.IDE.A.245 і NCC.IDE.A.250;

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

(d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(e) Такі прилади та обладнання повинні бути чітко видимі з робочого місця будь-якого члена льотного екіпажу, повинні дозволити члену льотного екіпажу легко отримувати показання таких приладів з його робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору, тобто, під час нормального слідкування за траєкторією польоту, дивлячись вперед.

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

#### NCC.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

Не можна розпочинати політ, якщо будь-який з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, знаходяться у непрацюючому стані або відсутні, за виключенням наступного:

(a) літак експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL), наданого експлуатантом;

(b) експлуатант отримав дозвіл компетентного органу на експлуатацію літака відповідно до головного переліку мінімального обладнання (MMEL); або

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

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

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

#### NCC.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

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

- (а) системою вогнів для запобігання зіткнень;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (с) одним посадковим вогнем;
- (d) системою освітлення, яка живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітлюваність усіх приладів та обладнання, необхідного для безпечної експлуатації літака;
- (е) системою освітлення, яка живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;

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

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

NCC.IDE.A.120 Польоти згідно правил виконання візуальних польотів (VFR) – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

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

(1) магнітний курс;

(2) час у годинах, хвилинах та секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами;

(5) ковзання;

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

(b) Окрім зазначеного у NCC.IDE.A.120(a) літаки, які експлуатуються у візуальних метеорологічних умовах (VMC) над водною поверхнею та за межами берегової видимості або у 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 для вимірювання та відображення:

(i) повороту та ковзання;

(ii) просторового положення;

(iii) вертикальної швидкості;

(iv) стабілізованого курсу;

(2) засобами відображення, коли енергопостачання гіроскопічних приладів стає не належним;

(3) засобами для запобігання несправностей роботи системи відображення приладова швидкість визначеної у NCC.IDE.A.120(a)(4), які трапляються через утворення конденсату або обледеніння.

(с) Якщо для повітряної експлуатації потрібні два пілоти, літак повинен бути обладнаний додатковими приладами відображення наступного:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) ковзання або якщо застосовно - повороту та ковзання;



- (4) просторового положення, якщо застосовно;
- (5) вертикальної швидкості, якщо застосовно;
- (6) стабілізованого курсу, якщо застосовно;
- (7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

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

Літаки, які експлуатуються згідно IFR, повинні мати наступне:

(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) засобами відображення, коли енергопостачання гіроскопічних приладів стає не належним;

(c) якщо для повітряної експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові запасні прилади відображення наступного:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) повороту та ковзання;

(5) просторового положення;

(6) стабілізованого курсу;

(7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, якщо застосовно.

(d) засобами для запобігання несправностей роботи системи відображення приладова швидкість визначеної у NCC.IDE.A.125(a)(4) і NCC.IDE.A.125(c)(2), які трапляються через утворення конденсату або обледеніння;

(e) запасне джерело статичного тиску;

(f) утримувач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, який може бути освітлений у випадку нічної експлуатації;

(g) додатковий незалежний засіб для вимірювання та відображення висоти;

(h) резервне джерело енергопостачання, яке є незалежним від основної системи генерації електропостачання, яке необхідне для забезпечення функціональної роботи та освітлення індикації системи просторового положення впродовж щонайменше 30 хвилин. Така резервна система енергопостачання повинна включатися у автоматичному режимі у разі повної відмови нормальної системи електропостачання, при цьому повинна відображатися відповідна приладова індикація, так що індикатор системи просторового положення працює від резервного джерела.

NCC.IDE.A.130 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно IFR

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

NCC.IDE.A.135 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

Газотурбінні літаки з максимальною сертифікованою злітною масою (MCTOM) більше 5700 кг або з максимальною чисельністю пасажирських місць (MOPSC) більше 9 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 класу А відповідно до застосовного стандарту;

(b) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) до 01 січня 2011 року включно – для обладнання класу В відповідно до застосовного стандарту.

NCC.IDE.A.140 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

Літаки з газотурбінними двигунами з MCTOM більше 5700 кг або MOPSC більше 19 повинні бути обладнані системою ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Бортова система визначення погодних умов

Наступні літаки повинні бути обладнані бортовою системою визначення погоди під час нічної експлуатації або згідно правил ІМС в районах, де на маршруті можна очікувати грози або інші потенційно небезпечні погодні умови, які розглядаються як такі, що можуть виявлятися бортовою системою детектування погодних умов:

- (a) літаки з гермокабінами;
- (b) літаки без гермокабін з МСТОМ більше 5700 кг;
- (c) літаки без гермокабін з MOPSC більше 9.

