

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

Доповнення I

Основні вимоги до льотної експлуатації

1. Загальна інформація

1.a. Політ не може бути здійснений, якщо члени екіпажу та, залежно від обставин, будь-який інший службовий персонал, залучений до підготовки та виконання польотів, не був ознайомлений з чинними законами, правилами та процедурами для виконання їх обов'язків, передбачених для зон, які мають бути пройдені, аеродромів, які будуть використані, та їх аеронавігаційних засобів.

1.b. Політ повинен здійснюватись відповідно до порядку експлуатації, визначеного в Керівництві з льотної експлуатації або, де необхідно, в Керівництві з експлуатації, якого потрібно дотримуватись при підготовці та здійсненні польоту. Для цього членам екіпажу має бути надана можливість використовувати систему перевірок, за необхідності, на всіх етапах польоту за нормальних, ненормальних та аварійних умов і ситуацій. Необхідно встановити порядок дій для будь-яких обґрунтовано передбачуваних аварійних ситуацій.

1.c. Перед кожним польотом мають бути визначені функції та обов'язки кожного члена екіпажу. Командир екіпажу відповідає за експлуатацію та безпеку ПС, а також за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту.

1.d. Предмети і речовини, які можуть спричиняти значний ризик для здоров'я, безпеки, майна або довкілля, такі як небезпечні вироби, зброя та боєприпаси, не повинні перевозитися на жодному ПС, якщо для зменшення таких ризиків не застосовуються спеціальні процедури та інструкції з безпеки.

1.e. Усі необхідні дані, документи, записи та інформація для встановлення факту виконання умов, зазначених у підпункті 5.c пункту 5 цього Доповнення I до цих Авіаційних правил, повинні зберігатися для кожного польоту впродовж мінімального визначеного строку відповідно до типу експлуатації.

2. Підготовка до польоту

2.a. Політ не може бути розпочатий, якщо усіма обґрунтованими наявними засобами не було підтверджено виконання всіх наведених нижче умов:

2.a.1. Відповідне обладнання, безпосередньо необхідне для польоту та для безпечної експлуатації ПС, в тому числі засоби зв'язку та аеронавігаційні засоби, є в наявності для здійснення польоту, з урахуванням необхідної документації Служб аеронавігаційної інформації.

2.a.2. Екіпаж повинен бути ознайомлений, а пасажери мають бути поінформовані про розташування та використання відповідного аварійно-рятувального обладнання. Екіпажу та пасажерам має бути надана відповідна інформація стосовно порядку дій у випадку аварійної ситуації та використання аварійно-рятувального обладнання салону ПС.

2.a.3. Командир екіпажу повинен переконатися, що:

(i) ПС є придатним для польоту, як зазначено в пункті 6 цього Доповнення I до цих Авіаційних правил;

(ii) ПС належним чином зареєстровано, якщо це необхідно, і що на його борту знаходяться відповідні сертифікати;

(iii) зазначені в пункті 5 цього Доповнення I до цих Авіаційних правил, прилади та обладнання, що необхідні для здійснення польоту, встановлені на ПС та перебувають у справному стані, якщо їх наявність не скасовується переліком мінімального обладнання (MEL) або аналогічним документом;

(iv) маса ПС і центрування дозволяють здійснення польоту в межах, передбачених документацією з льотної придатності;

(v) уся ручна поклажа, багаж та вантаж були належним чином завантажені та закріплені; та

(vi) експлуатаційні обмеження ПС, зазначені в пункті 4 цього Доповнення I до цих Авіаційних правил, не будуть перевищені будь якої миті під час польоту.

2.a.4. Льотному екіпажу має бути надана інформація про метеорологічні умови для відльоту, прибуття та, залежно від обставин, про запасні аеродроми, а також умови на маршруті. Слід звернути особливу увагу на потенційно небезпечні атмосферні умови.

2.a.5. У разі здійснення польоту за відомих або очікуваних умов зледеніння, ПС має бути сертифіковане, оснащене та/або оброблене для безпечної експлуатації в таких умовах.

2.a.6. У разі здійснення польоту за правилами візуального польоту, метеорологічні умови за маршрутом, який має бути пройдений, повинні забезпечувати можливість дотримання таких правил польоту. У разі здійснення польоту за правилами польоту за приладами, необхідно обрати пункт призначення та, залежно від обставин, запасний аеродром (-и), де може приземлитися ПС, з урахуванням, зокрема, прогнозованих метеорологічних умов, наявності аеронавігаційних служб, наземного обладнання та правил польоту за приладами, затверджених державою, в якій розташований пункт призначення та/або запасний аеродром (-и).

