

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

ДОДАТОК I

ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ ДЛЯ ДОДАТКІВ II – VIII

У цих Авіаційних правилах використовуються такі терміни та визначення:

(1) наявна дистанція перерваного зльоту (accelerate-stop distance available – ASDA) – сумарна довжина розбігу та довжина кінцевої смуги гальмування, якщо така кінцева смуга гальмування є доступною на аеродромі і здатна витримати масу літака у звичайних експлуатаційних умовах;

(2) прийнятні методи відповідності (acceptable means of compliance – AMC) – стандарти необов'язкового характеру, які прийняті уповноваженим органом для ілюстрації методів установлення відповідності цим Авіаційним правилам;

(3) контрольний лист приймання (acceptance checklist) – документ, який використовується під час проведення перевірки зовнішнім оглядом пакувань із небезпечними вантажами та відповідних документів на них з метою визначення відповідності усім належним вимогам;

(4) придатний аеродром (adequate aerodrome) – аеродром, на якому може здійснюватися експлуатація повітряного судна з урахуванням застосовних

вимог до льотно-технічних характеристик та характеристик злітно-посадкової смуги;

(5) з метою класифікації пасажирів:

(a) дорослий (adult) – особа віком від 12 років і старше;

(b) дитина/діти (child/children) – особа вік якої становить 2 або більше років, але яка ще не досягла віку 12 років;

(c) немовля (infant) – особа віком до 2 років;

(6) літак (aeroplane) – повітряне судно з приводом від двигуна та фіксованим крилом, яке є важчим за повітря та підтримується в польоті за допомогою підйомної сили, що виникає в результаті динамічної взаємодії повітря з крилом літака;

(7) політ з допоміжною системою візуалізації нічного бачення (aided night vision imaging system flight – NVIS) – частина польоту NVIS, яка виконується вночі згідно з візуальними правилами польотів (visual flight rules – VFR) і протягом якого член екіпажу використовує окуляри нічного бачення (night vision goggles – NVG);

(8) повітряне судно (ПС) (aircraft) – апарат, що підтримується в атмосфері в результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

(8a) відстеження повітряного судна (aircraft tracking) – наземний процес, який передбачає ведення та оновлення через нормовані інтервали запису чотиривимірного положення окремого повітряного судна у польоті;

(8b) система відстеження повітряного судна (aircraft tracking system) – система, яка базується на відстеженні повітряного судна з метою виявлення нестандартних характеристик польоту і забезпечення сповіщення;

(9) альтернативні методи відповідності (alternative means of compliance) – методи, які є альтернативними чинним для забезпечення відповідності, або такі, що пропонують нові методи для встановлення відповідності цим Авіаційним правилам, для яких уповноваженим органом не було прийнято відповідних АМС;

(10) запобігання обледенінню (anti-icing) – процедура, у разі виконання наземних процедур, яка забезпечує захист від утворення інію або льоду або від накопичення снігу на оброблених поверхнях повітряного судна протягом обмеженого періоду часу (строк дії речовини для запобігання обледенінню);

(11) схема заходження на посадку з вертикальним наведенням (approach procedure with vertical guidance operation – APV) – заходження на посадку за приладами, у процесі якого використовується бокове та вертикальне наведення, але таке заходження не відповідає вимогам, установленим для точного заходження та виконання посадки з висотою прийняття рішення (decision height – DH) не менше ніж 250 футів (75 метрів) та дальністю видимості на злітно-посадковій смuzі (runway visual range – RVR) не менше ніж 600 метрів;

(11a) маса порожнього аеростата (balloon empty mass) – маса, що визначається шляхом зважування аеростата з усім установленим обладнанням, визначеним в AFM;

(12) член кабінного екіпажу (cabin crew member) – член екіпажу з відповідною кваліфікацією, окрім члена льотного екіпажу або технічного персоналу, призначений експлуатантом для виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації;

(13) заходження на посадку за категорією I (category I approach operation – CAT I) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи посадки за приладами (instrument landing system – ILS), мікрохвильової системи посадки (microwave landing system – MLS), GLS (системи посадки наземної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS)), радара точного заходження на посадку (precision approach radar – PAR) або GNSS із використанням супутникової системи функціонального доповнення (satellite-based augmentation system – SBAS) з відносною DH не нижче ніж 200 футів (60 метрів) і з RVR не менше ніж 550 метрів для літаків і 500 метрів для вертольотів;

(14) заходження на посадку за категорією II (category II operation – CAT II) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не нижче ніж 100 футів (30 метрів) та

(b) RVR не менше ніж 300 метрів;

(15) заходження на посадку за категорією IIIA (category IIIA operation – CAT IIIA) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), а також

