

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

ДОДАТОК V

СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ ЧАСТИНА – SPA (далі - Part-SPA)

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

SPA.GEN.100 Уповноважений орган

В Україні уповноваженим органом для видачі спеціальних схвалень є уповноважений орган з питань цивільної авіації (далі - уповноважений орган).

SPA.GEN.105 Заява на видачу спеціального схвалення

(а) Експлуатант, який подає заяву на видачу спеціального схвалення, повинен подати уповноваженому органу документацію, зазначену у відповідних підчастинах цього додатка V (Part-SPA) до цих Авіаційних правил, разом із такою інформацією:

(1) назва, адреса та поштова адреса заявника;

(2) опис запланованої експлуатації.

(b) Експлуатант повинен надати уповноваженому органу такі дані:

(1) дотримання вимог відповідних підчастих цього додатка V (Part-SPA) до цих Авіаційних правил;

(2) враховані відповідні елементи обов'язкової частини даних для забезпечення початкової льотної придатності.

(c) Експлуатант повинен обов'язково вести облікові документи, пов'язані з даними, зазначеними в SPA.GEN.105 (a) і SPA.GEN.105(b), протягом строку експлуатації, яка вимагає спеціального схвалення, або якщо застосовно, відповідно до додатка III (Part-ORO) до цих Авіаційних правил.

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

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

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

(b) для інших експлуатантів – у переліку спеціальних схвалень.

SPA.GEN.115 Зміни у спеціальних схваленнях

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

SPA.GEN.120 Підтримання строку дії спеціального схвалення

Спеціальні схвалення видають на невизначений строк. Вони залишаються чинними, якщо експлуатант дотримується вимог, пов'язаних із спеціальним схваленням, і враховує відповідні елементи, які визначені в обов'язковій частині даних для забезпечення експлуатації.

ПІДЧАСТИНА В

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

SPA.PBN.100 Експлуатація PBN

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

(1) RNP AR APCH; та

(2) RNP 0.3 для експлуатації вертольотів.

(b) Схвалення для експлуатації RNP AR APCH повинно давати дозвіл на цивільну експлуатацію згідно з процедурами заходження на посадку за приладами, які відповідають застосовним процедурам Міжнародної організації цивільної авіації щодо критеріїв проектування.

(c) Процедура спеціального схвалення для RNP AR APCH або RNP 0.3 повинна бути обов'язковим для приватної експлуатації згідно з процедурами заходження на посадку за приладами або для будь-якої цивільної експлуатації

згідно з процедурою заходження на посадку за приладами, яка не відповідає застосовним процедурам Міжнародної організації цивільної авіації щодо критеріїв проектування, або якщо це вимагається збірником аеронавігаційної інформації (AIP) чи уповноваженим органом.

SPA.PBN.105 Експлуатаційне схвалення PBN

Для отримання спеціального схвалення PBN від уповноваженого органу експлуатант повинен надати підтвердження, що:

(a) відповідне схвалення льотної придатності, прийнятне для передбачуваної експлуатації PBN, зазначено в AFM або іншому документі, затвердженому органом із сертифікації в рамках оцінки льотної придатності або на основі такого схвалення;

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

(c) виконано оцінку безпеки польотів;

(d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:

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

(2) складу, кваліфікації та досвіду льотного екіпажу;

(3) процедур нормальних, ненормальних та аварійних;

- (4) управління електронними навігаційними даними;
- (e) зазначено перелік подій, що потребують звітності;
- (f) запроваджено програму моніторингу управлінням RNP для експлуатації RNP AR APCH, якщо це застосовно.

ПІДЧАСТИНА С

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

SPA.MNPS.100 Експлуатація MNPS

Експлуатація ПС може здійснюватися у повітряному просторі з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик відповідно до регіональних додаткових процедур, у яких встановлено технічні вимоги до мінімальних навігаційних характеристик, за умови, якщо експлуатант отримав схвалення уповноваженого органу на таку експлуатацію.

SPA.MNPS.105 Експлуатаційне схвалення MNPS

Для отримання експлуатаційного схвалення MNPS від уповноваженого органу експлуатант повинен надати підтвердження, що:

- (a) навігаційне обладнання відповідає необхідним характеристикам;
- (b) навігаційні відображення, індикатори й елементи управління є видимими і будь-який із пілотів може працювати з ними зі свого місця;

(с) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, задіяних в експлуатації;

(d) було запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:

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

(2) складу льотного екіпажу й вимог щодо досвіду;

(3) звичайних процедур;

(4) процедур на випадок непередбачуваних ситуацій;

(5) контролю і звітності щодо інцидентів.

ПІДЧАСТИНА D

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

SPA.RVSM.100 Експлуатація RVSM

Експлуатація ПС у визначеному повітряному просторі може здійснюватися лише там, де скорочений мінімальний інтервал ешелонування у 300 метрів (1000 футів) застосовується між ешелонами польотів (FL) 290 і FL 410 включно, за умови, що експлуатант отримав схвалення уповноваженого органу на таку експлуатацію.

SPA.RVSM.105 Експлуатаційне схвалення RVSM

Для отримання експлуатаційного схвалення RVSM від уповноваженого органу експлуатант повинен надати підтвердження, що:

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

- (6) процедур під час польоту;
- (7) процедур після завершення польоту;
- (8) повідомлення про інциденти;
- (9) спеціальних регіональних експлуатаційних процедур.

SPA.RVSM.110 Вимоги до обладнання RVSM

ПС, що експлуатуються в повітряному просторі RVSM, повинні бути обладнані:

- (a) двома незалежними системами вимірювання висоти;
- (b) системою оповіщення висоти;
- (c) автоматичною системою контролю висоти;
- (d) вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) із системою передачі інформації про висоту, який під'єднується до системи вимірювання висоти, що використовується для контролю висоти.

SPA.RVSM.115 Похибки у дотриманні висоти RVSM

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

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

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

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

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

(c) У разі отримання або фіксації похибок у дотриманні висоти експлуатант повинен вжити негайних заходів для усунення передумов такої похибки і на вимогу уповноваженого органу подати відповідні звіти.