NCC.IDE.A.150 Додаткове обладнання для нічної експлуатації в умовах обледеніння

(a) Літаки, які експлуатуються в нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні оснащуватися засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.

(b) Засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні відблискувати та віддзеркалювати, що створюватиме перешкоди для роботи членів льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.155 Бортова переговорна система для льотного екіпажу

Літаки, на яких працює більш ніж один член льотного екіпажу, повинні оснащуватися бортовою переговорною системою для льотного екіпажу, яка

включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

#### NCC.IDE.A.160 Бортовий голосовий реєстратор

(a) Нижченаведені літаки повинні бути обладнані бортовим голосовим реєстратором (CVR):

(1) з МСТОМ більше 27000 кг, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 01 січня 2016 року або пізніше;

(2) з МСТОМ більше 2250 кг:

(i) які сертифіковані для експлуатації екіпажем з мінімум двома пілотами;

(ii) які обладнані турбореактивним(и) двигуном/двигунами або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном;

(iii) для яких сертифікат типу виданий 01 січня 2016 року або після цієї дати.

(b) CVR повинен бути здатний зберігати записані дані щонайменше за 2 попередні години.

(c) CVR повинен записувати дані з відміткою часу:

(1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;

(2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему сповіщення пасажирів, якщо така встановлена на борту;

(3) звуковий фон в кабіні льотного екіпажу у безперервному режимі, а також звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона;

(4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.

(d) CVR повинен розпочинати запис ще до руху літака з використанням своєї тяги та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли літак вже не рухається з використанням своєї тяги.

(e) На додаток до NCC.IDE.A.160(d) та в залежності від наявності електропостачання, CVR повинен почати записувати якнайскоріше, ще під час кабіної перевірки перед запуском двигуна на початку виконання польоту та до кабіної перевірки відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

(f) CVR повинен бути обладнаним спеціальним приладом для того, щоб у разі потреби виявити його точне місцезнаходження у воді.

NCC.IDE.A.165 Бортовий реєстратор польотних даних

(а) Літаки з МСТОМ більше 5700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 2016 року або після цієї дати, повинні оснащуватися бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та збереження даних та для якого існує метод швидкого отримання зазначених даних з інформаційного носія.

(b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, його швидкості, просторового положення, потужності двигунів та польотних характеристик; FDR повинен зберігати дані, записані як мінімум протягом попередніх 25 годин.

(c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які дозволяють виконувати точну кореляцію з даними, які відображаються для льотного екіпажу на приладах.

(d) FDR повинен розпочинати запис ще до руху літака з використанням своєї тяги та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли літак вже не рухається з використанням своєї тяги.

(e) FDR повинен бути обладнаним спеціальним приладом для того, щоб у разі потреби виявити його точне місцезнаходження у воді.

#### NCC.IDE.A.170 Запис лінії передавання даних

(а) Літаки, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 2016 року або після цієї дати, які мають технічну можливість використовувати лінії каналу зв'язку даних та від яких вимагається бути обладнаним CVR відповідно до вимог, повинні забезпечувати запис на реєстратор нижченаведене:



(1) інформаційні повідомлення каналу зв'язку, пов'язані з ATS-повідомленнями від та до літака, включаючи повідомлення стосовно таких прикладних типів обміну даними:

(i) ініціювання передавання даних по каналу;

(ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;

(iii) адресного спостереження у польоті;

(iv) польотної інформації;

(v) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури системи, спостереження за віщанням/сигналами ПС;

(vi) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, дані експлуатаційного контролю;

(vii) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, графіками;

(2) інформацію, яка дозволяє відповідне корегування із пов'язаними записами, які відносяться до даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами літака;

(3) інформацію про час та пріоритет повідомлень у лінії передачі даних, беручи при цьому до уваги конкретну архітектуру системи.

(b) Реєстратор повинен застосовувати спосіб цифрового запису та зберігання даних, а також спосіб отримання відповідних даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, з даними, які записані на землі.

(c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж терміну, який визначено для CVR у NCC.IDE.A.160.

(d) Реєстратор повинен бути обладнаний відповідним приладом для того, щоб його можна було би відшукати у воді.

(e) Вимоги, які є застосовними для логіки реєстратора «пуск-зупинка», є аналогічними вимогам, які існують для логіки «пуск-зупинка» у CVR, описаної у положеннях NCC.IDE.A.160(d) та NCC.IDE.A.160(e).