(b) RVR не менше ніж 200 метрів;

(16) заходження на посадку за категорією IIIB (category IIIB operation – CAT IIIB) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), або DH відсутня, а також

(b) RVR менше ніж 200 метрів, але не менше ніж 75 метрів;

(17) категорія А для вертольотів (category A with respect to helicopters) – багатомоторний вертоліт, який спроектований з урахуванням особливостей двигуна та ізоляції систем, що визначені у застосовних нормах льотної придатності, та який здатний виконувати польоти з використанням даних для зльоту та посадки, які визначені з припущення про відмову критичного двигуна та який забезпечує достатнє використання площі земної поверхні та достатні льотно-технічні характеристики для безпечного продовження польоту або безпечного перерваного зльоту у випадку відмови двигуна;

(18) категорія В для вертольотів (category B with respect to helicopters) – одномоторний або багатомоторний вертоліт, який не відповідає вимогам категорії А. Вертольоти категорії В не мають гарантованої можливості

продовження безпечного польоту в разі відмови двигуна, що передбачає виконання вимушеної посадки;

(19) сертифікаційні специфікації (certification specifications – CS) – технічні стандарти, прийняті уповноваженим органом, які містять умови відповідності вимогам авіаційних правил та які організація може використовувати для цілей сертифікації;

(20) заходження з кола (circling) – візуальна фаза заходження на посадку за приладами для приведення літака в позицію для посадки на злітно-посадкову смугу/РАТО, розташування якої є незручним для виконання прямого заходження на посадку;

(21) зона, вільна від перешкод (clearway), – визначена прямокутна ділянка земної або водної поверхні, що перебуває під контролем відповідного компетентного органу, яку обрано або підготовлено як придатну ділянку для виконання літаком частини початкового набору висоти до заданої висоти;

(22) нижній край хмар (cloud base) – висота основи найнижчого елемента хмари, яка спостерігається або прогнозується, поблизу аеродрому, експлуатаційного майданчика або в межах визначеного району експлуатації; зазвичай така висота вимірюється від рівня аеродрому або, якщо експлуатація повітряного судна здійснюється у відкритому морі - від середнього рівня моря;

(23) код-шер (codeshare) – угода, відповідно до якої експлуатант розміщує свій код авіакомпанії на рейс, що виконує інший експлуатант, а також продає і видає квитки на такий рейс;

(23а) комерційна експлуатація (commercial operation) – будь-яка експлуатація ПС, яка є доступною для громадськості за плату або іншу цінну винагороду, або коли вона не доступна для громадськості і виконується за контрактом між експлуатантом та замовником, де останній не має контролю над експлуатантом;

(23b) постійний нагляд (continuing oversight) – завдання, які необхідно виконати щоб переконатись, що умови, за яких отримано сертифікат, продовжують виконуватися у будь-який час протягом строку його дії, а також вжиття будь-якого заходу для забезпечення безпеки;

(23с) повітряне судно складної конструкції (complex motor-powered aircraft) - оснащене двигуном повітряне судно, до якого належать:

(a) літак:

(i) з максимальною сертифікованою злітною масою понад 5700 кг; або

(ii) сертифікований для максимальної пасажиромісткості понад дев'ятнадцять осіб; або

(iii) сертифікований для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів; або

(iv) обладнаний турбореактивним двигуном (двигунами) або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном; або

(b) вертоліт:

(i) з максимальною сертифікованою злітною масою понад 3175 кг; або

(ii) сертифікований для максимальної пасажиромісткості понад дев'ять осіб; або

(iii) сертифікований для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів; або

(c) повітряне судно з поворотними гвинтами;

(24) густонаселений район (congested area) – будь-яка частина міста або іншого населеного пункту, що використовується переважно для проживання, комерційної діяльності або відпочинку;

(25) забруднена злітно-посадкова смуга (contaminated runway) – злітно-посадкова смуга, понад 25% поверхні якої в межах потрібної довжини і ширини площі, необхідної для експлуатації, покрито:

(a) поверхневими водами глибиною понад 3 мм (0,125 дюйма), талим або нещільним снігом, які в еквіваленті дорівнюють шару води товщиною понад 3 мм (0,125 дюйма);

(b) снігом, стисненим до стану твердої маси, яка чинить опір подальшому стисненню та триматиметься суцільною масою або розламуватиметься на цілісні шматки в разі піднімання (ущільнений сніг), або

(c) льодом, включно з мокрим льодом;

(26) паливо для непередбачених обставин (contingency fuel) – паливо, необхідне для компенсації непередбачуваних факторів, які можуть вплинути на показник витрати палива до аеродрому призначення;

