

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

ДОДАТОК VI

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

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

NCC.GEN.100 Уповноважений орган

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

NCC.GEN.105 Обов'язки екіпажу

(а) Член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, які:

(1) стосуються безпеки ПС та його пасажирів;

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

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

екіпажу повинен перебувати на своєму робочому місці та виконувати тільки ті дії, які потрібні для безпечної експлуатації ПС.

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

(d) Контроль ПС під час польоту завжди повинен здійснювати не менш як один достатньо кваліфікований член екіпажу.

(е) Член екіпажу не повинен бути допущеним до виконання своїх обов'язків на борту ПС:

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

(2) якщо член екіпажу перебуває під впливом алкоголю чи речовин, які впливають на психіку, або якщо він/вона неспроможний (-а) виконувати роботу через причини, визначені у пункті 7.g доповнення I до цих Авіаційних правил.

(f) Член екіпажу, який працює у двох чи більше, експлуатантів, повинен:

(1) вести індивідуальні записи стосовно польотного та службового часу, а також часу відпочинку відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

(2) надавати кожному експлуатанту необхідні дані, згідно з якими здійснюється планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.

(g) Член екіпажу повинен доповідати командирі ПС щодо:

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

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

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

(a) Командир ПС відповідає за:

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

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

(3) забезпечення відповідності всіх, робочих процедур, інструкцій та відомостей вимогам керівництва з експлуатації відповідно до пункту 1.b доповнення I до цих Авіаційних правил;

(4) виконання всіх експлуатаційних обмежень перед початком польоту відповідно до пункту 2.а.3 доповнення I до цих Авіаційних правил, а саме:

(i) ПС є льотнопридатним;

(ii) ПС належним чином зареєстроване;

(iii) прилади та обладнання, необхідні для виконання польоту, встановлено на ПС та придатні до використання, окрім випадків, коли дозволено експлуатацію з неробочим обладнанням згідно з переліком мінімального обладнання (MEL) або еквівалентним документом, як це визначено у NCC.IDE.A.105 чи NCC.IDE.H.105;

(iv) маса та центрування ПС відповідають вимогам, визначеним у документації щодо льотної придатності ПС;

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

(vi) експлуатаційні обмеження ПС, визначені AFM, не буде перевищено впродовж усього польоту;

(vii) кожний член льотного екіпажу має свідоцтво відповідно до положень Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924;

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

(ix) будь-яка навігаційна база даних, що необхідна для PBN є придатною та актуальною;

(5) призупинення початку польоту, якщо будь-який член екіпажу неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому, або дію ліків, що впливають на психіку;

(6) продовження польоту не далі, ніж до найближчого придатного аеродрому або експлуатаційного майданчика з урахуванням погодних умов, якщо рівень спроможності будь-якого члена екіпажу виконувати функціональні обов'язки знизився через втому, хворобу, або нестачу кисню;

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

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

(9) забезпечення наступного:

(i) бортові реєстратори польотних даних не було виведено з ладу або вимкнено;

(ii) у випадку іншому ніж авіаційна подія чи інцидент, що має бути повідомлений відповідно до ORO.GEN.160(a), записи бортових реєстраторів польотних даних не будуть навмисно стерті; та

(iii) у випадку авіаційної події чи інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів визначено експертною установою з розслідування:

(A) недопущення навмисного стирання інформації з носіїв;

(B) негайне вимкнення бортових реєстраторів польотних даних після закінчення польоту;

(C) запобіжні заходи щодо збереження записів бортових реєстраторів польотних даних приймаються перед покиданням кабіни льотного екіпажу.

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

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

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

(e) у разі виникнення надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного вирішення, командир ПС повинен здійснити всі дії, які він вважає за потрібне за таких обставин, відповідно до пункту 7.d доповнення I до цих Авіаційних правил. У таких випадках командир ПС має право не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик в інтересах безпеки польоту.

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

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

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

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

(b) Командир ПС повинен знати законодавство, нормативно-правові акти та процедури, прийняті на тих територіях, що перетинає ПС, які стосуються виконання службових обов'язків, а також аеродромів чи експлуатаційних

майданчиків та відповідних аеронавігаційних засобів відповідно до пункту 1.а доповнення I до цих Авіаційних правил.

NCC.GEN.115 Спільна мова

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

NCC.GEN.119 Руління повітряних суден

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

NCC.GEN.120 Руління літаків

Експлуатант є відповідальним за виконання ПС маневру руління в робочій зоні аеродрому (зоні руху) під контролем особи, яка:

(a) є кваліфікованим пілотом, або

(b) була призначена експлуатантом, а також:

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

(2) має належну підготовку для використання радіотелефону в разі потреби здійснення радіообміну;

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

(4) відповідає вимогам експлуатаційних стандартів щодо забезпечення безпечного руху повітряних суден на території аеродрому.

NCC.GEN.125 Запуск несучого гвинта – вертольоти

Несучий гвинт вертольота повинен запускатися на повну потужність для польоту виключно під контролем кваліфікованого пілота.

NCC.GEN.130 Портативні електронні пристрої

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

NCC.GEN.135 Дані щодо аварійного-рятувального обладнання

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

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

(а) Під час кожного рейсу на борту ПС повинні бути у вигляді оригіналів або копій, якщо інший вигляд не визначено спеціально, такі документи, керівництва та інформація:

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

(2) оригінал реєстраційного посвідчення ПС;

(3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

(4) сертифікат щодо шуму на місцевості;

(5) заява (декларація), передбачена ORO.DEC.100 додатка III (Part-ORO) до цих Авіаційних правил;

(6) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;

(7) ліцензія на бортове радіобладнання, якщо застосовно;

(8) страховий поліс відповідальності перед третіми особами;

(9) бортовий журнал ПС (або його еквівалент);

(10) деталі наданого ATS плану польотів, якщо застосовно;

(11) сучасні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту майбутнього польоту і всіх маршрутів, на які може бути змінено маршрут запланованого польоту;

(12) процедури та візуальні сигнали для використання як судном, яке супроводжують, так і судном, яке супроводжує інше ПС;

(13) дані щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту;

(14) чинні розділи керівництва з експлуатації, які стосуються обов'язків членів екіпажу та розміщені в доступному для членів екіпажу місці;

(15) (MEL) або (CDL);

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

(17) відповідні метеорологічні дані;

(18) пасажирські та/або вантажні декларації, у разі потреби;

(19) будь-які інші документи, які стосуються польоту або можуть вимагатися державами, яких стосується цей політ.

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

NCC.GEN.145 Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

(a) Одразу після авіаційної події, серйозного інциденту або події, ідентифікованих експертною установою з розслідування, експлуатант ПС повинен зберігати оригінальні записані дані впродовж 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертна установа з розслідування.

(b) Експлуатант повинен проводити функціональні перевірки та оцінки записів бортової системи реєстрації польотних даних (FDR), записів голосового реєстратора (CVR), а також записів стану лінії передавання даних для забезпечення постійної експлуатаційної надійності реєстраторів.

(c) Експлуатант повинен зберегти записи за період роботи FDR (відповідно до положень NCC.IDE.A.165 або NCC.IDE.H.165), за винятком випадків, якщо записи виконувалися для цілей тестування та обслуговування FDR, у таких випадках дозволяється видалити, під час тестування, до однієї години даних, починаючи з найбільш пізніх.