#### NCC.IDE.A.175 Польотні дані та комбінований реєстратор

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто за рахунок:

(a) У випадку літаків, які мають обладнуватися CVR або FDR, використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або

(b) У випадку літаків, які мають обладнуватися CVR та FDR, використання двох комбінованих реєстраторів, які поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

NCC.IDE.A.180 Сидіння, ремені безпеки, системи фіксації та системи безпеки дитини

(а) Літаки повинні бути обладнанні:

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

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

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

(4) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у випадку різкого гальмування:

(i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням пілота;

(ii) на кожному сидінні спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;

(5) у випадку літаків , які вперше отримали індивідуальний CoFA після 31 грудня 1980 року - ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу.

(b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен:

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на сидіннях льотного екіпажу, на сидіннях поруч із сидінням пілота та на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу, включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного.

NCC.IDE.A.185 Умовні знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

Літаки, в яких не всі пасажирські сидіння можна бачити з місць льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобами відображення, які показуватимуть усім пасажиром та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонено.

NCC.IDE.A.190 Аптечка першої допомоги

(а) Літаки повинні бути обладнані аптечками першої допомоги, у відповідності до вимог таблиці 1 нижче.

Таблиця 1

Кількість аптечок першої допомоги, які необхідно мати на борту

Кількість встановлених пасажирських крісел	Кількість аптечок першої допомоги
0-100	1
101-200	2

201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 або більше	6

(b) Такі аптечки першої допомоги повинні бути:

(1) легкодоступними для використання;

(2) підтримуватися у експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

#### NCC.IDE.A.195 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 кабіні екіпажу та пасажирському салоні знаходиться між 14000 та 15000 футів;

(iii) щонайменше 10% пасажирів впродовж більше ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти у кабіні екіпажу та 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.

(c) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на висоті вище 25000 футів, повинні бути додатково обладнаними:

(1) приладом для попередження льотного екіпажу про втрату герметичності;

(2) масками швидкого надягання для членів льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.200 Додатковий кисень – літаки без гермокабін

(a) 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.

#### NCC.IDE.A.205 Ручні вогнегасники

(a) Літаки 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.

#### NCC.IDE.A.206 Аварійна сокира та лом лапчастий

(a) Літаки з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше 9 повинні бути обладнанні щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, які слід розташовувати у кабіні льотного екіпажу.

(b) У випадку літаків із MOPSC понад 200, у задній частині бортової кухні або біля неї повинен знаходитися додаткова аварійна сокира або лапчастий лом.

(c) Пасажири не повинні бачити аварійні сокири та лопи, які розміщені у пасажирському салоні.

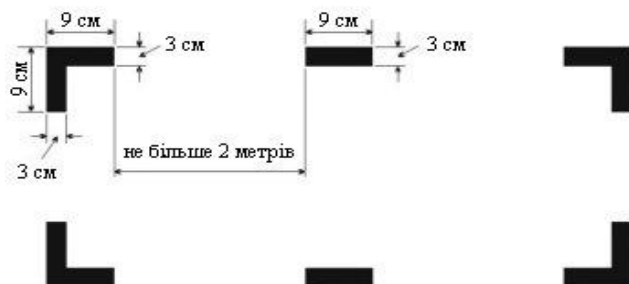
#### NCC.IDE.A.210 Маркування зон аварійного вирубування обшивки

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



## NCC.IDE.A.215 Авіаційний авіарійний привідний передавач (ELT)

(а) Літаки повинні оснащуватися наступним:

(1) літаки, яким індивідуальний CofA було вперше видано 01 липня 2008 року або до цієї дати - одним ELT будь-якого типу;

(2) літаки, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 01 липня 2008 року - одним автоматичним ELT.

(b) ELT будь-якого типу повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

## NCC.IDE.A.220 Політ над водною поверхнею

(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) сухопутні літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані більше 50 морських миль від берега або літаки, які виконують зліт або посадку на аеродромі або експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку проходять над водою та існує певна вірогідність вимушеної посадки на воду;

(2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею.

(b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний плавзасіб повинен бути обладнаний засобами електричного освітлення з метою сприяння визначенню місцезнаходження осіб.

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

(1) якорем та іншим обладнанням для допомоги у швартуванні, постановці на якір або переміщенні гідролітака на воді; що відповідає його вазі, розмірам та характеристикам керованості;

(2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно положень Міжнародних правил попередження зіткнення на морі, якщо це застосовно.

(d) 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.