ПІДЧАСТИНА Е

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗА НИЗЬКОЇ ВИДИМОСТІ (LVO)

SPA.LVO.100 Експлуатація в умовах низької видимості

За наявності схвалення уповноваженого органу, експлуатант здійснює таку експлуатацію в умовах низької видимості:

(a) зліт в умовах низької видимості (LVTO);

(b) експлуатація нижче від стандартної категорії I (LTS CAT I);

(с) експлуатація в стандартній категорії II (CAT II);

(d) експлуатація поза стандартною категорією II (OTS CAT II);

(е) експлуатація в стандартній категорії III (CAT III);

(f) заходження на посадку з використанням розширених систем візуального контролю (EVS), для яких застосовується експлуатаційний кредит з метою зниження мінімуму дальності видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не більше ніж на 1/3 заявленого RVR.

SPA.LVO.105 Схвалення LVO

Для отримання схвалення LVO від уповноваженого органу експлуатант повинен продемонструвати виконання вимог цієї підчастини E додатка V (Part – SPA) до цих Авіаційних правил.

SPA.LVO.110 Загальні експлуатаційні вимоги

(а) Експлуатант здійснює експлуатацію LTS CAT I за умови, якщо:

(1) кожне відповідне ПС сертифіковане на експлуатацію CAT II;

(2) під час заходження на посадку:

(і) вмикається посадкова автоматика, яка повинна бути схвалена для експлуатації CAT IIIА; або

(ii) використовується схвалена система посадки з індикацією на лобовому склі (HUDLS) до висоти не менше ніж 150 футів (45 метрів) над порогом злітно-посадкової смуги.

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

(1) кожне відповідне ПС сертифіковане для експлуатації з відносною висотою прийняття рішення (DH) нижче ніж 200 футів (60 метрів), чи без DH, і оснащене відповідно до застосовних вимог льотної придатності;

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

(3) DH визначається за допомогою радіовисотоміра;

(4) до складу екіпажу входять не менше ніж два пілоти;

(5) всі сигнали висоти нижче 200 футів (60 метрів) над перевищенням порогу аеродрому визначаються радіовисотоміром.

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

(1) EVS сертифікована для цілей цієї підчастини E Додатку V (Part – SPA) до цих Авіаційних правил і поєднує зображення інфрачервоного датчика з польотною інформацією на HUD;

(2) для експлуатації з RVR нижче ніж 550 м до складу екіпажу входить не менше ніж два пілоти;

(3) для експлуатації за CAT I візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється не нижче ніж на висоті 100 футів (30 метрів) над підвищенням порога аеродрому;

(4) експлуатація зі схемою заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV) і експлуатація зі схемою неточного заходження на посадку (NPA) за методом CDFА візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється на висоті не нижче ніж 200 футів (60 метрів) над підвищенням порога аеродрому і виконуються такі вимоги:

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

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

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

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

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

(а) Експлуатант не повинен використовувати аеродром для LVO з видимістю менше ніж 800 метрів, за винятком випадків, якщо:

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

(2) запроваджено процедури для низької видимості (LVP).

(б) Якщо експлуатант бере аеродром, на якому не застосовуються LVP, то він повинен забезпечити наявність аналогічних правил, що відповідають вимогам LVP на аеродромі. Така ситуація повинна бути описана в керівництві з експлуатації, включаючи керівництво для екіпажу стосовно визначення дійсності еквівалента LVP.

SPA.LVO.120 Підготовка і кваліфікація льотного екіпажу

Експлуатант повинен здійснювати контроль за тим, щоб перед виконанням LVO:

(а) кожний член льотного екіпажу:

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

(2) був кваліфікованим відповідно до стандартів, визначених у керівництві з експлуатації.

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

SPA.LVO.125 Експлуатаційні процедури

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

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

(1) візуальні та невізуальні засоби перебувають у задовільному стані;

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

(3) члени льотного екіпажу мають належну кваліфікацію.

SPA.LVO.130 Мінімальне обладнання

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

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

ПІДЧАСТИНА F

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗБІЛЬШЕНОЇ ДАЛЬНОСТІ НА ДВОМОТОРНИХ
ЛІТАКАХ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Експлуатація двомоторних літаків під час CAT-експлуатації повинна здійснюватися поза межами порогової дальності, визначеної відповідно до положень CAT.OP.MPA.140, за умови, якщо уповноважений орган надав експлуатаційне схвалення на ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Експлуатаційне схвалення ETOPS

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

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

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

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

(d) запроваджено експлуатаційні процедури.

SPA.ETOPS.110 Запасний аеродром на маршруті ETOPS

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

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

(c) Експлуатант повинен зазначити будь-які необхідні запасні аеродроми на маршруті ETOPS в експлуатаційному плані польоту і плані польоту ATS.

SPA.ETOPS.115 Мінімум під час планування запасного аеродрому на маршруті ETOPS

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

(b) Експлуатант повинен включити до правил експлуатації метод визначення експлуатаційного мінімуму на запланованому запасному аеродрому на маршруті ETOPS.

Таблиця 1

Мінімум під час планування запасного аеродрому на маршруті ETOPS

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

ПІДЧАСТИНА G

ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

SPA.DG.100 Перевезення небезпечних вантажів

Якщо інше не передбачено додатком IV (Part-CAT), додатком VI (Part-NCC), додатком VII (Part-NCO), додатком VIII (Part-SPO) до цих Авіаційних правил, експлуатант повинен здійснювати перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом лише за умови отримання схвалення уповноваженого органу.