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

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

(f) Відповідно до положень цих Авіаційних правил та нормативно-правових актів у галузі цивільної авіації України:

(1) За винятком виконання заходів для забезпечення справності CVR, записи CVR не повинні бути розкриті або використані, до поки:

(i) не встановлена процедура, пов'язана з обробкою записів CVR і їх стенограми;

(ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування висловили свою попередню згоду; і

(iii) вони використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.

(1a) Коли записи CVR перевіряються для забезпечення справності CVR, експлуатант повинен забезпечити конфіденційність записів CVR і записи CVR не повинні розкриватися або використовуватися для інших цілей, крім забезпечення справності CVR.

(2) Записи FDR або записи по лінії передачі даних повинні тільки використовуватися для цілей відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи:

(i) використовуються експлуатантом тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування; або

(ii) знеособлені; або

(iii) розкриті в рамках процедур з безпеки.

NCC.GEN.150 Перевезення небезпечних вантажів

(a) Повітряне перевезення небезпечних вантажів здійснюється відповідно до положень Додатка 18 до Чиказької конвенції, з останніми поправками та розширеним тлумаченням, які містяться у «Технічних інструкціях з безпечного повітряного перевезення небезпечних вантажів» (ICAO Doc 9284-AN/905) (далі – Технічні інструкції), включаючи всі поправки, зміни та додатки до Технічних інструкцій.

(b) Експлуатант, який отримав схвалення відповідно до положень підчастини G додатка V (Part-SPA) до цих Авіаційних правил, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків:

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

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

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

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

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

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

(g) Експлуатант повинен забезпечити можливість надання інформаційних повідомлень щодо перевезення небезпечних вантажів безпосередньо у місцях завантаження/приймання вантажів на борт відповідно до положень Технічних інструкцій.

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

NCC.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

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

NCC.OP.105 Характеристики ізольованих аеродромів – літаки

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

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

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

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

(a) У випадку повітряної експлуатації відповідно до правил польотів за приладами (IFR) експлуатант повинен установити експлуатаційні мінімуми для кожного аеродрому відправлення, призначення або запасного аеродрому. Ці експлуатаційні мінімуми повинні:

(1) бути не нижчі, ніж відповідні величини, установлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально дозволених такою державою винятків;

(2) під час експлуатації в умовах низької видимості бути схвалені уповноваженим органом відповідно до підчастини E додатка V (Part-SPA) до цих Авіаційних правил.

(b) Під час вибору експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен врахувати:

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

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

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

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

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

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

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

(8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов;

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

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

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

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

(3) відповідність льотно-технічних критеріїв ПС застосовним вимогам;

(4) наявності відповідної кваліфікації екіпажу.

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

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

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

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

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

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

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

(b) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFR повинна бути не меншою, ніж найбільша величина з таких величин:

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

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

(3) мінімальної відносної висоти зниження (MDH), визначеної в AFM, якщо він містить такий параметр.

Таблиця 1

Системні мінімуми

Обладнання	Мінімальна DH/MDH, у футах
------------	----------------------------

Система посадки за приладами (ILS)	200
Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)/супутникова розширена система (SBAS) (горизонтальне точне заходження на посадку з вертикальним наведенням (LPV))	200
GNSS (Горизонтальна навігація (LNAV))	250
GNSS/Барометрично-вертикальна навігація (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовий маяк (LOC) з дальномірним радіомаяком або без дальномірного радіомаяку (DME)	250
Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) (закінчується на ½ морської милі)	250
SRA (закінчується на 1 морській милі)	300
SRA (закінчується на 2 морських милях або більше)	350
Всенаправлений радіомаяк (VOR)	300
VOR / DME	250
Ненаправлений радіомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навігаційний радіокомпас (VDF)	350

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

(а) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації заходження з кола літаків повинна бути не меншою, ніж найбільша величина з таких величин:

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

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

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

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

(1) видимості під час польоту по колу для конкретної категорії ПС, якщо такі дані опубліковано;

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

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

Таблиця 2

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

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

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

MDH для вертольотів під час експлуатації у випадку заходження з кола у береговій зоні повинна становити не менше ніж 250 футів, а метеорологічна видимість – не менше ніж 800 метрів.

NCC.OP.115 Процедури вильоту та заходження на посадку

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

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

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

(2) наведення авіадиспетчерською службою руху за допомогою радіолокатора.

(с) Остаточне заходження на посадку повинно виконуватися візуально або відповідно до встановленої процедури.

NCC.OP.116 PBN навігація – літаки та вертольоти

Експлуатант повинен забезпечити, що коли PBN потрібен для маршруту або процедури польоту:

(а) відповідна навігаційна специфікація PBN вказується в AFM або в іншому документі, який був затверджений органом з сертифікації в рамках оцінки льотної придатності або на основі такого схвалення; та

(b) ПС експлуатується у відповідності до застосовної навігаційної специфікації та обмежень в AFM або іншого документа, який був затверджений органом з сертифікації в рамках оцінки льотної придатності або на основі такого схвалення.

NCC.OP.120 Заходи для зниження шуму

Експлуатант повинен розробити відповідні експлуатаційні процедури, враховуючи потребу мінімізації впливу авіаційного шуму та одночасного гарантування пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

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

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

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

NCC.OP.130 Забезпечення паливом та мастилом – літаки

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

(1) у випадку польоту VFR:

(i) у денний час - польоту до аеродрому призначення та не менше ніж 30 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або

(ii) у нічний час - польоту до аеродрому призначення та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;

(2) у випадку польоту IFR:

(i) якщо запасний аеродром не потрібний - польоту до аеродрому призначення та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або

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

(b) Під час розрахунку кількості необхідного палива, включаючи запас на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:

(1) прогнозовані метеорологічні умови;

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

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

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

(c) У разі виникнення потреби змінити план польоту в повітрі для перепланування польоту на інше місце призначення, це дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, буде дотримано всіх застосовних вимог.

NCC.OP.131 Забезпечення паливом та мастилом – вертольоти

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

(1) у випадку польотів VFR - польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика очікуваної посадки та не менше ніж 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту;

(2) у випадку польотів IFR:

(i) якщо запасний аеродром не потрібний або немає придатного аеродрому з урахуванням погодних умов - польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика очікуваної посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки; або

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

(A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та

(B) польоту протягом 30 хвилин у зоні очікування на висоті 450 метрів (1500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком очікуваної посадки за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки.

(b) Під час розрахунку необхідної кількості палива, включаючи запас на випадок непередбачуваних обставин, повинні враховуватися такі фактори:

(1) прогнози метеорологічні умови;

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

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

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

(с) У разі виникнення потреби змінити план польоту в повітрі для перепланування польоту на інше місце призначення, це дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, буде дотримано всіх застосовних вимог.

NCC.OP.135 Розміщення багажу та вантажу

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення таких вимог:

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

(b) весь багаж та вантаж на борту, який може заподіяти травмування або матеріальні збитки чи перешкоджати вільному проходу та блокувати виходи, надійно закріплено, щоб запобігти його пересуванню під час польоту.

NCC.OP.140 Інструктаж пасажирів

Командир ПС повинен забезпечити:

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

(1) ременів безпеки;

(2) аварійних виходів;

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

а також таких позицій у разі потреби:

(4) рятувальних жилетів;

(5) обладнання подачі кисню;

(6) рятувальних плотів;

(7) іншого індивідуального аварійного обладнання;

(б) інструктаж пасажирів, у разі виникнення аварійної ситуації під час польоту, щодо аварійних дій відповідно обставин.