#### NCC.IDE.A.230 Засоби аварійного рятування

(a) Літаки, які експлуатуються над районами де умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнанні:

(1) сигнально-аварійним обладнанням;

(2) щонайменше одним ELT (S); та

(3) додатковими засобами аварійного рятування на маршруті польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

(b) Не вимагається наявність на борту додаткових засобів аварійного рятування відповідно до NCC.IDE.A.230 (a)(3), якщо літак:

(1) залишається на певній дистанції від району де умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, яка відповідає наступному:

(i) 120 хвилин польоту на одному непрацюючому двигуні (ОЕІ) та крейсерській швидкості для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому при відмові критичного двигуна (або двигунів) в будь-якій точці маршруту або запланованого відхилення; або

(ii) 30 хвилин польоту на крейсерській швидкості для всіх інших літаків;

(2) залишається на відстані від району, у якому можна виконати аварійну посадку і така відстань не перевищує такої, яка відповідає 90-хвилинному польоту на крейсерській швидкості для літаків, сертифікованих згідно застосовного стандарту льотної придатності.

#### NCC.IDE.A.240 Гарнітура

(a) Літаки повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або ларингофоном (або їхніми еквівалентами) у розрахунку на кожного члена льотного екіпажу, який знаходиться на своєму робочому місці у кабіні льотного екіпажу.

(b) Літаки, які експлуатуються згідно IFR або вночі, повинні бути обладнані кнопкою передачі на приладах ручного керування кутами тангажу та крену для кожного члена льотного екіпажу.

#### NCC.IDE.A.245 Комунікаційне радіобладнання

(а) Літаки, які експлуатуються згідно IFR, вночі або коли цього вимагають застосовні правила польотів, повинні оснащуватися апаратурою радіозв'язку, яка за нормальних умов поширення радіохвиль повинна забезпечити наступне:

(1) двосторонній обмін інформацією для цілей аеродромного навігаційного контролю;

(2) отримання метеорологічної інформації;

(3) двосторонній обмін інформацією впродовж всього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені відповідним компетентним органом;

(4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

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

#### NCC.IDE.A.250 Навігаційне обладнання

(а) Літаки повинні оснащуватися навігаційним обладнанням, яке дозволить повітряну експлуатацію згідно наступного:

(1) польотного плану служби ATS, якщо застосовно;

(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 згідно (a) або дозволила безпечно завершення відповідної дії у непередбачених обставинах.

(c) Літаки, які експлуатуються на маршрутах, де планується посадка у складних метеорологічних умовах (ІМС), повинні бути обладнані відповідним обладнанням, що забезпечує навігацію до точки, з якої можна виконати посадку візуально. Таке обладнання повинно бути здатним забезпечити зазначену навігацію для кожного аеродрому посадки в умовах ІМС та для будь-якого призначеного запасного аеродрому.

#### NCC.IDE.A.255 Відповідач

Літаки повинні бути обладнані відповідачем вторинного оглядового радіолокатора з можливістю надання даних щодо барометричної висоти та іншими функціями, які є необхідними для виконання польоту по заданому маршруту.

#### NCC.IDE.A.260 Управління електронними навігаційними даними

(a) Експлуатант повинен користуватися тільки такими електронними навігаційними виробами, які підтримують цілісне навігаційне застосування та відповідають запланованим задачам використання даних.

(b) Якщо електронні навігаційні вироби підтримують навігаційну прикладну програму, для якої відповідно до положень Додатку V (Part-SPA) цих Авіаційних правил потрібен відповідне схвалення, експлуатант повинен продемонструвати компетентному органу, що хід виконання прикладної програми та вихідні дані відповідають стандартам цілісності та є належними запланованим задачам використання даних.

(c) Експлуатант повинен постійно контролювати цілісність як ходу виконання прикладної програми, так і вихідних даних, роблячи це безпосередньо або шляхом моніторингу за дотриманням відповідних вимог третіми особами - постачальниками послуг.

(d) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження та введення поточних та невідредагованих електронних навігаційних даних стосовно всіх літаків, яким це необхідно.

## РОЗДІЛ 2

### Вертольоти

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

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї Підчастини D Додатка VI (Part – NCC), повинні схвалюватися відповідно до застосовних вимог льотної придатності, якщо такі прилади та обладнання:

(1) використовуються льотним екіпажем для керування ПС на маршруті;

(2) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.245;

(3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.250; або

(4) встановлені на вертольоті.

(b) Не потребують схвалення на використання обладнання наступні позиції, коли вони вимагаються положеннями цієї Підчастини D Додатка VI (Part – NCC):

(1) портативний освітлювальний прилад;

(2) хронометри;

(3) тримачі навігаційних карт;

(4) аптечка;

(5) сигнальне та рятувальне обладнання;

(6) якорі та обладнання для швартування;

(7) система безпеки дитини.