(27) фінальне заходження на посадку з постійним зниженням (continuous descent final approach – CDFFA) – методика, що відповідає процедурам стабілізованого заходження на посадку в кінцевій фазі неточного інструментального заходження на посадку шляхом безперервного зниження без горизонтального польоту, з абсолютної/відносної висоти або вище від зафіксованої абсолютної/відносної висоти кінцевого заходження на посадку до точки на висоті приблизно 15 метрів (50 футів) вище від торця злітно-посадкової смуги або до точки, де починається маневр вирівнювання для конкретного типу повітряного судна;

(28) конвертована метеорологічна видимість (converted meteorological visibility – CMV) – величина, яка еквівалентна величині RVR, що є похідною від повідомленої метеорологічної видимості;

(29) член екіпажу (crew member) – особа, призначена експлуатантом виконувати обов'язки на борту повітряного судна;

(30) критичні фази польоту (для літаків) (critical phases of flight) – розбіг для зльоту, траєкторія польоту під час зльоту, фінальне заходження на посадку, відхід на друге коло, посадка, включаючи пробіг після посадки, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

(31) критичні фази польоту (для вертольотів) (critical phases of flight) – руління, зависання, зліт, фінальне заходження на посадку, відхід на

друге коло, посадка, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

(32) вогка злітно-посадкова смуга (damp runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої не є сухою, але наявна на смузі волога не створює світлових відблисків;

(33) небезпечні вантажі (dangerous goods – DG) – предмети або речовини, які є потенційно небезпечними для здоров'я, безпеки, майна або навколишнього середовища та перелік яких надано у переліку небезпечних вантажів у відповідних технічних інструкціях або які класифікуються відповідно до цих інструкцій;

(34) авіаційна подія з небезпечними вантажами (dangerous goods accident) - подія, пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, унаслідок якої сталася смерть людини або вона зазнала тяжких травм, чи значних матеріальних збитків;

(35) інцидент з небезпечними вантажами (dangerous goods incident):

(a) подія, яка не є авіаційною подією, що пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, яка не обов'язково сталася на борту повітряного судна та яка призвела до травмування людини, завдання матеріального збитку, пожежі, пошкодження, витоку, підтікання рідини чи радіації або інших ознак порушення цілісності пакування;

(b) будь-яка подія, пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу повітряному судну або людям, які перебували на борту;

(36) видалення льоду (de-icing) – наземна процедура, за допомогою якої іній, лід, сніг або талий сніг видаляються з поверхні повітряного судна для забезпечення чистоти поверхонь;

(37) визначена точка після зльоту (defined point after take-off – DPATO) – точка у межах фази зльоту та початкового набору висоти, до досягнення якої не гарантується здатність вертольота, критичний двигун якого не працює, продовжувати політ безпечно і ймовірно буде необхідна вимушена посадка;

(38) визначена точка перед посадкою (defined point before landing – DPBL) – точка у межах фази заходження на посадку та посадки, після якої не гарантовано, що вертоліт, критичний двигун якого не працює, продовжить безпечний політ і ймовірно буде необхідна вимушена посадка;

(39) відстань DR (distance DR) – відстань по горизонталі, яку вертоліт пройшов від кінця злітної дистанції;

(40) договір оренди без екіпажу (сухий лізинг) (dry lease agreement) – угода між суб'єктами господарювання, відповідно до умов якої повітряне судно експлуатується згідно із сертифікатом експлуатанта (АОС) орендаря або у випадку комерційної експлуатації, іншої, ніж САТ, під відповідальністю орендаря;

(41) суха експлуатаційна маса (dry operating mass) – загальна маса повітряного судна, підготовленого до конкретного типу роботи, за винятком маси палива та загального завантаження;

(42) суха злітно-посадкова смуга (dry runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої не є вологою та забрудненою, включно з такими ЗПС зі штучним покриттям, які були спеціально підготовлені за допомогою канавок або пористого покриття, щоб зберегти «ефективне сухе гальмування» навіть в умовах наявності вологи;

(43) повітряне судно ELA1 (ELA1 aircraft) – пілотоване європейське легке повітряне судно, до якого належать:

(a) літак із максимальною злітною масою 1200 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер з максимальною злітною масою 1200 кг чи менше;

(c) аеростат із максимальним проектним об'ємом підйомного газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових аеростатів, 1050 м³ - для газових аеростатів та 300 м³ - для прив'язних газових аеростатів;

(44) повітряне судно ELA2 (ELA2 aircraft) – таке пілотоване європейське легке повітряне судно, до якого належать:

(a) літак із максимальною злітною масою 2000 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер із максимальною злітною масою 2000 кг чи менше;

(c) аеростат;