NCC.OP.145 Підготовка до польоту

(a) До початку польоту командир ПС повинен переконатися будь яким прийнятним методом, що космічне, наземне та/або надводне обладнання, включаючи засоби зв'язку та навігаційні засоби, які необхідні для виконання польоту та забезпечення безпечної експлуатації ПС, є відповідними запланованому типу повітряної експлуатації.

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

(1) аналіз останніх отриманих погодних прогнозів та повідомлень;

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

NCC.OP.150 Запасні аеродроми зльоту – літаки

(a) У випадку виконання польотів згідно з IFR командир ПС повинен визначити в плані польоту не менше ніж один запасний аеродром вильоту, який є придатним з урахуванням погодних умов, якщо погодні умови на аеродромі вильоту дорівнюють або нижчі від застосованих експлуатаційних мінімумів, або якщо неможливо повернутися до місця вильоту з інших причин.

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

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

(2) для літаків із трьома двигунами та більше – не більше від дистанції, яка є еквівалентною 2 годинам польоту з одним неробочим двигуном (OEI) на крейсерській швидкості згідно з AFM при стандартній температурі в нерухомому повітрі.

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

NCC.OP.151 Запасні аеродроми призначення – літаки

У випадку виконання польотів згідно з IFR командир ПС повинен визначити в плані польоту не менше ніж один запасний аеродром призначення, який є придатним з урахуванням погодних умов, за винятком:

(а) випадків, якщо доступні метеорологічні дані вказують на те, що за більш короткий період з двох періодів, один із яких починається за 1 годину до і закінчується за 1 годину після розрахункового часу прибуття, а другий починається з реального часу вильоту і закінчується через 1 годину після розрахункового часу прибуття, маневри заходження на посадку та посадки можливо виконати у візуальних метеорологічних умовах (VMC); або

(b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:

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

(2) доступні метеорологічні дані вказують на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:

(i) нижній край хмар не менше ніж на 300 метрів (1000 футів) перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами;

(ii) видимість становить не менше ніж 5,5 км або на 4 км перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами.

NCC.OP.152 Запасні аеродроми призначення – вертольоти

У випадку виконання польотів згідно з IFR командир ПС повинен визначити в плані польоту не менше ніж один запасний аеродром призначення, який є придатним з урахуванням погодних умов, за винятком:

(a) випадків, коли процедура точного заходження на посадку за приладами обрана для аеродрому запланованої посадки, а доступні метеорологічні дані вказують на те, що протягом коротшого періоду з двох періодів, один із яких починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, а другий починається з реального часу

вильоту і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:

(1) нижній край хмар не менше ніж на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами;

(2) видимість не менше ніж на 1500 метрів перевищує мінімальну величину, яка визначає процедуру точного заходження на посадку за приладами; або

(b) смуга запланованого місця призначення є ізольованою та:

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

(2) доступні метеорологічні дані вказують на те що, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:

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

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

(3) встановлена точка неповернення (PNR) на випадок місця призначення на морі.

NCC.OP.153 Аеродроми призначення – інструментальний захід

Командир ПС повинен переконатись у доступності необхідних засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі у випадку втрати можливості виконання запланованого заходу та посадки..

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

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

(b) Заправка іншими видами палива дозволяється за умови вжиття всіх необхідних запобіжних заходів і керування ПС кваліфікованим персоналом, який буде готовий ініціювати евакуацію з ПС та керувати нею у найбільш практичний та оперативний спосіб.

NCC.OP.160 Використання гарнітури

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

(1) під час виконання наземної роботи:

(i) у разі отримання диспетчерського дозволу на виліт через голосовий зв'язок;

(ii) під час роботи двигунів;

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

(i) якщо ПС розташовується нижче від перехідної висоти;

(ii) 10000 футів;

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

(b) За умови виконання положень (a) підвісний (штанговий) мікрофон або аналогічний пристрій має бути налаштовано таким чином, щоб забезпечити можливість користування двостороннім радіозв'язком.

NCC.OP.165 Перевезення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення:

(a) розміщення пасажирів у місці, на якому у випадку екстреної евакуації вони можуть допомогти проведенню евакуації з ПС, а не перешкоджати процесу евакуації;

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

(c) можливості спільного використання сидінь на ПС виключно щодо спеціально визначених місць для одного дорослого і одного немовляти, який належно закріплений додатковим паском або іншим пристроєм для фіксації.

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

Командир ПС повинен переконатися, що:

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

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

NCC.OP.175 Паління на борту

Командир ПС повинен заборонити паління на борту в таких випадках:

(a) у разі потреби забезпечення безпеки;

(b) під час заправки ПС;

(c) під час перебування ПС на землі, за винятком випадків, коли експлуатант визначив відповідні процедури зниження ризиків у процесі виконання наземних робіт;

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

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

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

NCC.OP.180 Метеорологічні умови

(a) У випадку виконання польотів згідно з VFR командир ПС має почати маневр зльоту або продовжувати політ тільки за умови, якщо останні отримані метеорологічні дані вказують на те, що погодні умови на маршруті та на аеродромі призначення на час прибуття дорівнюють або вищі від застосовних експлуатаційних мінімумів VFR.

(b) У випадку виконання польотів згідно з IFR командир судна повинен продовжувати політ у напрямку запланованого аеродрому призначення тільки за умови, якщо останні отримані метеорологічні дані вказують на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови в пункті призначення (або не менше ніж на одному із запасних аеродромів призначення) дорівнюватимуть або будуть вищі за відповідні застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

(с) Якщо окремі сегменти польоту виконуються згідно з VFR та IFR, визначені у NCC.OP.180 (а) та NCC.OP.180 (b) метеорологічні дані повинні застосовуватися відповідно.

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

(а) Експлуатант повинен впровадити процедури, дотримання яких є обов'язковим у разі потреби провести перевірку видалення льоду та запобігання обледенінню, яка необхідна для забезпечення безпечної експлуатації ПС.

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

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

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

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

(с) Якщо ступінь обледеніння перевищує ту величину, на яку ПС є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах обледеніння

судно стикається з проблемою обледеніння, командир ПС повинен негайно залишити зону обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту; у разі потреби командир ПС повинен повідомити службу АТС про таку надзвичайну подію.

NCC.OP.195 Умови для зльоту

Перед виконанням зльоту командир ПС повинен переконатися, що:

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

(b) буде дотримано застосовних експлуатаційних мінімумів аеродрому.

NCC.OP.200 Імітація позаштатних ситуацій у польоті

(а) Під час перевезення пасажирів або вантажів командир ПС не має права імітувати наступне:

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

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

(b) Ситуації, зазначені в NCC.OP.200 (a), можуть імітуватися з пілотами-стажерами на борту під час льотної підготовки та льотних тренувань, які проводяться сертифікованою організацією з підготовки.

NCC.OP.205 Контроль палива під час польоту

(a) Експлуатант повинен впровадити процедури, для забезпечення проведення перевірки та контролю палива під час польоту.