SPA.DG.105 Схвалення на перевезення небезпечних вантажів

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

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

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

(1) порядку перевезення небезпечних вантажів експлуатантом;

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

(3) заходів, яких потрібно вжити у випадку інциденту з ПС або інциденту під час перевезенні небезпечних вантажів;

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

(5) ліквідації будь-якого можливого зараження;

(6) обов'язків відповідних членів персоналу, особливо щодо наземного обслуговування і управління ПС;

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

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

SPA.DG.110 Інформація і документація про небезпечні вантажі

Згідно з Технічними інструкціями експлуатант повинен:

(a) надати письмову інформацію командирові ПС:

(1) про небезпечні вантажі, які планується перевозити ПС;

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

(b) використовувати контрольну карту прийняття;

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

(d) у випадку надання документації на небезпечні вантажі у письмовій формі забезпечити наявність копії такої документації на землі та можливість доступу до неї протягом обґрунтованого періоду часу до прибуття вантажів у кінцевий пункт;

(e) забезпечити наявність на землі копії інформації, що надається командирі ПС, і доступність цієї копії або інформації, яка міститься в ній, на

аеродромах останньої відправки і наступної планованої посадки до закінчення польоту, якого стосується така інформація;

(f) зберігати контрольну карту прийняття, транспортні документи та інформацію для командира ПС не менше ніж протягом трьох місяців після закінчення польоту;

(g) зберігати документацію про підготовку всього персоналу не менше ніж протягом трьох років.

ПІДЧАСТИНА Н

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ ІЗ СИСТЕМАМИ ВІЗУАЛІЗАЦІЇ НІЧНОГО БАЧЕННЯ

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

(a) Експлуатація вертольотів згідно з VFR уночі за допомогою NVIS дозволяється лише за умови, що експлуатант отримав на це схвалення уповноваженого органу.

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

(1) здійснювати CAT експлуатацію і мати діючий АОС CAT відповідно до вимог Додатка III (Part-ORO) до цих Авіаційних правил;

(2) надати уповноваженому органу підтвердження щодо:

(i) виконання відповідних вимог, що містяться в цій підчастині Н додатка V (Part – SPA) до цих Авіаційних правил;

(ii) успішної інтеграції всіх елементів NVIS.

SPA.NVIS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації NVIS

(a) До початку експлуатації NVIS кожний вертоліт та все відповідне NVIS обладнання повинно мати схвалення відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

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

(c) Освітлення, сумісне з NVIS ПС. Для запобігання обмеженню рівня периферійного зору і з метою розширення обізнаності з ситуацією необхідно забезпечити:

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

(2) сумісне з NVIS загальне освітлення;

(3) сумісний з NVIS портативний ліхтар;

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

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

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

(2) шолом із відповідною NVG накладкою.

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

(f) Підтримання льотної придатності.

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

(i) вітрове скло й ілюмінатори вертольота;

(ii) освітлення NVIS;

(iii) NVG;

(iv) будь-яке додаткове обладнання, яке підтримує експлуатацію NVIS.

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

SPA.NVIS.120 Експлуатаційний мінімум NVIS

(a) Не допускається експлуатація в умовах нижче від погодного мінімуму VFR для відповідного типу нічної експлуатації.

(b) Експлуатант повинен установити мінімальну перехідну вагу, з якою може здійснюватися перехід з/до польоту за приладами.

SPA.NVIS.130 Вимоги до екіпажу для експлуатації NVIS

(a) Відбір. Експлуатант повинен установити критерії відбору членів екіпажу для польотів з NVIS.

(b) Досвід. Мінімальний досвід командира повинен становити не менше 20 годин нічних польотів VFR як командир вертольота до початку підготовки.

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

(d) Актуальність. Усі пілоти і технічний персонал екіпажу NVIS, що експлуатує NVIS, повинні здійснити три польоти з NVIS за останні 90 днів. Актуальність може бути відновлена при тренувальному польоті на вертольоті чи затвердженому тренажері повної симуляції польоту (FFS), який повинен включати елементи, зазначені в SPA.NVIS.130 (f)(1).

(е) Склад екіпажу. Мінімальна чисельність екіпажу повинна перевищувати чисельність, визначену:

(1) у керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM);

(2) для основної діяльності; або

(3) в експлуатаційному схваленні на польоти з NVIS.

(f) Підготовка та перевірка екіпажу

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

(2) Члени екіпажу

(i) Програми підготовки екіпажу повинні вдосконалювати знання про обладнання й функціонування NVIS; поліпшувати координацію роботи екіпажу і включати заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із входженням до зони мінімальної видимості, а також заходи у випадку штатних і нештатних ситуацій при експлуатації NVIS.

(ii) Заходи, зазначені у SPA.NVIS.130 (f)(2)(i), оцінюються під час:

(A) кваліфікаційних перевірок в умовах нічної експлуатації;

(B) сертифікаційних перевірок.

SPA.NVIS.140 Інформація і документація

У рамках процесу аналізу ризиків та управління ризиками, експлуатант повинен забезпечити мінімізацію ризиків, пов'язаних з NVIS, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації вимог до відбору, складу й підготовки екіпажів; рівнів обладнання і критеріїв для диспетчерів; а також експлуатаційних процедур і мінімумів, таких як експлуатація у звичайних і ймовірних надзвичайних умовах.

ПІДЧАСТИНА I

ЕКСПЛУАТАЦІЯ З ВИКОРИСТАННЯМ ПІДЙОМНОГО ОБЛАДНАННЯ ВЕРТОЛЬОТА

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

(a) Комерційна експлуатація вертольота з використанням підйомного обладнання допускається лише за умови, що експлуатант отримав схвалення уповноваженого органу.

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

(1) здійснювати експлуатацію CAT і мати АОС CAT відповідно до положень додатка III (Part-ORO) до цих Авіаційних правил;

(2) підтвердити уповноваженому органу дотримання вимог, що містяться у цій підчастині I додатка V (Part – SPA) до цих Авіаційних правил.

SPA.ННО.110 Вимоги до обладнання для ННО

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

(b) Інструкції з технічного обслуговування обладнання і систем для ННО визначає експлуатант спільно з виробником. Інструкцію включають до програми технічного обслуговування вертольота експлуатанта.