(d) дуже легкий гвинтокрил простої конструкції з максимальною злітною масою не більше ніж 600 кг, розроблений з метою перевезення не більше ніж двох осіб, який не оснащено реактивними та/або ракетними двигунами з обмеженням експлуатації лише вдень за VFR;

(45) завищена зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (elevated final approach and take-off area—завищена FATO) – FATO, яка розташовується не менше ніж на 3 метри вище від навколишньої земної поверхні;

(46) маршрутний запасний аеродром (en-route alternate – ERA) – придатний аеродром на маршруті польоту, потреба в якому може виникнути на стадії планування;

(47) покращена система бачення (enhanced vision system – EVS) – система для відображення електронних зображень зовнішніх об'єктів у реальному часі, яка працює завдяки використанню датчиків зображення;

(48) зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (final approach and take-off area – FATO) – визначена зона польотів вертольотів, над якою виконується кінцевий етап маневру заходження на посадку до режиму зависання або посадка і з якої починається маневр зльоту. Для вертольотів із льотно-технічними характеристиками класу 1 визначена зона включає наявну зону перерваного зльоту;

(49) моніторинг польотних даних (flight data monitoring – FDM) – проактивне та некаральне використання цифрових польотних даних з метою підвищення безпеки польотів у повсякденній експлуатації;

(50) тренажер відтворення умов польоту (flight simulation training device – FSTD):

(a) для літаків – повномасштабний тренажер (full flight simulator – FFS), тренажер льотної підготовки (flight training device – FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (flight and navigation procedures trainer – FNPT) або базовий тренажер інструментальної підготовки (basic instrument training device – BITD);

(b) для вертольотів – повномасштабний тренажер (full flight simulator – FFS), тренажер льотної підготовки (flight training device – FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (flight and navigation procedures trainer – FNPT);

(51) аеродром дозаправки (fuel ERA aerodrome) – ERA аеродром, обраний для зменшення кількості резервного палива;

(52) система посадки GBAS (GBAS landing system – GLS) – система заходження на посадку з використанням даних (ground based augmented global navigation satellite system – GNSS/GBAS) наземної покращеної глобальної навігаційної супутникової системи для управління повітряним судном, що базуються на горизонтальній та вертикальній складових положення GNSS. Вона використовує дані геометричної висоти для обчислення кута глісади заходження на посадку;

(53) персонал наземних аварійних служб (ground emergency service personnel) – будь-яка група персоналу аварійних служб (наприклад, поліцейських, пожежників тощо), яка залучена з метою надання невідкладної

медичної допомоги на вертольотах (helicopter emergency medical services – HEMS) та завдання якої поширюються на будь-які види польотів вертольота;

(54) ‘граундінг’ (grounding) – формальна заборона повітряному судну виконувати зліт та вжиття заходів, необхідних для його затримання;

(55) дисплей проекції польотної інформації (head-up display – HUD) – система візуального відображення польотної інформації на передній частині поля зору пілота, що не призводить до суттєвого обмеження зовнішнього огляду;

(56) система посадки з проекційною індикацією (head-up guidance landing system – HUDLS) – бортова система проекційної індикації, яка допомагає пілоту забезпечити управління під час заходження на посадку та посадки, та/або відходження на друге коло. До її складу входять усі датчики, комп'ютери, джерела живлення, індикатори та органи управління;

(57) вертоліт (helicopter) – повітряне судно важче за повітря, яке підтримується у польоті переважно за рахунок взаємодії повітря з одним чи кількома несучими гвинтами з механічним приводом, що обертаються навколо осей, які перебувають переважно у вертикальному положенні;

(58) член екіпажу з експлуатації підйомного обладнання вертольоту (helicopter hoist operation crew member – ННО crew member) – член екіпажу, який виконує обов'язки, пов'язані з роботою підйомного обладнання вертольота;

(59) вертопалуба (helideck) – ФАТО, розташований на плавучій чи стаціонарній споруді, яка розміщується у відкритому морі;

(60) член екіпажу HEMS (HEMS crew member) – член екіпажу, який призначений у HEMS політ з метою надання допомоги будь-якій особі, яка потребує медичної допомоги у вертольоті, а також для надання допомоги пілоту в ході виконання польотного завдання;

(61) політ HEMS (HEMS flight) – політ на вертольоті, що виконується відповідно до схвалення HEMS, метою якого є надання невідкладної медичної допомоги особі, що потребує негайного та швидкого транспортування. Ця мета досягається шляхом перевезення:

(a) медичного персоналу;

(b) медичних засобів (обладнання, крові, донорських органів, ліків), або

(c) хворих або травмованих, а також інших безпосередньо причетних осіб до надання невідкладної медичної допомоги;

(62) експлуатаційна база HEMS (HEMS operating base) – аеродром, на якому вертоліт HEMS та члени екіпажу можуть перебувати у стані готовності до HEMS;