(b) Командир ПС має періодично перевіряти кількість палива під час польоту, для того щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж загальна кількість запасу палива, потрібного для продовження польоту до безпечного місця з урахуванням погодних умов аеродрому або злітно-посадкової смуги, та запланованої кількості резервного палива згідно з положеннями NCC.OP.130 чи NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Використання додаткового кисню

Командир ПС повинен забезпечити, щоб він/вона та члени льотного екіпажу, які виконують обов'язки щодо гарантування безпеки повітряної експлуатації, постійно використовували додатковий кисень у випадках, коли висота у кабіні (еквівалент тиску) перевищує 10000 футів протягом більше ніж 30 хвилин, а також на постійній основі - коли висота у кабіні перевищує 13000 футів.

NCC.OP.215 Виявлення наближення до земної поверхні

У випадку, якщо член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне зближення із землею виявляє надмірну близькість до землі, пілотноючий пілот повинен негайно здійснити коригувальні заходи для відновлення безпечних умов польоту.

NCC.OP.220 Бортова система попередження зіткнення (ACAS)

Експлуатант повинен встановити експлуатаційні процедури та програми підготовки при встановленні та функціонуванні ACAS, що забезпечать належну підготовку льотного екіпажу з попередження зіткнення та компетентність у використанні ACAS II.

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

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

NCC.OP.230 Початок і продовження заходження на посадку

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

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

(1) нижче ніж 1000 футів над аеродромом, або

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

(с) У разі відсутності доступу до параметрів RVR їх можна отримати шляхом конвертування величин отриманих параметрів видимості.

(d) Якщо після прольоту на висоті 1000 футів над аеродромом повідомлена величина RVR/VIS знижується нижче від застосовного мінімуму, заходження на посадку може бути продовжено до DA/H або MDA/H.

(e) Заходження на посадку може бути продовжено нижче від DA/H або MDA/H, а посадка може бути завершена за умови, якщо належний орієнтир для конкретного маневра заходження на посадку на висоті DA/H або MDA/H визначено та перебуває під належним контролем.

(f) Величина RVR у зоні виконання посадки підлягає постійному контролю.

ПІДЧАСТИНА С

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

NCC.POL.100 Експлуатаційні обмеження – усі ПС

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса і центрування (CG) ПС мають відповідати обмеженням, наведеним у AFM або в керівництві з експлуатації, де обмеження жорсткіші.

(b) На борту повинні бути плакати, переліки, маркування інструментів або їх поєднання, що містять експлуатаційні обмеження які передбачені AFM у якості візуальних засобів повідомлення.

NCC.POL.105 Маса і центрування, завантаження ПС

(a) Експлуатант повинен визначити масу та центрування ПС шляхом зважування перед першим введенням в експлуатацію. При цьому має бути враховано та задокументовано кумулятивний вплив модифікацій і ремонтів на масу та центрування судна. ПС підлягає повторному зважуванню, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та центрування.

(b) Зважування повинен виконувати виробник ПС або схвалена організація з технічного обслуговування.

(c) Експлуатант повинен визначити масу всіх експлуатаційних одиниць та членів екіпажу, які включені до величини маси не заправленого паливом судна, шляхом зважування або за допомогою стандартних/табличних значень мас, а також визначити вплив розташування таких одиниць та осіб на центрування судна. Для стандартних мас необхідно користуватися такими величинами маси членів екіпажу:

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

(2) 75 кг - для членів кабінного екіпажу.

(d) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир ПС зможе визначати масу комерційного навантаження, включаючи баласт, шляхом:

(1) зважування;

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

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

(i) менше ніж 10 - для літаків;

(ii) менше ніж 6 - для вертольотів.

(e) Для стандартних мас необхідно користуватися такими величинами маси:

(1) для пасажирів – величинами, наведеними в таблицях 1 та 2, де вже враховано масу ручної поклажі та немовлят на руках дорослих:

Таблиця 1

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

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

Таблиця 2

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

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

(2) для багажу:

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

Таблиця 3

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

Тип рейсу	Величина стандартної маси багажу
Внутрішній	11 кг
У межах Європейського регіону	13 кг
Міжконтинентальний	15 кг
Усі інші	13 кг

(ii) для вертольотів із загальною кількістю пасажирських місць 20 чи більше стандартна величина маси зареєстрованого багажу становить 13 кг.

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

(1) зважування; або

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

(g) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир ПС зможе визначати масу палива шляхом врахування її фактичної щільності або, якщо вона є невідомою, шляхом використання щільності, розрахованої згідно з правилами, наведеними у керівництві з експлуатації.

(h) Командир ПС є відповідальним за:

(1) здійснення завантаження ПС під наглядом кваліфікованого персоналу;

(2) відповідність комерційного навантаження даним розрахунку маси та центрування ПС.

(i) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир ПС зможе дотримуватися вимог стосовно додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний (квадратний) метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальна кількість пасажирських місць.

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

NCC.POL.110 Дані та документація щодо маси та центрування

(a) Перед кожним рейсом експлуатант повинен визначити дані щодо маси та центрування і задокументувати їх, точно обумовлюючи навантаження і його розташування таким чином, щоб вони не перевищували встановлені ліміти щодо маси та центрування судна. Документація щодо маси та центрування ПС повинна містити такі відомості:

(1) реєстрацію та тип ПС;

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

- (3) прізвище командира ПС;
 - (4) прізвище особи, яка готувала цю документацію;
 - (5) суху експлуатаційну масу та відповідний центр тяжіння ПС;
 - (6) масу палива підчас зльоту та запас палива на рейс;
 - (7) масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовується;
 - (8) складові навантаження, включаючи пасажирів, багаж, вантаж та баласт;
 - (9) злітну масу, посадкову масу та «суху» масу ПС (тобто без палива);
 - (10) застосовний центр тяжіння ПС;
 - (11) граничні величини маси та обмеження щодо центру тяжіння ПС.
- (b) Якщо документація щодо маси та центру тяжіння ПС генерується за допомогою комп'ютерної системи, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.
- (c) Якщо командир ПС не здійснював контроль за завантаженням ПС, то особа, яка здійснювала такий контроль, підтверджує своїм підписом або еквівалентом, що завантаження та його розподіл відповідають документації

щодо маси та центрування, які визначив командир ПС. Командир ПС повинен засвідчити своє схвалення власноручним підписом або еквівалентом.

(d) Експлуатант повинен встановити процедури контролю передстартових змін у навантаженні, для того щоб забезпечити:

(1) включення до планових польотних документів, які містять документацію щодо маси та центрування ПС, будь-яких передстартових змін у навантаженні після завершення документування щодо маси та центрування ПС;

(2) зазначення максимальних передстартових змін щодо кількості пасажирів та навантаження;

(3) підготовку нової документації щодо маси та центрування якщо це максимальне число перевищено.

NCC.POL.111 Дані та документація щодо маси та центрування ПС – послаблення вимог

Незважаючи на положення NCC.POL.110(a)(5), центр тяжіння може не зазначатися у документації щодо маси та центрування ПС, якщо розподіл навантаження відповідає заздалегідь розрахованому табличному балансу або якщо можна довести, що для запланованої експлуатації можливо утримати правильний баланс за будь-якого реального навантаження ПС.

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

Командир ПС повинен здійснювати експлуатацію ПС тільки за умови, якщо його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосовних вимог повітряної експлуатації та всіх інших польотних обмежень, для дотримання вимог щодо аеродромів та експлуатаційних майданчиків, враховуючи точність наявних карт і схем.