SPA.ННО.115 Зв'язок ННО

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

(а) експлуатації у морі вдень і вночі;

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

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

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

SPA.ННО.130 Вимоги до екіпажу для ННО

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

(b) Досвід. Командир, який здійснює польоти з експлуатацією ННО, повинен мати мінімальний досвід не менше ніж:

(1) для експлуатації у морі:

(i) 1000 годин як командир вертольота або 1000 годин у як другий пілот при експлуатації ННО, із яких 200 годин у як командир під наглядом;

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

(2) у береговій зоні:

(i) 500 годин як командир вертольота або 500 годин як другий пілот у ННО, із яких 100 годин як командир під наглядом;

(ii) 200 годин практичного досвіду на вертольотах, здобутого при експлуатації, яка є аналогічною запланованій;

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

(c) Експлуатаційна підготовка та досвід. Екіпаж для ННО повинен успішно пройти підготовку згідно з процедурами ННО, що містяться в керівництві з експлуатації, та мати відповідний досвід роботи в умовах, у яких здійснюється ННО.

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

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

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

(e) Склад екіпажу. Мінімальна чисельність екіпажу вдень або вночі встановлюється у керівництві з експлуатації. Мінімальний склад екіпажу залежить від типу вертольота, погодних умов, типу завдання і в разі експлуатації у морі - стану майданчика ННО, ситуації у морі і руху судна. У жодному випадку мінімальна чисельність екіпажу не може становити менше, ніж один пілот і один член екіпажу ННО.

(f) Підготовка й перевірка

(1) Підготовка й перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою уповноваженим органом і включеною до керівництва з експлуатації.

(2) Члени екіпажу:

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

(ii) Заходи, зазначені у SPA.ННО.130 (f)(2)(i), оцінюються під час денної або нічної перевірки візуальних метеорологічних умов (VMC) залежно від часу доби здійснення експлуатації.

SPA.ННО.135 Інструктаж для пасажирів ННО

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

SPA.ННО.140 Інформація і документація

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

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

ПІДЧАСТИНА J

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ З МЕТОЮ НАДАННЯ НЕВІДКЛАДНИХ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ

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

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

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

(1) здійснювати експлуатацію CAT і мати чинний АОС CAT відповідно до додатка III (Part -ORO) до цих Авіаційних правил;

(2) надати уповноваженому органу підтвердження щодо виконання відповідних вимог, що містяться в цій підчастині J додатка V (Part -SPA) до цих Авіаційних правил.

SPA.HEMS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації HEMS

Встановлення всього медичного обладнання вертольота, будь-які подальші модифікації та, де це доречно, експлуатація вертольота повинні бути дозволені.

SPA.HEMS.115 Зв'язок

На додаток до вимог CAT.IDE.H додатка IV (Part – CAT) до цих Авіаційних правил вертольоти, задіяні як HEMS, повинні мати комунікаційне обладнання, здатне забезпечувати двосторонній зв'язок з організацією, для якої експлуатується HEMS, і в разі можливості - зв'язок із персоналом на землі.

SPA.HEMS.120 Експлуатаційний мінімум HEMS

(а) Польоти HEMS згідно з льотно-технічними характеристиками класів 1 і 2 повинні відповідати погодному мінімуму, зазначеному в таблиці 1 для диспетчерського і трасового обслуговування польотів HEMS. Якщо на етапі польоту погодні умови погіршуються на рівні нижче від нижньої частини хмар або видимість стає мінімальною, вертольоти, сертифіковані лише для польотів згідно з VMC, повинні припинити політ або повернутись на базу. Вертольоти, які мають відповідне оснащення або сертифіковані для польотів поза приладами (IMC), можуть припинити політ, повернутись на базу чи перейти у режим польоту за приладами (IFR), за умови належної кваліфікації екіпажу.

Таблиця 1

Експлуатаційний мінімум HEMS

2 пілоти	1 пілот
День	

Висота нижньої межі хмар	Видимість	Висота нижньої межі хмар	Видимість
500 фт і вище	Як визначено застосовним мінімумом VFR	500 фт і вище	Як визначено застосовним мінімумом VFR
499-400 фт	1000 м (*)	499-400 фт	2000 м
399-300 фт	2000 м	399-300 фт	3000 м
Ніч			
Нижній край хмар	Видимість	Нижній край хмар	Видимість
1200 фт/360 м (**)	2500 м	1200 фт/360 м (**)	3000 м
<p>(*) На етапі польоту видимість може бути зменшена до 800 метрів на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на швидкості, що дає можливість вчасно побачити перешкоди й уникнути зіткнення</p> <p>(**) На етапі польоту нижній край хмар може бути знижено до 1000 футів (300 метрів) на нетривалі періоди</p>			

(b) Погодний мінімум для етапів супроводження польоту HEMS згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3 повинен становити: верхня межа хмар - 600 футів; видимість - 1500 метрів. Видимість може бути зменшена до 800 метрів на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на

швидкості, що дає можливість вчасно побачити перешкоди і уникнути зіткнення.

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

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

(b) Зліт і посадка.

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

(2) Вертольоти, які експлуатуються з/до FATO при лікарні, що розташована в несприятливому середовищі інтенсивного повітряного руху і не використовується як експлуатаційна база HEMS, повинні експлуатуватись відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1, якщо тільки експлуатант не має схвалення згідно з положеннями CAT.POL.H.225 додатка IV (Part – CAT) до цих Авіаційних правил.

(3) Вертольоти, що здійснюють польоти з/на експлуатаційний майданчик HEMS, що розташований у несприятливому середовищі, повинні експлуатуватись відповідно до льотно-технічних характеристик класу 2 і можуть бути звільнені від отримання схвалення, необхідного згідно з положеннями CAT.POL.H.305(a) додатка IV (Part – CAT) до цих Авіаційних

правил, за умови дотримання вимог CAT.POL.H.305(b)(2) і CAT.POL.H.305(b)(3) додатка IV (Part – CAT) до цих Авіаційних правил.

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

SPA.HEMS.130 Вимоги до екіпажу

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

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

(1) будь-яка кількість годин:

(i) 1000 годин у якості командира ПС, із яких 500 годин - у якості командира вертольота; або

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

(2) 500 годин робочого досвіду на вертольотах, отриманого під час виконання завдань, аналогічних запланованим;

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

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

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

(e) Склад екіпажу

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

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

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

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

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

(ii) У випадках, описаних у SPA.HEMS.130(e)(1)(i), експлуатаційний мінімум повинен відповідати чинним вимогам на повітряному транспорті; експлуатаційний мінімум HEMS, зазначений у таблиці 1 SPA.HEMS.120, не застосовується.