(c) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї Підчастини D Додатка VI (Part – NCC), а також інше обладнання, застосування якого не передбачене положеннями інших застосовних Додатків до цих



Авіаційних правил, 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 Доповнення II до цих Авіаційних правил або положенням NCC.IDE.H.245 і NCC.IDE.H.250;

(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) Такі прилади та обладнання повинні бути чітко видимими з робочого місця будь-якого члена льотного екіпажу, повинні дозволяти члену льотного екіпажу легко отримувати показання таких приладів з його робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору, тобто під час нормального слідкування за траєкторією польоту, дивлячись вперед.

(f) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинно бути легкодоступним для негайного використання.

NCC.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 у відповідності з переліком мінімального обладнання (MEL), наданим експлуатантом;

(b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію вертольота згідно головного переліку мінімального обладнання (MMEL); або

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

#### NCC.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

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

(a) системою вогнів для запобігання зіткнень;

(b) навігаційними/ позиційними вогнями;

(c) одним посадковим вогнем;

(d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів 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.

NCC.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) Додатково, вертольоти, які експлуатуються у VMC над водною поверхню та за межами берегової видимості або у VMC в нічний час, або якщо

видимість становить менше 1500 метрів 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 вимірювання та відображати:

(i) просторове положення;

(ii) вертикальну швидкість;

(iii) стабілізований курс;

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

(3) Засобами для запобігання несправностей роботи визначеної у NCC.IDE.H.120(a)(4) системи індикації швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або обледеніння.

(с) Якщо для виконання певної експлуатації необхідно два пілоти, вертольоти повинні бути обладнані додатковими окремими засобами відображення наступного:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) ковзання;

(4) просторового положення, якщо застосовно;

(5) вертикальної швидкості, якщо застосовно;

(6) стабілізованого курсу, якщо застосовно.

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

Вертольоти, які експлуатуються згідно IFR, повинні мати наступне:

(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) ковзання;

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря;

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

(c) якщо для виконання певної експлуатації необхідно два пілоти, то мають бути встановлені додаткові окремі засоби відображення наступного:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) ковзання;

(5) просторового положення;

(6) стабілізованого курсу;

(d) засоби для запобігання несправностей роботи, визначеної у NCC.IDE.H.120(a)(4) і NCC.IDE.H.120(c)(2) системи індикації швидкості за приладами, які трапляються через утворення конденсату або обледеніння;

(e) запасне джерело статичного тиску;

(f) тримач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, який може бути освітлений у випадку нічної експлуатації;

(g) додаткові засоби вимірювання та відображення просторового положення у якості резервного приладу.

NCC.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.

NCC.IDE.H.145 Бортова система визначення погодних умов

Вертольоти, які мають MOPSC більше 9 та експлуатуються згідно IFR або у нічний час, повинні бути оснащені бортовою системою визначення погоди, коли останні метеорологічні повідомлення показують, що на маршруті можна очікувати грози або інші потенційно небезпечні погодні умови, які розглядаються як такі, що можуть виявлятися бортовою системою визначення погодних умов.

NCC.IDE.H.150 Додаткове обладнання для нічної експлуатації в умовах обледеніння

(a) Вертольоти, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.

(b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні відблискувати та віддзеркалювати, що створюватиме перешкоди для роботи членів льотного екіпажу.

#### NCC.IDE.H.155 Бортова переговорна система для льотного екіпажу

Вертольоти, на яких працює більш ніж один член льотного екіпажу, повинні бути оснащені бортовою переговорною системою для льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання всіма членами льотного екіпажу.

#### NCC.IDE.H.160 Бортовий голосовий реєстратор

(a) Вертольоти з МСТОМ більше 7000 кг, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CoFA) 1 січня 2016 року або після цієї дати, повинні оснащуватися бортовим голосовим реєстратором (CVR):

(b) CVR повинен зберігати записані дані за щонайменше дві попередні години.

(c) CVR повинен записувати дані з відміткою часу:

(1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;



(2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему оповіщення пасажирів, якщо така встановлена на борту;

(3) звуковий фон в кабіні льотного екіпажу у безперервному режимі, а також звукові сигнали від кожного мікрофона члена екіпажу;

(4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.

(d) CVR повинен розпочинати запис ще до руху вертольота з використанням своєї тяги та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли вертоліт вже не рухається з використанням своєї тяги.

(e) На додаток до NCC.IDE.H.160 (d) та в залежності від наявності електропостачання, CVR повинен почати запис даних якнайскоріше, ще під час кабіної перевірки перед запуском двигуна на початку виконання польоту та продовжувати запис до кабіної перевірки відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

(f) CVR повинен бути обладнаним спеціальним приладом для того, щоб у разі потреби виявити його точне місцезнаходження у воді.