NCC.POL.120 Обмеження злітної маси – літаки

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(а) злітна маса літака на початок руху або під час зльоту не перевищувала масових обмежень:

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

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

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

здійснюючи при цьому необхідні уточнення на очікуване зменшення маси та на аварійний злив палива у процесі польоту;

(b) злітна маса літака на початку руху або під час зльоту не перевищувала максимальної злітної маси, визначеної в AFM для барометричної висоти, з поправкою на перевищення аеродрому або експлуатаційного майданчика; якщо ж така злітна маса використовується як параметр для розрахунку максимальної злітної маси, необхідно робити поправки на всі інші місцеві атмосферні умови;

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

NCC.POL.125 Зліт – літаки

(а) Під час визначення максимальної злітної маси командир ПС повинен брати до уваги, що:

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

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

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

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

(b) У разі відмови двигуна під час зльоту, за винятком літака, який обладнано турбогвинтовими двигунами і максимальна злітна маса якого не перевищує 5700 кг, командир ПС повинен переконатися, що літак здатний:

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

(2) продовжувати зліт і пролетіти всі перешкоди вздовж траєкторії польоту з достатнім запасом до того моменту, коли літак буде здатний виконати вимоги NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Політ за маршрутом з одним непрацюючим двигуном – літаки

КПС повинен забезпечити здатність багатомоторного літака у разі відмови одного двигуна в будь-якій точці маршруту продовжувати політ до придатного аеродрому чи злітно-посадкової смуги, не знижуючись до висоти, меншої ніж мінімальна висота прольоту над перешкодами.

NCC.POL.135 Посадка – літаки

КПС повинен забезпечити здатність літака виконати посадку або зупинитися на будь-якому аеродромі чи експлуатаційному майданчику після безпечного прольоту над перешкодами під час виконання маневру заходження на посадку або, у випадку гідролітака, знизити швидкість до достатньо низької в межах необхідної посадкової дистанції. При цьому обов'язково здійснюються поправки на очікувані варіювання у техніці заходження на посадку та посадки,

якщо такі поправки не було зроблено заздалегідь під час планування льотно-технічних характеристик польоту.

ПІДЧАСТИНА D

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

РОЗДІЛ 1

Літаки

NCC.IDE.A.100 Прилади та обладнання – загальні положення

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

- (1) використовуються льотним екіпажем для керування ПС на маршруті;
- (2) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.A.245;
- (3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.A.250; або
- (4) встановлено на літаку.

(б) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:

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

(с) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї підчастини, а також інше обладнання, яке перевозиться на борту, але застосування якого не повинно схвалюватися відповідно до інших застосовних додатків до цих Авіаційних правил, повинні відповідати таким вимогам:

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

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

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

(e) Прилади та обладнання має бути чітко видно з робочого місця будь-якого члена льотного екіпажу, щоб кожен член льотного екіпажу міг легко отримувати показання таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору, тобто під час нормального стеження за траєкторією польоту, дивлячись уперед.

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

NCC.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

Не дозволяється розпочинати політ, якщо будь-який із приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, перебуваючи в неробочому стані або відсутній, за винятком таких випадків:

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

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

(с) літак має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCC.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі, що використовуються для заміни тих запобіжників, які дозволено змінювати під час польоту.

NCC.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

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

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

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

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

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

(a) Літаки, які експлуатуються вдень згідно з VFR, повинні мати таке обладнання, здатне вимірювати та відображати:

(1) магнітний курс;

(2) час у годинах, хвилинах та секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами;

(5) ковзання;

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

(b) Окрім зазначеного у NCC.IDE.A.120(a) літаки, які експлуатуються у візуальних метеорологічних умовах (VMC) над водною поверхнею та за межами берегової видимості, або у VMC у нічний час, або в умовах, коли літак

не може бути утримано на заданому курсі без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:

(1) засобами для вимірювання та відображення:

(i) повороту та ковзання;

(ii) просторового положення;

(iii) вертикальної швидкості;

(iv) стабілізованого курсу;

(2) засобами відображення, недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади;

(3) засобами запобігання несправностям системи індикації швидкості за приладами визначеної у NCC.IDE.A.120(a)(4), що виникають через утворення конденсату або обледеніння.

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

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) ковзання або, якщо застосовується, повороту та ковзання;

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

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

Літаки, які експлуатуються згідно з IFR, повинні бути обладнані:

(а) засобами для вимірювання та відображення:

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

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря;

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

(b) засобами відображення неналежного рівня енергопостачання гіроскопічних приладів;

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

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) повороту та ковзання;

(5) просторового положення;

(6) стабілізованого курсу;

(7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, у разі застосування.

(d) засобами запобігання несправностям системи індикації швидкості за приладами визначеної у NCC.IDE.A.125(a)(4) і NCC.IDE.A.125(c)(2), що виникають через утворення конденсату або обледеніння;

(e) запасним джерелом статичного тиску;

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

(g) додатковим незалежним засобом для вимірювання та відображення висоти;

(h) резервним джерелом енергопостачання, яке є незалежним від основної системи генерації електропостачання, для забезпечення функціональної роботи та освітлення індикації системи просторового положення протягом не менше ніж 30 хвилин. Така резервна система енергопостачання повинна включатися в автоматичному режимі у разі повної відмови основної системи електропостачання, при цьому повинна відображатися відповідна приладова індикація, яка сповіщає про те що індикатор системи просторового положення працює від резервного джерела.

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

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

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

Газотурбінні літаки з максимальною сертифікованою злітною масою (MCTOM) понад 5700 кг або з максимальною чисельністю пасажирських місць (MOPSC) понад 9 місць повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає таким вимогам:

(a) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 01 січня 2011 року, – для обладнання класу А відповідно до застосовного стандарту;

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

NCC.IDE.A.140 Бортова система попередження зіткнення (ACAS)

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

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

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

- (a) літаки з гермокабінами;
- (b) літаки без гермокабін з МСТОМ понад 5700 кг;
- (c) літаки без гермокабін з МОРРС понад 9 місць.

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

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

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

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

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

включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.160 Бортовий голосовий реєстратор

(a) Бортовим голосовим реєстратором (CVR) повинні бути обладнані літаки:

(1) з МСТОМ понад 27000 кг, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 01 січня 2016 року або після цієї дати;

(2) з МСТОМ понад 2250 кг:

(i) які сертифіковані для експлуатації екіпажем у складі не менш ніж двох пілотів;

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

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

(b) CVR повинен бути здатний зберігати записані дані впродовж щонайменше:

1) попередніх 25 годин для літаків, з МСТОМ більше 27000 кг та індивідуальний CofA яких було видано 01 січня 2021 року або пізніше цієї дати; або

(2) попередніх 2 годин при всіх інших випадках.

(с) CVR повинен записувати такі дані з відміткою часу:

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

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

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

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

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

(e) З урахуванням вимог, зазначених у NCC.IDE.A.160(d), та залежно від наявності електропостачання CVR повинен почати запис даних ще під час кабіної перевірки перед запуском двигуна на початку виконання польоту та

продовжувати запис до кабіної перевірки відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

(f) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

NCC.IDE.A.165 Бортовий реєстратор польотних даних

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

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

(c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які дають змогу здійснювати точну кореляцію з даними, що відображаються для льотного екіпажу на приладах.