(iii) Лише у випадку, описаному в SPA.HEMS.130 (e)(1)(i)(A), командир може виконати посадку на експлуатаційний майданчик HEMS без технічного працівника на передньому сидінні.

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

(i) два пілоти; або

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

(A) належних наземних орієнтирів;

(B) системи відстеження польоту протягом виконання місії HEMS;

(C) надійності метеорологічного обладнання;

(D) мінімального переліку обладнання HEMS;

(E) постійності екіпажу;

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

(G) експлуатаційних процедур, включаючи координацію дій екіпажу;

(H) погодний мінімум;

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

(f) Підготовка і перевірка екіпажу

(1) Підготовка і перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою уповноваженим органом і включеною до керівництва з експлуатації.

(2) Члени екіпажу

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

(ii) Заходи, зазначені у SPA.HEMS.130(f)(2)(i), оцінюються під час:

(A) перевірки кваліфікації для денних польотів згідно з VMC або перевірки кваліфікації для нічних польотів згідно з VMC під час виконання експлуатантом заходів HEMS у нічний час; і

(B) кваліфікаційної перевірки.

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

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

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

(b) Пацієнт. Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.170 додатка IV (Part – CAT) до цих Авіаційних правил, інструктаж проводиться, якщо це дозволяє стан здоров'я пацієнта.

SPA.HEMS.140 Інформація і документація

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

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

SPA.HEMS.145 Засоби обслуговування експлуатаційної бази

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

(b) На кожній експлуатаційній базі пілоти повинні мати можливість отримувати поточну інформацію про погоду і прогноз погоди; для них повинно бути забезпечено належні засоби зв'язку і відповідний пункт обслуговування повітряного руху (ATS), а також належні умови для планування польотів.

SPA.HEMS.150 Забезпечення паливом

(a) Якщо експлуатація HEMS здійснюється згідно з VFR у межах місцевої визначеної території, то застосовується стандартний розрахунок забезпечення паливом, за умови, що експлуатант створить цільовий резерв палива для того, щоб після закінчення експлуатації залишки палива становили менше від обсягу, достатнього для:

(1) 30-хвилинного польоту за нормальних умов; або

(2) 20-хвилинного польоту з нормальною крейсерською швидкістю у випадку експлуатації в межах території, на якій є зручні місця для посадок з міркувань безпеки.

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

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

- (a) двері з боку заправки вертольота повинні бути зачиненими;
- (b) двері з другого боку вертольота повинні бути відчиненими, якщо дозволяє погода;
- (c) пожежне обладнання відповідного рівня повинно бути налаштоване таким чином, щоб негайно розпочати роботу на випадок пожежі;
- (d) повинна бути наявною достатня кількість персоналу для негайної висадки пацієнтів з вертольота у випадку пожежі.

ПІДЧАСТИНА К

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ У ВІДКРИТОМУ МОРІ

SPA.HOFO.100 Експлуатація вертольотів у відкритому морі (HOFO)

Вимоги цієї підчастини застосовуються до:

- (a) експлуатанта CAT з чинним АОС у відповідності до додатку III (Part-ORO) до цих Авіаційних правил;

(b) експлуатанта SPO, який задекларував діяльність у відповідності до додатку III (Part-ORO) до цих Авіаційних правил;

(c) некомерційного експлуатанта, який задекларував діяльність у відповідності до додатку III (Part-ORO) до цих Авіаційних правил;

SPA.HOFO.105 Схвалення експлуатації вертольотів у відкритому морі

(a) Перед початком експлуатації відповідно до цієї підчастини експлуатант повинен отримати спеціальне схвалення уповноваженого органу.

(b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен подати заявку до уповноваженого органу, як визначено в SPA.GEN.105 та повинен продемонструвати відповідність вимогам цієї підчастини.

(c) Експлуатант перед виконанням експлуатації відповідно до SPA.HOFO.105(a) в іншій країні повинен проінформувати уповноважені органи України та іншої країни, щодо запланованої експлуатації.

SPA.HOFO.110 Експлуатаційні процедури

(a) Експлуатант повинен, як частина його процесу управління безпекою, полегшувати та мінімізувати ризики і небезпеку характерні для експлуатації вертольотів у відкритому морі. Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації:

(1) відбір, формування та підготовку екіпажів;

(2) обов'язки членів екіпажу та іншого залученого персоналу;

(3) необхідне обладнання та критерії відправлення; та

(4) експлуатаційні процедури та мінімуми, такі, що описують і належно полегшують нормальну та ймовірну ненормальну експлуатацію.

(b) Експлуатант повинен забезпечити, що:

(1) польотний план підготовлений для кожного польоту;

(2) брифінг з безпеки пасажирів також включає будь-яку специфічну інформацію пов'язану з відкритим морем та надається до посадки на борт вертольоту;

(3) кожний член льотного екіпажу вдягнений у схвалений захисний костюм:

(i) коли отримані командиром ПС звіт про погоду або прогноз погоди вказують на те, що протягом польоту температура моря буде менше ніж $+10^{\circ}\text{C}$;

(ii) коли очікуваний час рятувальних операцій перевищує обчислений час виживання; або

(iii) коли політ заплановано в ночі та несприятливому середовищі;

(4) використовуються маршрути у відкритому морі, що визначені відповідним ATS, якщо застосовно;

(5) пілоти оптимально використовують системи автоматичного керування польотом (AFCS) протягом всього польоту;

(6) встановлено профілі специфічних заходів, включаючи параметри стабілізованого заходу та коригуючі дії, які слід вжити, якщо захід стає нестабілізованим;

(7) у разі багаточленної експлуатації - для членів льотного екіпажу передбачено процедури контролю польотів за приладами під час польоту у відкритому морі, особливо під час заходу на посадку або зльоту, для забезпечення безпечної траєкторії польоту;

(8) льотний екіпаж приймає негайні та відповідні дії у разі спрацювання сигналізатора небезпечної висоти;

(9) існують процедури, що вимагають, щоб системи аварійної посадки на воду були споряджені, коли це безпечно, для всіх надводних прильотів та вильотів; та

(10) експлуатація виконуються відповідно до будь-яких обмежень маршрутів чи районів експлуатації визначених уповноваженим органом або органом, відповідальним за повітряний простір.