2.a.7. Кількість палива та масла на ПС має бути достатньою для безпечного здійснення запланованого польоту, з урахуванням метеорологічних умов, будь-яких факторів, які впливають на льотно-технічні характеристики ПС, та будь-яких затримок, які очікуються в польоті. Крім того, на ПС має бути забезпечений резерв палива на випадок позаштатних ситуацій. За необхідності потрібно встановити порядок витрачання палива в польоті.

3. Здійснення польотів

3.a. Щодо здійснення польотів потрібно виконати всі наступні умови:

3.a.1. залежно від типу ПС, під час зльоту та посадки, та якщо на думку командира екіпажу це є необхідним в інтересах безпеки, кожен член екіпажу

повинен сидіти на своєму робочому місці та повинен використовувати наявні системи фіксації, з урахуванням типу ПС;

3.a.2. залежно від типу ПС, всі члени льотного екіпажу, які мають знаходитися в кабіні екіпажу, повинні залишатися на своїх місцях із застебнутими пасами безпеки, окрім випадків фізіологічних чи експлуатаційних потреб під час польоту за маршрутом;

3.a.3. залежно від типу ПС та типу експлуатації, перед зльотом та посадкою, під час вирулювання, та коли це є необхідним в інтересах безпеки, командир екіпажу повинен забезпечити, щоб кожен пасажир був належним чином розміщений на своєму сидінні та закріплений;

3.a.4. політ повинен здійснюватись у такий спосіб, щоб підтримувалась належна відстань від іншого ПС, а також відповідна висота прольоту перешкод на всіх етапах польоту. Ця відстань має бути принаймні такою, яка вимагається застосовними правилами польотів.

3.a.5. політ не може бути продовжений, доки відомі умови щонайменше не відповідатимуть зазначеним в пункті 2 цього Доповнення I до цих Авіаційних правил. Крім того, для польоту згідно з правилами польотів за приладами захід на аеродром не повинен здійснюватись нижче певної визначеної висоти або за межами певного місцезнаходження, якщо передбачені критерії видимості не виконані;

3.a.6. у випадку аварії командир екіпажу повинен забезпечити, щоб всі пасажири були проінструктовані щодо екстрених дій на випадок відповідних обставин;

3.a.7. командир екіпажу повинен вжити всіх необхідних заходів для зменшення до мінімуму наслідків неправильної поведінки пасажирів для польоту;

3.a.8. вирулювання ПС в робочій зоні аеродрому та запуск його гвинта забороняється, якщо особа, яка керує ним, не має відповідної кваліфікації;

3.a.9. за необхідності потрібно використовувати застосовний порядок витрачання палива в польоті.

4. Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні обмеження ПС

4.a. ПС повинно експлуатуватись відповідно до документації про його льотну придатність та усіх відповідних експлуатаційних процедур і обмежень, які викладені в його схваленому Керівництві з експлуатації або, залежно від випадку, в аналогічному документі. Керівництво з льотної експлуатації або аналогічний документ мають бути надані екіпажу та постійно оновлюватись для кожного ПС.

4.b. ПС повинно експлуатуватися відповідно до застосовної екологічної документації.

4.c. Політ не може бути розпочатий або продовжений, якщо заплановані льотно-технічні характеристики ПС з урахуванням усіх факторів, які суттєво впливають на рівень льотно-технічних характеристик, не дозволяють здійснювати усі етапи польоту в межах відповідних відстаней/зон та висот прольоту перешкод при запланованій експлуатаційній масі. Основними

параметрами, які суттєво впливають на зліт, дотримання маршруту і захід/посадку, є, зокрема, такі:

- (i) експлуатаційні процедури;
- (ii) барометрична висота аеродрому;
- (iii) температура;
- (iv) вітер;
- (v) розмір, нахил і стан злітної/посадкової зони; та
- (vi) стан фюзеляжу, силової установки або систем, з урахуванням можливого спрацьовування.

4.с.1. Такі фактори потрібно враховувати безпосередньо як експлуатаційні параметри або опосередковано шляхом допусків або запасів, які можуть бути зазначені під час планування робочих характеристик, залежно від типу експлуатації.

5. Прилади, дані та обладнання

5.a. ПС має бути оснащене всім аеронавігаційним обладнанням, обладнанням зв'язку та іншим обладнанням, необхідним для здійснення запланованого польоту, з урахуванням будь-яких правил щодо повітряного руху та правил польотів, застосованих на будь-якому етапі польоту.

5.b. За необхідності, ПС має бути оснащено всім необхідним аварійно-рятувальним, медичним та евакуаційним обладнанням, беручи до уваги ризику, пов'язані із зонами експлуатації, запланованими маршрутами, висотою і тривалістю польоту.