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

(e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

NCC.IDE.A.170 Запис лінії передавання даних

(a) Літаки, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 2016 року або після цієї дати і мають технічну можливість використовувати лінії каналу зв'язку даних та мають бути обладнані CVR відповідно до вимог, повинні забезпечувати запис на реєстратор таких даних:

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

(i) ініціювання передавання даних по каналу;

(ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;

(iii) адресного спостереження у польоті;

(iv) польотної інформації;

(v) наскільки це практично можливо, з огляду на архітектуру системи – спостереження за сповіщеннями/сигналами ПС;

(vi) наскільки це практично можливо, з огляду на архітектуру системи – дані експлуатаційного контролю ПС;

(vii) наскільки це практично можливо, з огляду на архітектуру системи – графіками;

(2) інформацію, яка дає змогу здійснювати відповідне корегування з пов'язаними записами, які належать до даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами літака;

(3) інформацію про час та пріоритет повідомлень у лінії передачі даних з огляду на архітектуру системи.

(b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису і зберігання даних та інформації, а також спосіб швидкого отримання цих даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, з даними, які записані на землі.

(c) Реєстратор повинен забезпечувати зберігання записаних даних не менше ніж протягом строку, визначеного для CVR у NCC.IDE.A.160.

(d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції.

Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

(е) Вимоги, що застосовуються до логіки запуску та зупинки записуючого пристрою, відповідають вимогам, що застосовуються до логіки запуску та зупинки CVR, описаної у положеннях NCC.IDE.A.160(d) та NCC.IDE.A.160(e).

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

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто шляхом:

(а) у випадку літаків, які має бути обладнано CVR або FDR - використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або

(b) у випадку літаків, які має бути обладнано CVR та FDR - використання двох комбінованих реєстраторів, які поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

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

(а) Літаки повинні бути обладнані:

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

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

(3) системою безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту, вік якої не перевищує 24 місяців;

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

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

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

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

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

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу, складатися з двох плечових ременів та ременя безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного; та

(3) на сидіннях льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням пілота:

(i) включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного;

(ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть бути використані незалежно один від одного, для наступних літаків:

(A) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній сертифікаційній специфікації;

(B) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній сертифікаційній специфікації та мають виданий індивідуальний CoFA до 25 серпня 2016 року.

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

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

NCC.IDE.A.190 Аптечка першої допомоги

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

Таблиця 1

Кількість аптечок першої допомоги, які необхідно мати на борту

Кількість установлених пасажирських крісел	Кількість аптечок першої допомоги
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 або більше	6

(b) Аптечки першої допомоги повинні бути:

(1) доступними для використання;

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

NCC.IDE.A.195 Додатковий кисень – літаки з гермокабіною

(а) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на таких висотах, де згідно (b) необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені

додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.

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

(1) всіх членів екіпажу та:

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

(ii) не менш ніж 30% пасажирів протягом будь-якого польотного часу, коли, у разі розгерметизації та враховуючи конкретні обставини польоту величина, барометричної висоти у кабіні екіпажу та пасажирському салоні становить 14000 - 15000 футів;

(iii) не менш ніж 10% пасажирів протягом більше ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти у кабіні екіпажу та пасажирському салоні становить 10000 - 14000 футів;

(2) усіх осіб у пасажирському салоні протягом не менше ніж 10 хвилин, якщо літак виконує політ на барометричній висоті понад 25000 футів або виконує політ на меншій висоті за умов, за яких безпечно зниження протягом 4 хвилин до барометричної висоти 13000 футів буде неможливим.

(с) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на висоті понад 25000 футів, повинні бути додатково обладнані:

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

(2) масками швидкого надягання для членів льотного екіпажу.

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

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

(б) Літаки без гермокабін, що виконують польоти на висотах, де барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10000 футів, повинні мати достатній обсяг кисню для забезпечення:

(1) усіх членів екіпажу та не менше ніж 10% пасажирів протягом будь-якого періоду понад 30 хвилин, коли величина барометричної висоти у пасажирському салоні становить 10000 - 13000 футів;

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

NCC.IDE.A.205 Ручні вогнегасники

(а) Літаки повинні бути оснащені не менше ніж одним ручним вогнегасником, розташованим:

(1) у кабіні льотного екіпажу;

(2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ з кабіни льотного екіпажу до пасажирського салону.

(b) Тип і кількість вогнегасної речовини для обов'язкових вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відповідному відсіку. При цьому тип вогнегасної речовини має бути обрано таким чином, щоб забезпечити безпечний рівень концентрації токсичного газу у відсіках, де перебувають люди.

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

(а) Літаки з МСТОМ понад 5700 кг або з MOPSC понад 9 повинні бути оснащені не менше ніж однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, які розміщуються у кабіні льотного екіпажу.

(b) Літаки з MOPSC понад 200 місць повинні бути оснащені додатковою аварійною сокирою або лапчастим ломом, які розміщуються у зоні задньої бортової кухні або біля неї.

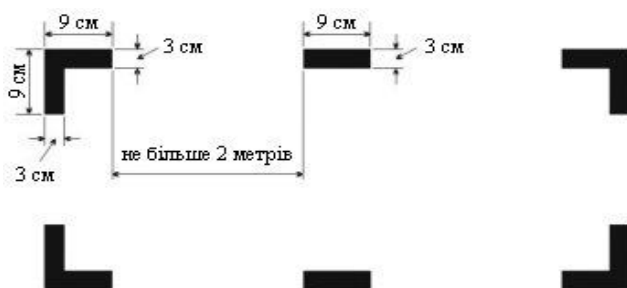
(c) Пасажири не повинні бачити аварійні сокири та лопи, які розміщені у пасажирському салоні.

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

У разі маркування місць на фюзеляжі літака, придатних для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення надзвичайних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до малюнка 1.

Малюнок 1

Маркування зон аварійного вирубування обшивки



NCC.IDE.A.215 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

(а) Літаки повинні бути оснащені:

(1) одним ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, що задовольняє вимогу CAT.GEN.MPA.210 у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або до цієї дати;

(2) одним автоматичним ELT або одним із засобів локалізації повітряних суден, що задовольняє вимогу CAT.GEN.MPA.210 у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року.

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

NCC.IDE.A.220 Політ над водною поверхнею

(a) Наявність у доступному місці рятувальних жилетів – по одному для кожної особи, що перебуває на борту, або еквівалентних плавзасобів у разі наявності осіб віком менше ніж 24 місяці є обов'язковою для таких ПС:

(1) сухопутні літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані понад 50 морських миль від берега, або літаки, злітають або виконують посадку на аеродром або експлуатаційну базу, де, на думку командира, траєкторія зльоту або посадки на стільки розташований на водою, що існує вірогідність вимушеної посадки на воду;

(2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею.

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

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

(1) якорем та іншим обладнанням, призначеним для швартування, постановки на якір або переміщення гідролітака на воді, що відповідає його вазі, розмірам та характеристикам керованості;

(2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткнень суден на морі, якщо це застосовується.