(63) експлуатаційний майданчик HEMS (HEMS operating site) – майданчик, який командир повітряного судна обрав під час польоту HEMS для виконання підйому з використанням підйомного обладнання вертольота, посадки і зльоту;

(64) політ ННО (ННО flight) – політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО, метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольота;

(65) політ ННО у відкритому морі (ННО offshore) – політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО, метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольота від/до морського судна або споруди в морі, або до самого моря;

(66) пасажир ННО (ННО passenger) – особа, яка має бути перевезена за допомогою підйомного обладнання вертольота;

(67) визначене місце ННО (ННО site) – визначена зона, у якій вертоліт здійснює перевезення за допомогою підйомного обладнання;

(68) час захисної дії (hold-over time – HoT) – розрахунковий час дії рідини, що запобігає обледенінню, протягом якого вона перешкоджатиме утворенню льоду, інію, а також накопиченню снігу на захищених (оброблених) поверхнях літака;

(69) несприятливе середовище (hostile environment) - це:

(a) середовище, у якому:

(i) не можна виконати безпечну вимушену посадку через непридатність для цього поверхні землі;

(ii) особи, які перебувають у вертольоті, не можуть бути належним чином захищені від умов середовища;

(iii) можливості системи пошуку і рятування не відповідають очікуваній небезпеці, або

(iv) на землі є неприйнятний ризик для людей або майна, яким загрожує небезпека;

(b) у будь-якому випадку такі зони:

(i) під час виконання польотів над водною поверхнею – відкриті райони моря на північ від 45N та на південь від 45S, які позначені органами відповідної держави;

(ii) ті частини густонаселених районів, у яких немає зон для виконання безпечної вимушеної посадки;

(70) точка прийняття рішення про посадку (landing decision point – LDP) – точка, яку використовують у визначенні посадкових характеристик, за умови, що відмову двигуна було розпізнано у цій точці, посадку може бути безпечно продовжено або розпочато перервану посадку;

(71) наявна посадкова дистанція (landing distance available – LDA) – довжина злітно-посадкової смуги, заявлена аеродромом як наявна та придатна для пробігу літака під час посадки;

(72) сухопутне повітряне судно (landplane) – повітряне судно з нерухомим крилом, яке спроектовано для зльоту та посадки на землю, включно з амфібійями, які експлуатуються як сухопутні повітряні судна;

(73) місцева експлуатація вертольота (local helicopter operation) – комерційна повітряна експлуатація вертольотами з максимальною сертифікованою злітною масою (далі - МСТОМ) понад 3175 кг та максимальною чисельністю пасажирських місць (далі - MOPSC) дев'ять або менше у денний час за маршрутами із навігацією за візуальними земними орієнтирами в межах локальних та визначених географічних зон, зазначених у керівництві з експлуатації;

(74) процедури низької видимості (low visibility procedures – LVP) – процедури, що застосовуються в районі аеродрому з метою забезпечення безпечної експлуатації в умовах низької видимості під час заходження на посадку, нижчої стандарту категорії I, іншої, ніж стандарту категорії II, заходження на посадку за категоріями II та III та зльоту в умовах низької видимості;

(75) зліт за умов низької видимості (low visibility take-off – LVTO) – зліт, коли RVR становить менше ніж 400 метрів, але не менше ніж 75 метрів;

(76) експлуатація нижче від стандарту категорії I (lower than standard category I – LTS CAT I) – інструментальне заходження на посадку та посадку за CAT I з використанням DH CAT I, коли RVR менше, ніж зазвичай пов'язується з відповідним DH, але не менше ніж 400 метрів;

(77) максимальна експлуатаційна конфігурація пасажирських крісел (maximum operational passenger seating configuration – MOPSC) – максимальна кількість пасажирських крісел індивідуального повітряного судна, за винятком крісел екіпажу, які встановлені для експлуатаційних цілей, що наведена у керівництвах з експлуатації. Беручи до уваги в якості базової конфігурації максимальну експлуатаційну кількість пасажирських крісел встановлену у процесі видачі сертифіката типу (type certificate – TC), додаткового сертифіката

типу (supplemental type certificate – STC) або змін до TC чи STC, що належать до індивідуального повітряного судна, MOPSC може становити ту саму або меншу кількість крісел залежно від експлуатаційних обмежень;

(78) медичний пасажир (medical passenger) – особа, що перевозиться на вертольоті під час HELMS-польотів, включаючи, але не обмежуючись, лікарів, медсестер та фельдшерів;

(79) ніч (night) – період часу між кінцем вечірніх цивільних сутінків і початком ранкових цивільних сутінків або інший період часу між заходом і сходом сонця, установлений відповідним органом влади;