#### NCC.IDE.H.165 Бортовий реєстратор польотних даних

(a) Вертольоти з МСТОМ більше 3175 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 01 січня 2016 року повинні оснащуватися бортовим

реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та зберігання даних та для якого існує метод негайного отримання зазначених даних з інформаційного носія.

(b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту вертольота, його швидкості, просторового положення, потужності двигунів та польотних характеристик; FDR повинен зберігати дані, записані як мінімум протягом попередніх 10 годин.

(c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які дозволяють виконувати точну кореляцію з даними, які відображаються для льотного екіпажу на приладах.

(d) FDR повинен розпочинати запис ще до руху вертольота з використанням своєї тяги та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли вертоліт вже не рухається з використанням своєї тяги.

(e) FDR повинен бути обладнаним спеціальним приладом для того, щоб у разі потреби виявити його точне місцезнаходження у воді.

#### NCC.IDE.H.170 Запис лінії передавання даних

(a) Вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 01 січня 2016 року, які мають технічну можливість використовувати лінії каналу зв'язку даних та які повинні оснащуватися CVR відповідно до вимог, повинні забезпечувати запис на реєстратор нижченаведене:

(1) інформаційні повідомлення каналу зв'язку, пов'язані з ATS-повідомленнями від та до вертольота , включаючи повідомлення стосовно таких прикладних типів обміну даними:

(i) ініціювання передавання даних по каналу;

(ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;

(iii) адресного спостереження у польоті;

(iv) польотної інформації;

(v) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури системи, спостереження за віщанням/сигналами ПС;

(vi) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, дані експлуатаційного контролю;

(vii) якщо це вважається доречним та на основі конкретних рис архітектури, графіками;

(2) інформацію, яка дозволяє відповідне корегування із пов'язаними записами, які відносяться до даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами вертольота;

(3) інформацію про час та пріоритет повідомлень у лінії передавання даних, з урахуванням структури системи.

(b) Реєстратор повинен застосовувати спосіб цифрового запису та зберігання даних, а також спосіб швидкого отримання відповідних даних. Спосіб запису повинен дозволяти збіжність даних, записаних на борту, з даними, які записані на землі.

(c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж такого терміну, який визначено для CVR у NCC.IDE.H.160.

(d) Реєстратор повинен бути обладнаним спеціальним приладом для того, щоб у разі потреби виявити його точне місцезнаходження у воді.

(e) Вимоги, які є застосовними для логіки реєстратора «пуск-зупинка» є аналогічними вимогам, які існують для логіки «запуск-зупинка» у CVR, описаної у NCC.IDE.H.160(d) та NCC.IDE.H.160(e).

#### NCC.IDE.H.175 Польотні дані та комбінований реєстратор

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто за рахунок використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

#### NCC.IDE.H.180 Сидіння, ремені безпеки, фіксуючі системи та системи безпеки дитини

(a) Вертольоти 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) для 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;

(6) для вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 1980 року - ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу.

(b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен:

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на сидіннях льотного екіпажу, на сидіннях поруч із сидіннями пілотів та на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу - складатися з двох плечових ременів та ременя безпеки, які можуть застосовуватися незалежно одне від одного.

NCC.IDE.H.185 Умовні знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

Вертольоти, в яких не всі пасажирські сидіння можна бачити з місць льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобами відображення, які показуватимуть усім пасажиром та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонено

NCC.IDE.H.190 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.

NCC.IDE.H.200 Додатковий кисень – вертольоти без гермокабін

(a) Вертольоти без гермокабін, що виконують польоти на таких висотах, де відповідно до NCC.IDE.H.200(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.

#### NCC.IDE.H.205 Ручні вогнегасники

(a) Вертольоти повинні бути оснащені щонайменше одним ручним вогнегасником, розташованим:

(1) в 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

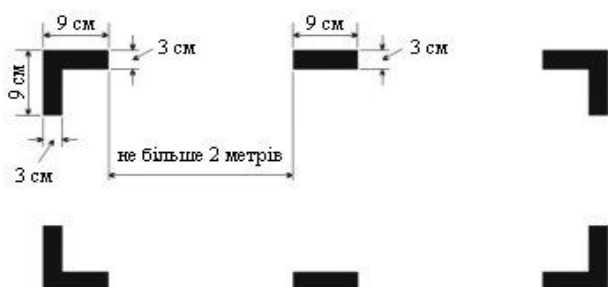
чином, щоб звести до мінімуму ефект концентрації токсичного газу у відсіках, де знаходяться люди.