(d) Командир літака, експлуатація якого здійснюється на певній відстані від суші де можлива безпечна посадка, якщо така відстань є меншою за будь-яку з двох таких величин: 30 хвилин на крейсерській швидкості або 50 морських миль, -повинен визначити ризик виживання для всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду і на основі такого ризику прийняти рішення щодо транспортування:

(1) обладнання для подачі сигналів лиха;

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

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

NCC.IDE.A.230 Засоби аварійного рятування

(a) Літаки, експлуатація яких здійснюється над районами, де умови пошуку і рятування є вкрай складними, повинні бути обладнані:

(1) сигнально-аварійним обладнанням;

(2) не менше ніж одним ELT (S); та

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

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

(1) залишається на певній дистанції від району, де умови пошуку і рятування є вкрай складними, яка відповідає:

(i) 120 хвилинам польоту з одним непрацюючим двигуном (OEI) на крейсерській швидкості - для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому в разі відмови критичного двигуна (або двигунів) у будь-якій точці маршруту або запланованого відхилення; або

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

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

NCC.IDE.A.240 Гарнітура

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

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

NCC.IDE.A.245 Комунікаційне радіобладнання

(а) Літаки, які експлуатуються згідно з IFR, уночі або коли цього вимагають застосовні правила польотів, повинні бути оснащені апаратурою радіозв'язку, яка за нормальних умов поширення радіохвиль повинна забезпечувати:

(1) двосторонній обмін інформацією з метою аеродромного навігаційного контролю;

(2) отримання метеорологічної інформації;

(3) двосторонній обмін інформацією протягом усього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені відповідним уповноваженим органом;

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

(b) Якщо вимагається застосування більше ніж одного комунікаційного приладу, кожний із них повинен працювати незалежно від іншого у такий спосіб, щоб відмова одного з них спричиняла відмови будь-якого іншого приладу.

NCC.IDE.A.250 Навігаційне обладнання

(a) Літаки повинні бути оснащені навігаційним обладнанням, яке забезпечує повітряну експлуатацію відповідно до:

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

(b) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання, щоб у разі відмови одного з блоків такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечила підтримання безпечної навігації згідно з (a) або безпечне завершення відповідної дії у непередбачуваних обставинах.

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

(d) Для PBN експлуатації літак повинен відповідати вимогам сертифікації льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

NCC.IDE.A.255 Відповідач

Літаки повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з барометричною висотою та у разі потреби будь-яким іншим типом відповідача SSR, який є необхідним для виконання даного рейсу.

NCC.IDE.A.260 Управління аеронавігаційними базами даних

(a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються в сертифікованих системах ПС, повинні відповідати вимогам якості даних, що є достатніми для передбачуваного використання даних.

(b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне поширення та завантаження поточних та незмінених аеронавігаційних баз даних для всіх літаків, що потребують.

(c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо звітності про події, як це визначене у цих Авіаційних правилах та згідно з нормативно-правовими актами в галузі цивільної авіації України, експлуатант повинен повідомляти постачальникам бази даних випадки помилок, суперечливих або відсутніх даних, від яких обґрунтовано може бути очікування, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У такому випадку експлуатант повинен повідомити льотний екіпаж та інший відповідний персонал і повинен переконатись, що ці дані не використовуються.

РОЗДІЛ 2

Вертольоти

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

(а) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї підчастини D додатка VI (Part – NCC), підлягають схваленню відповідно до застосовних вимог льотної придатності, якщо такі прилади та обладнання:

- (1) використовуються льотним екіпажем для керування ПС на маршруті;
- (2) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.245;
- (3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.250; або
- (4) установлені на вертольоті.

(б) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини D додатка VI (Part – NCC) до цих авіаційних правил:

- (1) портативний освітлювальний прилад;
- (2) хронометри;
- (3) тримачі навігаційних карт;

(4) аптечка;

(5) сигнальне та рятувальне обладнання;

(6) якорі та обладнання для швартування;

(7) система безпеки дитини.

(с) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї підчастини D додатка VI (Part – NCC), а також інше обладнання, застосування якого не передбачене положеннями інших застосовних додатків до цих Авіаційних правил, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:

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

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

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

(e) Такі прилади та обладнання має бути чітко видно з робочого місця будь-якого члена льотного екіпажу, щоб члени льотного екіпажу легко

отримували показання таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору, тобто під час нормального стеження за траєкторією польоту, дивлячись уперед.

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

NCC.IDE.H.105 Перелік мінімального обладнання для польоту

Не дозволяється розпочинати виконання польоту, якщо будь-який з приладів, одиниць обладнання або будь-яка з функцій вертольота, необхідних для запланованого польоту, перебувають у непрацюючому стані або відсутні, за винятком таких випадків:

(a) вертоліт експлуатується згідно з переліком мінімального обладнання (MEL), наданим експлуатантом;

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

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

NCC.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

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

(a) системою вогнів для запобігання зіткненням;

(b) навігаційними/ позиційними вогнями;

(c) одним посадковим вогнем;

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

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

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

(g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія - вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткнень суден на морі.

NCC.IDE.H.120 Польоти згідно з VFR – польотні та навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

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

(1) магнітний курс;

(2) час у годинах, хвилинах та секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами;

(5) ковзання.

(b) Додатково, вертольоти, які експлуатуються у VMC над водною поверхнею та за межами берегової видимості або у VMC в нічний час, або якщо видимість становить менше ніж 1500 метрів, або за умов, коли вертоліт не може бути утримано на заданому курсі без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні обладнуватися:

(1) засобами, які здатні вимірювати та відображати:

(i) просторове положення;

(ii) вертикальну швидкість;

(iii) стабілізований курс;

(2) засобами, відображення неналежного рівня енергопостачання гіроскопічних приладів;

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

(с) Якщо для експлуатації ПС потрібні два пілоти, вертольоти повинні бути обладнані додатковими окремими засобами відображення:

- (1) барометричного тиску;
- (2) швидкості за приладами;
- (3) ковзання;
- (4) просторового положення, якщо застосовується;
- (5) вертикальної швидкості, якщо застосовується;
- (6) стабілізованого курсу, якщо застосовується.

NCC.IDE. Н.125 Польоти згідно з IFR – польотні та навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються згідно з IFR, повинні бути обладнані:

- (а) засобами для вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу в годинах, хвиликах і секундах;
 - (3) барометричного тиску;

(4) швидкості за приладами;

(5) вертикальної швидкості;

(6) ковзання;

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря;

(b) засобами, відображення неналежного рівня енергопостачання гіроскопічних приладів;

(c) якщо для експлуатації ПС потрібні два пілоти - додатковими окремими засобами відображення:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) ковзання;

(5) просторового положення;

(б) стабілізованого курсу;

(d) засобами для запобігання несправностям роботі визначеної у NCC.IDE.H.120(a)(4) і NCC.IDE.H.120(c)(2) системи індикації швидкості за приладами, які виникають через утворення конденсату або обледеніння;

(е) запасним джерелом статичного тиску;

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

(g) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервними приладами.

NCC.IDE.H.130 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно з IFR

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

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

Вертольоти, які мають MOPSC понад 9 місьць та експлуатуються згідно з IFR або в нічний час, повинні бути оснащені бортовою системою визначення погоди, коли останні метеорологічні повідомлення показують, що на маршруті можна очікувати грози або інших потенційно небезпечних погодних умов, які

розглядаються як такі, що можуть виявлятися бортовою системою визначення погодних умов.

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

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

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

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

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

NCC.IDE.H.160 Бортовий голосовий реєстратор

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

(b) CVR повинен зберігати записані дані не менше ніж за 2 попередні години.