(80) окуляри нічного бачення (night vision goggles – NVG) – установлений на голові біноклярний прилад, який у нічний час поліпшує здатність підтримувати візуальне розпізнавання орієнтирів;

(81) система візуалізації нічного бачення (night vision imaging system – NVIS) – сукупність усіх елементів, необхідних для успішного і безпечного використання NVG під час експлуатації вертольота. Система включає в себе як мінімум: NVGs, освітлення NVIS, компоненти вертольота, підготовку персоналу та підтримання льотної придатності;

(82) безпечне середовище (non-hostile environment) – середовище, у якому:

(a) можна забезпечити безпечну вимушену посадку;

(b) особи, які перебувають у вертольоті, можуть бути захищені від природної стихії, а також

(с) можливості системи пошуку та рятування відповідають передбачуваній загрозі.

У будь-якому випадку повинні вважатися безпечними частини густонаселених районів, які є придатними для виконання безпечної вимушеної посадки;

(83) неточне заходження на посадку (non-precision approach operation – NPA operation) – інструментальне заходження на посадку з мінімальною відносною висотою зниження (minimum descent height - MDH) або DH під час польоту за методикою CDFА не нижче ніж 250 футів (75 метрів) та RVR/CMV не менше ніж 750 метрів для літаків і 600 метрів для вертольотів;

(84) член екіпажу NVIS (NVIS crew member) – член екіпажу, призначений для виконання відповідного польоту NVIS;

(85) політ NVIS (NVIS flight) – політ у нічних метеорологічних візуальних умовах (далі - VMC) з екіпажем, який використовує NVG під час виконання польотів на вертольотах за наявності схвалення NVIS;

(86) експлуатація у відкритому морі (offshore operations) – експлуатація, коли значна частина польоту проходить над морськими районами до/від об'єкта у відкритому морі;

(86a) об'єкт у відкритому морі (offshore location) – об'єкт призначений для експлуатації вертольотів на стаціонарній або плавучій споруді чи судні;

(86b) відкрите море (open sea area) – площа води у бік моря від берегової лінії;

(87) експлуатаційний майданчик (operating site) – майданчик (окрім аеродрому), який експлуатант або командир ПС обрав для посадки, зльоту та/або для виконання польотів із зовнішньою підвіскою;

(88) експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1 (operation in performance class 1) – експлуатація, під час якої у випадку відмови критичного двигуна, вертоліт зможе виконати посадку в межах наявної дистанції перерваного зльоту або безпечно продовжити політ до придатного місця посадки, залежно від часу виникнення відмови;

(89) експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2 (operation in performance class 2) – експлуатація, під час якої у випадку відмови критичного двигуна льотно-технічні характеристики вертольоту дають змогу безпечно продовжити політ, окрім ситуацій, коли відмова двигуна трапилася раніше під час зльоту або пізніше у процесі посадки, в обох випадках може бути необхідною вимушена посадка;

(90) експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3 (operation in performance class 3) – експлуатація, під час якої у разі відмови двигуна в будь-який час під час польоту вертольота, обладнаного декількома двигунами, може бути необхідною вимушена посадка та вона має бути виконана, якщо вертоліт обладнано одним двигуном;

(91) експлуатаційний контроль (operational control) – відповідальність за початок, продовження, припинення або зміну маршруту польоту в інтересах безпеки польотів;

(92) експлуатація за стандартом, іншим, ніж стандарт категорії II (other than standard category II operation – OTS CAT II operation), – точне інструментальне заходження на посадку та посадка з використанням ILS чи MLS у випадку недоступності деяких або всіх елементів світло-сигнальної системи точного заходження на посадку категорії II, а також:

(a) DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не менше ніж 100 футів (30 метрів), і

(b) RVR не менше ніж 350 метрів;

(93) літаки з льотно-технічними характеристиками класу А (performance class A aeroplanes) – багатомоторні літаки, які оснащені турбогвинтовими двигунами з MOPSC понад дев'ять або максимальною злітною масою понад 5700 кг та всі багатомоторні турбореактивні літаки;

(94) літаки з льотно-технічними характеристиками класу В (performance class B aeroplanes) – літаки, які оснащені гвинтовими двигунами з MOPSC дев'ять або менше та максимальною злітною масою 5700 кг або менше;

(95) літаки з льотно-технічними характеристиками класу С (performance class C aeroplanes) – літаки, які обладнані поршневіми двигунами з MOPSC понад дев'ять або максимальною злітною масою понад 5700 кг;

(96) командир повітряного судна (pilot-in-command) – пілот, якого призначено для виконання керівних функцій і на якого покладена відповідальність за безпечне виконання польотів. Для потреб комерційної повітряної експлуатації командир ПС повинен іменуватися як "командир";