#### NCC.IDE.H.210 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



#### NCC.IDE.H.215 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

(а) Вертольоти повинні оснащуватися як мінімум одним автоматичним ELT.



(b) Повинні оснащуватися пристроєм ELT автоматичного розгортання (ELT(AD)) такі вертольоти, які виконують польоти на морі у несприятливому середовищі на такій відстані від землі, яка відповідає більш ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, причому у разі критичної відмови двигуна такий вертоліт зможе продовжувати політ на заданому ешелоні.

(c) ELT будь-якого типу повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

#### NCC.IDE.H.225 Рятувальні жилети

(a) Вертольоти повинні оснащуватися рятувальними жилетами по одному на кожну особу, що знаходиться на борту, або у випадку перевезення осіб молодше 24 місяців - аналогічними пристроями забезпечення плавучості; зазначені пристрої повинні розташовуватися у легкодоступних місцях для забезпечення безпечної експлуатації:

(1) під час польотів над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає більш ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, де у разі критичної відмови двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні;

(2) при польотах над водною поверхнею за межами дистанції, на якій ще можлива посадка з маневром авторотації, де у разі критичної відмови двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні;

(3) під час зльоту або посадки на аеродромі або експлуатаційному майданчику, де траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.

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

#### NCC.IDE.H.226 Захисні костюми членів екіпажу

Кожен член екіпажу повинен бути одягнений у захисний костюм під час:

(a) Виконання польотів на морі на такій відстані від землі, яка відповідає більш ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, коли у разі критичної відмови двигуна вертоліт зможе продовжувати політ на заданому ешелоні та коли:

(1) отримані командиром ПС зведення або прогнози погоди показують, що впродовж польоту температура морської води буде менше  $+10^{\circ}\text{C}$ ; або

(2) коли очікуваний час рятувальних операцій перевищує обчислений час виживання у воді; або

(b) Прийняття командиром ПС відповідного рішення, яке базується на оцінюванні ризику та з урахування наступних факторів:

(1) якщо виконуються польоти над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з маневром авторотації або безпечна

вимушена посадка, де у разі критичної відмови двигуна вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні;

(2) якщо отримані командиром ПС зведення або прогнози погоди показують, що впродовж польоту температура морської води становитиме менше +10° С.

NCC.IDE.H.227 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та засоби аварійного рятування у разі виконання тривалих польотів над водною поверхнею

Вертольоти, які експлуатуються:

(a) Над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, коли у разі критичної відмови двигуна вертоліт зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або

(b) Над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 3 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, коли у разі критичної відмови двигуна вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні, і якщо так вирішив командир ПС на підставі оцінювання ризику;

повинні оснащуватися наступним:

(1) вертоліт, який має на борту менше 12 людей, щонайменше одним рятувальним плотом із номінальною місткістю не менше максимального числа людей на борту, розташованим на борту у такий спосіб, який максимально полегшує його швидке розгортання у аварійній ситуації;

(2) вертоліт, який має на борту більше 11 людей, щонайменше двома рятувальними плотами, розташованими на борту у такий спосіб, який максимально полегшує їхнє швидке розгортання у аварійній ситуації; таких плотів має вистачити для розташування всіх людей на борту, а у випадку втрати одного з таких плотів решта їх повинна припускати певне перевантаження, яке дозволить вмістити всіх людей на борту вертольота;

(3) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного обов'язкового рятувального плоту на борту;

(4) рятувальним обладнанням, включаючи засоби життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

#### NCC.IDE.H.230 Рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, де виконувати пошук і рятування є вкрай складно, повинні оснащуватися:

(a) Сигнальним обладнанням для подачі сигналів лиха;

(b) Щонайменше одним ELT;

(c) Додатковими засобами аварійного рятування на маршруті польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

NCC.IDE.H.231 Додаткові вимоги до вертольотів, які експлуатуються на морі у несприятливому середовищі

Вертольоти, які експлуатуються на морі у несприятливому середовищі на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, повинні відповідати наступним вимогам:

(a) Усі особи на борту повинні бути одягнені у захисний костюм у наступних випадках: якщо отримані командиром ПС зведення або прогнози погоди показують, що впродовж польоту температура морської води буде менше  $+10^{\circ}$  C; коли очікуваний час рятувальних операцій перевищує обчислений час виживання у воді та якщо політ заплановано у нічний час.