SPA.NOFO.115 Використання об'єктів у відкритому морі

Експлуатант повинен використовувати тільки ті об'єкти у відкритому морі, що відповідають розміру та масі типу вертольоту і відповідній експлуатації.

SPA.NOFO.120 Вибір аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Запасний аеродром призначення на суші - незважаючи на положення CAT.OP.181 додатку IV (Part - CAT), NCC.OP.152 додатку VI (Part – NCC), SPO.OP.151 додатку VIII (Part – SPO) до цих Авіаційних правил, командир

може не визначати запасний аеродром призначення в OFP при виконанні польотів з об'єктів у відкритому морі до аеродромів на суші, якщо:

(1) аеродром призначення визначається, як прибережний аеродром; або

(2) відповідає наступному:

(i) аеродром призначення має опубліковане інструментальне заходження;

(ii) час польоту менше 3 годин; та

(iii) опублікований прогноз погоди, дійсний за 1 годину до та 1 годину після очікуваного часу посадки, відповідає:

(A) нижня межа хмар вище 700 футів (250 метрів) ніж мінімум погоди відповідного інструментального заходження або вище 1000 футів (300 метрів) мінімуму погоди аеродрому призначення, в залежності що буде вище; і

(B) видимість 2500 метрів або більше.

(b) запасна вертопалуба призначення у відкритому морі – експлуатант може обрати запасну вертопалубу призначення у відкритому морі при відповідності усім наступним критеріям:

(1) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі повинна використовуватись тільки після PNR та коли запасний аеродром призначення на суші географічно не можливий. Перед PNR повинен використовуватись запасний аеродром призначення на суші.

(2) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі повинна забезпечувати можливість посадки з одним непрацюючим двигуном (OEI).

(3) Наскільки це можливо, придатність вертопалуби повинна гарантуватись до PNR. Розміри, конфігурація та відстань до перешкод для окремих вертопалуб або інших майданчиків повинні бути придатні для використання у якості запасної вертопалуби для кожного типу вертольоту, призначеного для використання.

(4) Мінімум погоди повинен бути встановлений беручи до уваги точність та надійність метеорологічної інформації.

(5) MEL повинен містити специфічні положення цього типу експлуатації.

(6) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі може бути обрана тільки якщо експлуатант встановив процедури в керівництві з експлуатації.

SPA.HOFO.125 Бортовий радар заходу (ARAs) для об'єктів у відкритому морі – CAT експлуатація

(a) CAT експлуатант повинен встановити експлуатаційні процедури та забезпечити, що ARAs задіяний у польотах тільки якщо:

(1) вертоліт обладнаний радаром, який здатний надавати інформацію про навколишні перешкоди; та

(2) або:

(i) MDH визначено радіовисотоміром; чи

(ii) MDA з додаванням належного запасу.

(b) ARAs повинен бути задіяний до рухомої бурової платформи чи судна при багаточленній експлуатації.

(c) Діапазон рішення повинен забезпечувати належну відстань до перешкод під час відходу на друге коло з будь-якої позиції, для якої заплановано ARA.

(d) Продовження заходження поза діапазоном рішення або мінімальної абсолютної висоти зниження (MDA/H) можливо тільки у разі встановлення візуального контакту з об'єктом призначення.

(e) Для однопілотної CAT експлуатації відповідні збільшення повинні бути додані до MDA/H та діапазону рішення.

(f) Коли ARA задіяно під час польоту до нерухомих об'єктів у відкритому морі (такі, як стаціонарна платформа або пришвартоване судно) і достовірні GPS координати для місцеположення доступні в навігаційній системі, системи GPS/зональної навігації повинні використовуватися для забезпечення безпеки ARA.

SPA.NOFO.130 Метеорологічні умови

Незважаючи на пункти CAT.OP.MPA.247 додатка IV (Part-CAT), NCC.OP.180 додатка VI (Part-NCC), SPO.OP.170 додатка VIII (Part-SPO) до цих Авіаційних правил, польоти згідно з VFR у повітряному просторі класу G між

об'єктами у відкритому морі, де надводний сектор менше 10 морських миль, можуть виконуватись лише коли обмеження відповідають, або краще, ніж:

Мінімуми для польотів між об'єктами у відкритому морі у повітряному просторі класу G

	День		Ніч	
	Висота (*)	Видимість	Висота (*)	Видимість
Один пілот	300 футів	3 км	500 футів	5 км
Два пілота	300 футів	2 км (**)	500 футів	5 км (***)

(*) Межа хмар повинна дозволяти політ на визначеній висоті нижче і бути вільною від хмар.

(**) Вертольоти можуть експлуатуватися при видимості менше 800 м, за умови постійного візуального контакту з місцем призначення або допоміжним орієнтиром.

(***) Вертольоти можуть експлуатуватися при видимості менше 1500 м, за умови постійного візуального контакту з місцем призначення або допоміжним орієнтиром.

SPA.HOFO.135 Обмеження по вітру для експлуатації об'єктів у відкритому морі

Експлуатація об'єктів у відкритому морі може здійснюватися лише тоді, коли повідомлена швидкість вітру на вертопалубі не перевищує 60 вузлів, включно з поривами.

SPA.HOFO.140 Вимоги до льотно-технічних характеристик для експлуатації об'єктів у відкритому морі

Вертольоти, що злітають або виконують посадку на об'єкти у відкритому морі повинні експлуатуватися відповідно з вимогами до льотно-технічних характеристик відповідно до типу їх експлуатації.

SPA.HOFO.145 Система моніторингу польотних даних (FDM)

(a) У разі виконання CAT експлуатації з вертольотом обладнаним реєстратором польотних даних, експлуатант повинен встановити та підтримувати систему FDM з 1 січня 2019 року.

(b) Система FDM повинна бути не каральною та містити належні гарантії захисту джерела даних.