(97) основне місце діяльності (principal place of business) – головний офіс або зареєстроване місцезнаходження організації, у якому виконуються головні фінансові функції та експлуатаційний контроль за тими видами діяльності, які передбачені цими Авіаційними правилами;

(98) пріоритизація інспекцій на пероні (prioritisation of ramp inspections) – призначення із загальної кількості наземних інспекцій, відповідної кількості таких інспекцій, що виконуються щорічно уповноваженим органом або від його імені, як це передбачено в Part-ARO;

(99) майданчик громадського інтересу (public interest site – PIS) – майданчик, який використовується для польотів виключно в національних інтересах;

(100) інспекція на пероні (ramp inspection) – інспекція повітряного судна, кваліфікації льотного та кабінного екіпажів, польотної документації з метою перевірки дотримання відповідних застосовних вимог;

(101) інтервал усунення несправності (rectification interval) – обмеження тривалості експлуатації з несправним обладнанням;

(102) наявна дистанція перерваного зльоту (rejected take-off distance available – RTODAN) – довжина зони кінцевого етапу заходження на посадку та зльоту, що заявлена як доступна та придатна для завершення маневру перерваного зльоту вертольотами, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1;

(103) необхідна дистанція перерваного зльоту (rejected take-off distance required – RTODRH) – необхідна горизонтальна дистанція від точки початку зльоту до точки, де вертоліт повністю зупиняється після відмови двигуна та перерваного зльоту в точці прийняття рішення на зліт;

(103a) специфікація необхідних навігаційних характеристик (required navigation performance (RNP) specification) – навігаційна специфікація для експлуатації PBN, яка містить вимоги моніторингу та сповіщення бортовою системою щодо навігаційних характеристик;

(104) дальність видимості на злітно-посадковій смузі (runway visual range – RVR) – відстань на якій пілот повітряного судна, що перебуває на осьовій лінії злітно-посадкової смуги, може бачити маркування смуги, або розмежувальні вогні злітно-посадкової смуги, або ідентифікацію її осьової лінії;

(105) безпечна вимушена посадка (safe forced landing) – неминуча посадка на поверхню землі або на воду з обґрунтованим очікуванням відсутності травм у людей у ПС або на поверхні після посадки;

(106) гідроплан (seaplane) – повітряне судно із фіксованим крилом, яке спроектовано для зльоту і посадки на воду, а також амфібії, які експлуатуються як гідроплани;

(107) окремі злітно-посадкові смуги (separate runways) – злітно-посадкові смуги на тому самому аеродромі, які є відокремленими поверхнями посадки. Ці злітно-посадкові смуги можуть накладатися одна на одну або перетинатися в такий спосіб, що, якщо одна із злітно-посадкових смуг заблокована, це не заважатиме запланованій експлуатації іншої смуги. Кожна така смуга повинна

мати окрему процедуру заходження на посадку на основі окремих засобів навігації;

(108) спеціальний політ VFR (special VFR flight) – політ VFR, виконання якого в диспетчерській зоні за менш сприятливих метеорологічних умов, ніж VMC, дозволено органом обслуговування повітряного руху;

(109) стабілізоване заходження на посадку (stabilised approach – SAp) – контрольоване та виконуване належним чином заходження на посадку з точки зору конфігурації ПС, тяги ПС та управління траєкторією польоту від попередньо визначеної точки або абсолютної/відносної висоти до точки, яка розміщується на 50 футів (15 метрів) вище від торця злітно-посадкової смуги або точки, у якій починається маневр вирівнювання, якщо остання розміщується вище;

(109a) стерильна кабіна льотного екіпажу (sterile flight crew compartment) – будь-який період часу, коли членів льотного екіпажу не турбують або не відволікають, за винятком питань, що мають важливе значення для безпечної експлуатації повітряного судна або безпеки пасажирів;

(110) запасний аеродром для зльоту (take-off alternate aerodrome) – запасний аеродром, на якому повітряне судно може виконати посадку, якщо це буде необхідно, невдовзі після зльоту і у випадку, якщо немає можливості використати для цього аеродром вильоту;

(111) точка прийняття рішення на зліт (take-off decision point – TDP) – точка, яка використовується під час визначення злітних льотно-технічних характеристик, починаючи з якої, у разі виявлення відмови двигуна в цій точці, можливо виконати перерваний зліт або продовжити безпечний зліт;

(112) наявна злітна дистанція (take-off distance available – TODA) – довжина доступного розбігу для літаків з додаванням довжини смуги, яка є вільною від перешкод, якщо це передбачено;