5.c. Усі дані, необхідні для здійснення польоту екіпажем, повинні оновлюватися та зберігатися на борту ПС, беручи до уваги відповідні інструкції щодо повітряного руху, правил польотів, висот польоту і зон експлуатації.

6. Підтримання льотної придатності

6.a. ПС не повинно експлуатуватися, якщо:

(i) воно не є придатним до польотів;

(ii) експлуатаційне та аварійне обладнання, необхідне для здійснення запланованого польоту, не є придатним до експлуатації;

(iii) документ з льотної придатності ПС не є дійсним; а також

(iv) технічне обслуговування ПС не здійснюється згідно з планом технічного обслуговування.

6.b. Перед кожним польотом або серії послідовних польотів потрібно перевіряти ПС шляхом передпольотної перевірки для визначення, чи є воно придатним для запланованого польоту.

6.c. План технічного обслуговування повинен містити, зокрема, завдання та інтервали між технічними обслуговуваннями, особливо ті, що були визначені як обов'язкові в інструкціях з підтримання льотної придатності.

6.d. ПС не повинно експлуатуватися, якщо після технічного обслуговування воно не було передане в експлуатацію кваліфікованими особами або організаціями. Підписаний документ про передачу в експлуатацію повинен містити, зокрема, основні деталі проведеного технічного обслуговування.

6.e. Усі документи, які підтверджують льотну придатність ПС, повинні зберігатися доти, поки інформація, що міститься в них, не буде замінена новою аналогічною за обсягом та деталями інформацією, але упродовж принаймні 24 місяців для детальних відомостей щодо технічного обслуговування. Якщо ПС здається в оренду, усі документи, які стосуються його льотної придатності, повинні зберігатися принаймні упродовж періоду оренди.

6.f. Усі модифікації та ремонти повинні відповідати основним вимогам до льотної придатності. Слід зберігати дані, що підтверджують відповідність вимогам до льотної придатності.

7. Члени екіпажу

7.a. Кількість і склад екіпажу визначається з урахуванням:

(i) сертифікаційних обмежень ПС, в тому числі, якщо є, відповідної схеми аварійної евакуації;

(ii) конфігурації ПС; а також

(iii) типу і тривалості експлуатації.

7.b. Члени льотного екіпажу повинні:

(i) регулярно проходити підготовку та перевірку для досягнення та підтримання належного рівня умінь для виконання їх обов'язків із забезпечення безпеки; та

(ii) періодично проходити медичні огляди для перевірки здатності безпечно виконувати їх обов'язки із забезпечення безпеки. Відповідність має бути доведена належним оцінюванням згідно з найкращою авіаційно-медичною практикою.

7.c. Командир екіпажу повинен мати повноваження давати будь-які команди і вживати будь-яких належних заходів для безпеки експлуатації та ПС, а також осіб та/або майна, що перевозиться на його борту.

7.d. У випадку аварійної ситуації, яка загрожує експлуатації або безпеці ПС та/або осіб на борту, командир екіпажу повинен вживати будь-яких заходів, які він/вона вважатиме необхідними в інтересах безпеки. Якщо такі заходи порушують місцеві правила чи процедури, командир екіпажу повинен негайно повідомити про це відповідному місцевому органу влади.

7.e. Аварійні ненормальні ситуації не повинні моделюватись під час перевезення пасажирів або вантажу.

7.f. Жоден член екіпажу не повинен дозволяти, щоб виконання його завдань або прийняття рішень могло призводити до загрози безпеці польоту внаслідок втоми, з урахуванням, *inter alia*, накопичення втоми, втрати сну, кількості пройдених секторів, нічної зміни або зміни часових смуг. Період відпочинку має забезпечувати достатньо часу для того, щоб члени екіпажу могли подолати наслідки попередніх чергувань та добре відпочити до початку наступної польотної робочої зміни.

7.g. Член екіпажу не повинен виконувати свої обов'язки на борту ПС під впливом психотропних речовин чи алкоголю, або внаслідок нездатності через травму, втому, вживання медичних препаратів, хвороби чи інших подібних причин.

8. Додаткові вимоги до комерційної експлуатації та експлуатації складного повітряного судна

8.a. Комерційна експлуатація та експлуатація складного ПС не може здійснюватися, доки не будуть виконані наступні умови:

8.a.1. експлуатант повинен безпосередньо або опосередковано через контракти мати засоби, які вимагаються масштабом та обсягом експлуатації. Такі засоби повинні включати, але не обмежуватись цим, наступне: ПС, об'єкти, структуру управління, персонал, обладнання, документи щодо завдань, зобов'язань та процедур, доступу до відповідних даних та ведення записів.