SPA.HOFO.150 Система відстеження ПС

Експлуатант повинен встановити та підтримувати контрольовану систему відстеження ПС для експлуатації у відкритому морі в несприятливому середовищі з часу вильоту вертольоту до прибуття його у кінцевий пункт призначення.

SPA.HOFO.155 Система контролю вібрації (VHM)

(a) Наступні вертольоти, що виконують CAT експлуатацію у відкритому морі у несприятливому середовищі, повинні бути обладнані VHM системою здатною контролювати стан критичного редуктору та систем приводу несущого гвинта з 1 січня 2019 року:

(1) вертольоти складної конструкції, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 31 грудня 2016 року;

(2) усі вертольоти з MOPSC більше 9 та вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2017 року;

(3) усі вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2018 року.

(b) Експлуатант повинен мати систему:

(1) збору даних, що включає систему створення попереджень;

(2) аналізу та визначення працездатності компонентів; та

(3) реагування на виявлення початкових відмов.

SPA.NOFO.160 Вимоги до обладнання

(a) Експлуатант повинен дотримуватись наступних вимог до обладнання:

(1) Система оповіщення (РА) у вертольотах, які використовуються для CAT та NCC експлуатації:

(i) Вертольоти з MOPSC більше ніж 9 повинні бути обладнані РА системою.

(ii) Вертольоти з MOPSC 9 або менше не повинні бути обладнаними РА системою, якщо експлуатант може продемонструвати, що голос пілотів є зрозумілим на всіх місцях пасажирів в польоті.

(2) Радіовисотомір

Вертольоти повинні бути обладнані радіовисотоміром зі здатністю звукового попередження зниження нижче встановленої висоти та візуального попередження на висоті обраною пілотом.

(b) Аварійні виходи

Всі аварійні виходи, включаючи аварійні виходи екіпажу, та будь-які двері, вікна чи інші отвори, які придатні для аварійного виходу, і засоби для їх відкриття повинні бути чітко марковані для зручного використання пасажирями при денному світлі або в темряві.

(c) Вертолітна система попередження про наближення з поверхнею землі (HTAWS)

Вертольоти, які використовуються для CAT експлуатації з МСТОМ більше 3175 кг або з MOPSC більше дев'яти і вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2018 року, повинні бути обладнані системою HTAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу А згідно застосовному стандарту.

SPA.NOFO.165 Додаткові процедури та обладнання для експлуатації у несприятливому середовищі

(a) Рятувальні жилети

Схвалені рятувальні жилети повинні бути вдягнені усіма особами на борту на протязі усього часу, якщо не використовуються комбіновані захисні костюми, які відповідають комплексним вимогам до захисного костюму та рятувального жилета.

(b) Захисні костюми

Усі пасажирі на борту повинні бути вдягнені у схвалений захисний костюм:

(1) коли отримані командиром ПС звіт про погоду або прогноз погоди вказують на те, що протягом польоту температура моря буде менше ніж $+10^{\circ}\text{C}$; або

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

(3) коли політ заплановано в ночі;

(с) Система аварійного дихання

Усі особи на борту повинні мати та бути проінструктовані щодо використання систем аварійного дихання.

(d) Рятувальні плоти

(1) Усі споряджені рятувальні плоти повинні бути встановлені таким чином, щоб бути придатними для використання в морських умовах, при яких вимушена посадка на воду, флотація та характеристики балансування вертольоту оцінюватимуться для сертифікації.

(2) Усі споряджені рятувальні плоти повинні бути встановлені таким чином, щоб полегшити їх використання в аварійній ситуації.

(3) Кількість встановлених рятувальних плотів

(і) якщо вертоліт перевозить менше 12 осіб – щонайменше одним рятувальним плотом, кількістю місць не менше ніж максимальна кількість осіб на борту; або

(ii) якщо вертоліт перевозить понад 11 осіб – щонайменше двома рятувальними плотами, загальною кількістю місць достатньою для розміщення всіх осіб на борту і в разі втрати одного, решта рятувальних плотів мають здатність перевантаження для розміщення всіх осіб у вертольоті.

(4) Кожний рятувальний пліт повинен бути оснащений не менше ніж одним ELT(S); та

(5) Кожний рятувальний пліт повинен бути оснащений рятувальним обладнанням, включаючи засоби життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

(e) Аварійне освітлення кабіни

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

(f) Авіаційний аварійний привідний передавач, що автоматично відокремлюються (ELT(AD))

Вертоліт повинен бути обладнаний ELT(AD) з функціональною можливістю одночасної передачі на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

(g) Фіксація дверей, що не скидаються

Двері, що не скидаються з борта ПС 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 максимальних, які необхідно оцінювати для виконання приводнення та флотації.

(h) Аварійні виходи та люки

Всі аварійні виходи, включаючи аварійні виходи екіпажу, та будь-які двері, вікна чи інші отвори, які придатні для підводного покидання, повинні бути обладнані для використання в аварійній ситуації.

(i) Незважаючи на положення SPO.HOFO.165(a)(b)(c), експлуатант може, на підставі оцінки ризику, дозволити пасажирам з обмеженими можливостями на об'єктах у відкритому морі, частково носити або не носити рятувальні жилети, захисні костюми або системи аварійного дихання при зворотному рейсі або польотах між об'єктами у відкритому морі.

SPA.HOFO.170 Вимоги до екіпажу

(a) Експлуатант повинен встановити:

(1) критерії для відбору членів льотного екіпажу, беручи до уваги попередній досвід членів льотного екіпажу;

(2) рівень мінімального досвіду для командира, що планує виконувати експлуатацію у відкритому морі; та

(3) програми тренування та перевірки членів льотного екіпажу, з метою встановлення повної відповідності кожного члена льотного екіпажу. Такі програми повинні бути адаптовані до середовища у відкритому морі і включати нормальні, ненормальні та аварійні процедури, управління ресурсами екіпажу, підготовку з потрапляння та виживання у воді.