(b) Всі рятувальні плоти на борту відповідно до положень NCC.IDE.H.227 повинні бути встановлені таким чином, щоб ними можна було користуватися в умовах морської експлуатації, під час якої оцінюватиметься вимушена посадка на воду та характеристики приводнення, флотації та тримирування вертольота з метою дотримання вимог щодо виконання маневру вимушеної посадки на воду для сертифікації ПС.

(c) Вертоліт повинен бути обладнаний системою аварійного освітлення з незалежним джерелом живлення для забезпечення належного загального освітлення кабіни у разі евакуації з вертольота.

(d) Всі аварійні виходи, включаючи аварійні виходи для екіпажу, а також засоби для відкриття таких виходів, повинні бути чітко позначені для орієнтування та надання відповідних вказівок людям на борту у денний або нічний час. Таке маркування повинно бути видимим, навіть якщо вертоліт перекинувся та його кабіна повністю занурилася у воду.

(e) Усі двері, які сконструйовані так, що не скидаються з борта судна та використовуються при виконанні вимушеної посадки як аварійні виходи, повинні мати засоби фіксації у відкритому положенні, зроблені у такий спосіб, який не заважає людям на борту залишати вертоліт у будь-яких морських умовах до визначених максимальних, згідно яким надається оцінка виконання приводнення та флотації.

(f) Усі двері, вікна та інші отвори у пасажирському салоні, за допомогою яких можна залишити ПС під водою, повинні бути оснащені відповідними пристроями на випадок дій у аварійній ситуації.

(g) Особи на борту повинні завжди бути одягнені у рятувальні жилети, за виключенням випадків, коли пасажир або член екіпажу є одягненим у комбінований захисний костюм, який відповідає вимогам водночас захисного костюму і рятувального жилета.

NCC.IDE.H.232 Вертольоти, які сертифіковані для експлуатації на поверхні води – різноманітне обладнання

Вертольоти, які є сертифіковані для експлуатації на поверхні води, повинні оснащуватися наступним:

(a) якорем та іншими пристроями для допомоги у швартуванні, постановці на якір або переміщенні вертольота на воді; такі бортові пристрої повинні мати відповідну вагу, розміри та характеристики керованості;

(b) обладнання для подачі звукових сигналів відповідно до положень Міжнародних правил попередження зіткнень на морі, де застосовно.

NCC.IDE.H.235 Вимушена посадка на воду – всі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею

Конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду або вертольоти повинні бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду відповідно до застосовних норм льотної придатності або вертольоти повинні оснащуватися відповідним аварійно-рятувальним обладнанням під час експлуатації над водою у несприятливому середовищі на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості.

NCC.IDE.H.240 Гарнітура

Якщо є необхідність використовувати комунікаційне та/або навігаційне радіообладнання, вертольоти повинні оснащуватися гарнітурою зі штанговим мікрофоном або аналогічним пристроєм із кнопкою передачі на пристрої керування; така гарнітура повинна бути у кожного пілота та/або члена льотного екіпажу, який знаходиться на своєму робочому місці.

NCC.IDE.H.245 Комунікаційне радіообладнання

(a) Вертольоти, які експлуатуються згідно IFR або вночі або коли цього вимагають застосовні правила польотів, повинні оснащуватися апаратурою радіозв'язку, яка за нормальних умов поширення радіохвиль повинна забезпечити наступне:

(1) двосторонній обмін інформацією для цілей аеродромного навігаційного контролю;

(2) отримання метеорологічної інформації;

(3) двосторонній обмін інформацією впродовж всього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені відповідними державними органами;

(4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

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

(c) Якщо додатково до бортової переговорної системи для льотного екіпажу вертольоти повинні застосовувати систему комунікаційного радіообладнання відповідно до положень NCC.IDE.H.155, вони повинні оснащуватися кнопкою передачі на пристрої управління для кожного пілота та члена екіпажу, який знаходиться на своєму робочому місці.

#### NCC.IDE.H.250 Навігаційне обладнання

(a) Вертольоти повинні оснащуватися навігаційним обладнанням, яке дозволить повітряну експлуатацію відповідно до:



(1) польотного плану служби ATS, якщо це застосовно;

(2) застосовних правил польотів.

(b) Вертольоти 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 NCC.IDE.H.250 (a) або дозволила безпечне завершення відповідної дії у непередбачуваних обставинах.

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

#### NCC.IDE.H.255 Відповідач

Вертольоти повинні бути обладнані відповідачем вторинного оглядового радіолокатора з можливістю надання даних щодо барометричної висоти та іншими функціями, які є необхідними для виконання польоту по заданому маршруту.

Директор департаменту  
льотної експлуатації

О.І. Лісняк