8.a.2. експлуатант повинен використовувати лише належним чином кваліфікований та підготовлений персонал, а також задекларувати і підтримувати програми з підготовки та перевірки членів екіпажу та іншого відповідного персоналу.

8.a.3. експлуатант повинен скласти перелік MEL або аналогічний документ, з урахуванням таких умов:

(i) у документі має бути передбачено експлуатацію ПС за визначених умов, коли певні прилади, засоби обладнання або функції не працюють на початку польоту;

(ii) документ має бути складений для кожного окремого ПС з урахуванням відповідних умов експлуатанта щодо експлуатації та технічного обслуговування; а також

(iii) перелік MEL має бути складений на підставі головного переліку мінімального обладнання (MMEL), за його наявності, та не повинен бути менш обмежуючим, ніж перелік MMEL;

8.a.4. експлуатант повинен задекларувати та підтримувати систему управління для забезпечення відповідності цим основним вимогам до експлуатації, а також для постійного покращення цієї системи; та

8.a.5. експлуатант повинен запровадити та підтримувати програму безпеки і попередження подій, у тому числі програму надання повідомлень про випадки, яка має використовуватись системою управління для постійного покращення безпеки експлуатації.

8.b. Комерційна експлуатація та експлуатація складного ПС повинна здійснюватись лише відповідно до керівництва з експлуатації. Таке керівництво повинно містити всі необхідні інструкції, інформацію та процедури для всіх

ПС, які експлуатуються, а також для персоналу із забезпечення польотів для виконання їх обов'язків. У ній мають бути зазначені обмеження, які застосовуються до часу польоту, польотного робочого часу, а також часу відпочинку для членів екіпажу. Керівництво з експлуатації та його редакції мають відповідати затвердженому Керівництва з льотної експлуатації та може бути змінено за необхідності.

8.c. За необхідності, експлуатант повинен визначити процедури для зменшення до мінімуму впливу недисциплінованої поведінки пасажирів на безпеку польоту.

8.d. Експлуатант повинен розробляти та підтримувати програми із забезпечення безпеки, адаптовані для ПС і типів експлуатації, в тому числі, зокрема:

- (i) безпека кабіни льотного екіпажу;
- (ii) контрольний перелік процедур огляду ПС;
- (iii) програми підготовки;
- (iv) захист електронних і комп'ютерних систем для попередження навмисного втручання у систему та її пошкоджень; а також
- (v) повідомлення про незаконне втручання.

Якщо заходи безпеки можуть мати негативний вплив на безпеку експлуатації, необхідно оцінити ризики і розробити відповідні процедури для

зменшення ризиків для безпеки, що може вимагати використання професійного обладнання.

8.e. Експлуатант повинен призначити одного пілота зі складу льотного екіпажу командиром екіпажу.

8.f. Запобігання утомі має здійснюватись за допомогою системи розкладу. Для польоту або серії польотів така система розкладу повинна враховувати польотний час, період виконання обов'язків в польоті, виконання обов'язків та періоди адаптованого відпочинку. Обмеження, встановлені в системі розкладу, повинні враховувати всі відповідні фактори, які спричиняють утому, а саме: кількість пройдених секторів, перетин часових смуг, втрата сну, переривання добового ритму, нічні години роботи, положення тіла, сумарний час виконання обов'язків для певних періодів часу, розподіл завдань між членами екіпажу, а також забезпечення посиленого екіпажу.

8.g. Завдання, зазначені в підпункті 6.a пункту 6 цього Доповнення I до цих Авіаційних правил, а також завдання, описані в підпунктах 6.d та 6.e пункту 6 цього Доповнення I до цих Авіаційних правил, повинні здійснюватися під контролем організації, відповідальної за підтримання льотної придатності, яка окрім вимог підпункту 3.a пункту 3 Доповнення II до цих Авіаційних правил, має задовольняти такі умови:

(i) організація повинна отримати право на здійснення технічного обслуговування продукції, деталей та приладів під свою відповідальність або укласти контракт з організацією, що має право на здійснення технічного обслуговування такої продукції, деталей та приладів, а також

(ii) така організація повинна скласти керівництво для організації, в якій для використання відповідним персоналом і настанов для нього буде наведено опис всіх процедур з підтримання льотної придатності організації, у тому числі, за необхідності, опис адміністративних домовленостей між цією організацією і затвердженою організацією з технічного обслуговування.

Директор департаменту
льотної експлуатації

О.І. Лісняк