(113) наявна злітна дистанція для вертольота (take-off distance available – TODAH) – довжина кінцевого етапу заходження на посадку та зони зльоту для вертольотів з додаванням довжини смуги, яка є вільною від перешкод, наявна та придатна для вертольотів з метою завершення зльоту, якщо це передбачено;

(114) необхідна злітна дистанція (take-off distance required – TODRH) – необхідна горизонтальна дистанція для вертольотів від початку зльоту до точки, у якій вертоліт після відмови критичного двигуна розпізнаного в TDP, досягає безпечної злітної швидкості (take-off safety speed – V_{TOSS}), обраної висоти та позитивного градієнта набору за умови, що решта двигунів працює у режимі експлуатаційних допусків;

(115) траєкторія зльоту (take-off flight path) – траєкторія у вертикальній і горизонтальній площині з непрацюючим критичним двигуном, яка починається з визначеної точки у процесі зльоту: для літаків - до 1500 футів (450 метрів) над поверхнею, для вертольотів - 1000 футів (300 метрів) над поверхнею;

(116) злітна маса (take-off mass) – маса повітряного судна, включаючи всіх та все, що перевозиться, на момент початку зльоту для вертольотів або початку розбігу для літаків;

(117) наявна довжина розбігу (take-off run available – TORA) – довжина злітно-посадкової смуги, яка заявлена аеродромом як наявна та придатна для розбігу літака під час зльоту;

(117а) спеціаліст з виконання завдань (task specialist) – особа, призначена експлуатантом або третьою стороною, чи особа-підприємець, яка виконує завдання на землі, безпосередньо пов'язані із спеціалізованими завданнями, чи виконує спеціалізовані завдання на ПС;

(118) технічний член екіпажу (technical crew member) – член екіпажу під час виконання комерційної льотної експлуатації HEMS, ННО або NVIS, який не є членом льотного чи кабінного екіпажів та який виконує покладені на нього експлуатантом обов'язки у ПС або на землі для допомоги пілоту під час виконання завдань HEMS, ННО, або NVIS, які можуть потребувати використання спеціалізованого бортового обладнання;

(119) технічна інструкція (technical instructions – TI) – остання чинна редакція документа «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям», включаючи будь-які доповнення та додатки, які було схвалено та опубліковано Міжнародною організацією цивільної авіації;

(120) загальне завантаження (traffic load) – загальна вага пасажирів, багажу, вантажу і спеціального обладнання, що перевозиться, та, за винятком аеростатів, включаючи будь-який баласт;

(121) політ без допомоги NVIS (unaided NVIS flight) – частина польоту, у випадку польотів NVIS, що виконана вночі за VFR, коли член екіпажу не використовує NVG;

(122) підприємство (undertaking) – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює господарську діяльність з метою отримання прибутку або

неприбуткову діяльність, чи будь-який офіційний орган з відповідною правосуб'єктністю або без неї;

(123) V_1 – максимальна швидкість зльоту, при якій пілот повинен здійснити першу дію для зупинки літака у межах дистанції перерваного зльоту. V_1 також означає мінімальну швидкість на зльоті після відмови критичного двигуна на швидкості V_{EF} , при якій пілот може продовжити зліт та досягти необхідної висоти над злітною поверхнею у межах злітної дистанції;

(124) V_{EF} – швидкість, на якій критичний двигун вважається таким, що відмовив під час зльоту;

(125) візуальне заходження на посадку (visual approach) – заходження, під час якого частина або всі процедури інструментального заходження на посадку не завершено, а виконуються з використанням візуальних наземних орієнтирів;

(126) аеродром, придатний за погодними умовами (weather-permissible aerodrome), – аеродром, на якому протягом передбачуваного часу використання, фактична погода або прогнози, або їх комбінації вказують на те, що погодні умови будуть на рівні або вищі від необхідного експлуатаційного мінімуму, та повідомлення про стан поверхні злітно-посадкової смуги вказує на можливість безпечної посадки;

(127) договір оренди повітряного судна з екіпажем (мокрый лізинг) (wet lease agreement) - угода:

- для CAT експлуатації – між авіаперевізниками, відповідно до умов якої ПС експлуатується згідно з АОС орендодавця; або

- для комерційної експлуатації іншої, ніж САТ, – між експлуатантами, відповідно до умов якої відповідальним за експлуатацію ПС є орендодавець;

(128) мокра злітно-посадкова смуга (wet runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої вкрита водою або еквівалентом у меншому обсязі ніж у визначенні «забруднена злітно-посадкова смуга», або якщо вологи на поверхні злітно-посадкової смуги достатньо для появи ефекту відблиску, але без значних зон стоячої води.

Директор департаменту
льотної експлуатації

О.І. Лісняк