(b) Підтримання рівня

Пілот може експлуатувати вертоліт, що перевозить пасажирів:

(1) на об'єктах у відкритому морі, у якості командира або другого пілота, коли він виконав протягом попередніх 90 днів не менше ніж 3 зльотів, вильотів, заходів та посадок на об'єктах у відкритому морі, на вертольоті або FFS того ж типу.

(2) вночі на об'єктах у відкритому морі, у якості командира або другого пілота, коли він виконав вночі, протягом попередніх 90 днів, не менше ніж 3 зльотів, вильотів, заходів та посадок на об'єктах у відкритому морі, на вертольоті або FFS того ж типу.

3 зльоти та посадки повинні виконуватися як у багаточленній, так і одночленній експлуатації залежно від запланованого типу експлуатації.

(c) Спеціальні вимоги до САТ:

(1) період у 90 днів зазначений у SPO.HOFO.170(b)(1)(2), може бути продовжено до 120 днів, коли пілот виконує лінійні польоти під наглядом інструктора типу або екзаменатора.

(2) Якщо пілот не відповідає вимогам SPO.HOFO.170(c)(1), перш ніж він зможе користуватися його привілеями, він повинен виконати тренувальний політ на вертольоті або FFS того ж типу, який повинен щонайменше включати вимоги зазначені в SPO.HOFO.170(b)(1)(2).

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНОГО ТУРБІННОГО ЛІТАКА У НОЧІ ЧИ В ІНСТРУМЕНТАЛЬНИХ МЕТЕОРОЛОГІЧНИХ УМОВАХ (SET-ІМС)

SPA.SET-ІМС.100 SET-ІМС експлуатація

Експлуатація одномоторних турбінних літаків у CAT експлуатації повинні здійснюватись в ночі чи в ІМС за умови, що експлуатант отримав SET-ІМС схвалення уповноваженого органу.

SPA.SET-ІМС.105 SET-ІМС схвалення експлуатації

Для отримання SET-ІМС схвалення уповноваженого органу експлуатант повинен надати підтвердження, що усі наступні вимоги дотримані:

(а) прийнятний рівень надійності турбінних двигунів досягається обслуговуванням світового флоту для конкретної комбінації планера-двигуна;

спеціальні інструкції з технічного обслуговування і процедури для забезпечення належного рівня продовження льотної придатності та надійності літака і його силової установки встановлені та включені в програму технічного обслуговування повітряного судна експлуатанта відповідно до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M), затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року № 85, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 333/20646 включаючи всі наступні:

(1) програма моніторингу тенденцій двигуна, за винятком літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності після 31 грудня 2004 року, що мають автоматичну систему моніторингу тенденцій;

(2) програма надійності двигуна та пов'язаних з ним систем;

(a) впроваджено склад льотного екіпажу і програму тренування/перевірки членів льотного екіпажу, задіяних у цій експлуатації;

(b) експлуатаційні процедури впроваджено із зазначенням усіх наступних процедур:

(1) установлене обладнання, включаючи його експлуатаційні обмеження та відповідні записи у MEL;

(2) польотне планування;

(3) нормальні процедури;

(4) процедури непередбачених обставин, включаючи процедури, пов'язані з відмовою силових систем, а також процедури вимушеної посадки за будь-яких погодних умов;

(5) моніторинг та повідомлення інцидентів;

(e) виконано оцінку ризиків, включаючи визначення прийняттого періоду ризику, якщо експлуатант має намір його використовувати.

SPA.SET-IMC.110 Вимоги до обладнання для SET-IMC експлуатації

Обладнання літака, який використовується для SET-ІМС експлуатації, повинно обов'язково включати обладнання відповідно до таких вимог:

- (a) дві окремі електричні генераторні системи, кожна з яких здатна забезпечити достатню потужність всім необхідним польотним приладам, навігаційним системам та системам літака, необхідних для продовження польоту до місця призначення чи запасного аеродрому;
- (b) два покажчики просторового положення;
- (c) для пасажирської експлуатації - плечові ремені чи ремені безпеки з діагональним плечовим ременем для кожного пасажирського крісла;
- (d) бортове обладнання виявлення погодних умов;
- (e) у герметичному літаку - достатній додатковий кисень для всіх осіб, для можливості зниження, через несправність двигуна з максимальної сертифікованої крейсерської висоти, при найкращому діапазоні швидкості планерування та найкращій конфігурації планерування, припускаючи максимальну швидкість витоку повітря з кабіни, доки не буде досягнуто висоту в кабіні нижче ніж 13 000 футів (4000 метрів);
- (f) систему зональної навігації, яка може бути запрограмована з положеннями місць посадки і забезпечення бічного наведення екіпажу, для досягнення цих місць;
- (g) радіовисотомір;
- (h) посадкові вогні, здатні освітлювати точку приземлення на лінії посадки, розташовану на відстані 200 футів (60 метрів);

(i) аварійну систему електропостачання достатньої ємності та витривалості, здатну забезпечити потужність після відмови всієї генерованої потужності, необхідну для всього наступного:

(1) основного льотного та навігаційного обладнання під час зниження з максимальної експлуатаційної висоти після відмови двигуна;

(2) засобів для забезпечення однієї спроби перезапуску двигуна;

(3) випуску шасі та закрилок у разі потреби;

(4) використання радіовисотоміра протягом заходження на посадку;

(5) посадкових вогнів;

(6) одного приймача повітряного тиску з підігрівом;

(7) якщо встановлено - електричних засобів забезпечення достатнього захисту від погіршення видимості пілотом під час посадки;

(j) систему запалення, яка автоматично активується або може експлуатуватись вручну, для зльоту, посадки та під час польоту, при видимій вологості;

(k) засоби постійного моніторингу системи змащення силових установок для виявлення наявності уламків, пов'язаних з неминучою несправністю елементів трансмісії, включаючи індикацію попередження у кабіні льотного екіпажу;

(l) прилад аварійного контролю потужності двигуна, який дає змогу продовжувати експлуатацію двигуна при достатньому діапазоні потужності для

безпечного завершення польоту у випадку будь-якої прийнятної можливості несправності блоку контролю палива.

Директор департаменту
льотної експлуатації

О.І. Лісняк