(c) CVR повинен записувати такі дані з відміткою часу:

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

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

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

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

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

(e) З урахуванням вимог, зазначених у NCC.IDE.H.160 (d), та залежно від наявності електропостачання CVR повинен почати запис даних ще під час кабіної перевірки перед запуском двигуна на початку виконання польоту та продовжувати запис до кабіної перевірки відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

(f) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

NCC.IDE.H.165 Бортовий реєстратор польотних даних

(a) Вертольоти з МСТОМ понад 3175 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 01 січня 2016 року, повинні оснащуватися бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та зберігання даних і для якого передбачено метод негайного отримання даних з інформаційного носія.

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

(c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які дають змогу здійснювати точну кореляцію з даними, що відображаються для льотного екіпажу на приладах.

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

(е) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

NCC.IDE.H.170 Запис лінії передавання даних

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

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

(i) ініціювання передавання даних по каналу;

(ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;

(iii) адресного спостереження у польоті;

(iv) польотної інформації;

(v) наскільки це практично можливо, з огляду на архітектуру системи – спостереження за сповіщеннями/сигналами ПС;

(vi) наскільки це практично можливо, з огляду на архітектуру системи – дані експлуатаційного контролю;

(vii) наскільки це практично можливо, з огляду на архітектуру системи – графіками;

(2) інформацію, яка дає змогу здійснювати відповідне корегування з пов'язаними записами, які належать до даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами вертольота;

(3) інформацію про час та пріоритет повідомлень у лінії передавання даних з огляду на архітектуру системи.

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

(c) Реєстратор повинен забезпечувати зберігання записаних даних не менше ніж протягом строку, визначеного для CVR у NCC.IDE.H.160.

(d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

(е) Вимоги, що застосовуються до логіки запуску та зупинки реєстратора, відповідають вимогам, що застосовуються до логіки запуску та зупинки CVR, описаної у положеннях NCC.IDE.H.160(d) та NCC.IDE.H.160(e).

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

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

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

(а) Вертольоти повинні оснащуватися:

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

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

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

(4) системою безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту, вік якої не перевищує 24 місяців;

(5) на кожному кріслі члена льотного екіпажу - ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, складовою якої є пристрій автоматичного обмеження руху корпусу у випадку різкого гальмування;

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

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

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

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

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

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

NCC.IDE.H.190 Аптечка першої допомоги

(a) Вертольоти повинні мати на борту не менше ніж один комплект аптечки першої допомоги.

(b) Аптечки першої допомоги повинні бути:

(1) доступними для використання;

(2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із строком дії, який закінчився.

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

(a) Вертольоти без гермокабін, що виконують польоти на таких висотах, де відповідно до NCC.IDE.H.200(b) необхідно застосовувати додатковий кисень, повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.

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

(1) усіх членів льотного екіпажу та не менше ніж 10% пасажирів на більше ніж 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти у пасажирському салоні становить 10000 - 13000 футів;

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

NCC.IDE.H.205 Ручні вогнегасники

(a) Вертольоти повинні бути оснащені не менше ніж одним ручним вогнегасником, розташованим:

(1) у кабіні льотного екіпажу;

(2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ з кабіни льотного екіпажу до пасажирського салону.

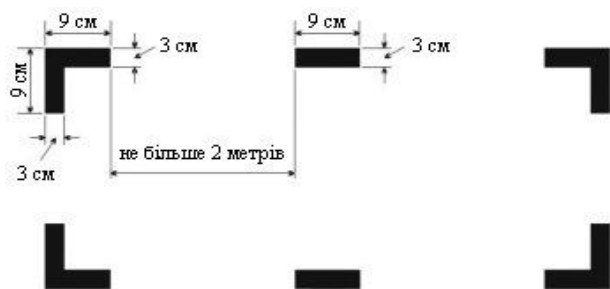
(b) Тип і кількість вогнегасної речовини для обов'язкових вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відповідному відсіку. При цьому тип вогнегасної речовини має бути обрано таким чином, щоб забезпечити безпечний рівень концентрації токсичного газу у відсіках, де перебувають люди.

NCC.IDE.H.210 Маркування зон аварійного вирубування обшивки

Маркування місць на фюзеляжі вертольота, придатних для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення надзвичайних ситуацій, здійснюється відповідно до малюнка 1.

Малюнок 1

Маркування зон аварійного вирубування обшивки



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

(a) Вертольоти повинні бути оснащені не менше ніж одним автоматичним ELT.

(b) Функціональні можливості ELT будь-якого типу повинні забезпечувати можливість передачі одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

NCC.IDE.H.225 Рятувальні жилети

(a) Вертольоти повинні бути оснащені рятувальними жилетами по одному для кожної особи, що перебуває на борту, або аналогічними пристроями забезпечення плавучості у випадку перевезення осіб віком менше ніж 24 місяці, які повинні розташовуватися у доступних місцях для забезпечення безпечної експлуатації:

(1) під час польотів над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній

крейсерській швидкості, якщо у разі критичної відмови двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні;

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

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

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

NCC.IDE.H.226 Захисні костюми членів екіпажу

Кожен член екіпажу повинен бути одягнений у захисний костюм в разі прийняття командиром ПС відповідного рішення на підставі оцінювання ризику та з урахуванням таких факторів:

(a) якщо виконуються польоти над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з маневром авторотації або безпечна вимушена посадка, де у разі критичної відмови двигуна вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні;

(b) отримані командиром ПС звіт про погоду або прогноз погоди вказують на те, що протягом польоту температура моря буде менше ніж +10° С.

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

Вертольоти, які експлуатуються:

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

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

повинні бути оснащені:

(1) вертоліт, який має на борту менше ніж 12 людей, не менше як одним рятувальним плотом із номінальною місткістю не менше від максимальної кількості людей на борту, розташованим на борту в такий спосіб, який максимально полегшує його швидке розгортання в аварійній ситуації;

(2) вертоліт, який має на борту понад 11 людей, не менш як двома рятувальними плотами, розташованими на борту в такий спосіб, який максимально полегшує їх швидке розгортання в аварійній ситуації; таких плотів має вистачити для розташування всіх людей на борту, а у випадку втрати

одного з таких плотів решта їх повинна витримувати певне перевантаження, щоб вмістити всіх людей на борту вертольота;

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

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

NCC.IDE.H.230 Рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, де умови для пошуку і рятування є вкрай складними, повинні бути оснащені:

(a) сигнальним обладнанням для подачі сигналів лиха;

(b) не менше ніж одним ELT;

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

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

Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води, повинні бути оснащені:

(а) якорем та іншими пристроями для забезпечення швартування, постановки на якір або переміщення вертольота на воді; такі бортові пристрої повинні мати відповідну вагу, розміри та характеристики керованості;

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

NCC.IDE.H.235 Всі вертольоти, що виконують польоти над водною поверхнею, - вимушена посадка на воду

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

NCC.IDE.H.240 Гарнітура

У разі потреби використання комунікаційного та/або навігаційного радіообладнання вертольоти повинні бути оснащені гарнітурою зі штанговим мікрофоном або аналогічним пристроєм із кнопкою передачі на пристрої керування; така гарнітура повинна бути у кожного пілота та/або члена льотного екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

NCC.IDE.H.245 Комунікаційне радіообладнання

(а) Вертольоти, які експлуатуються згідно з IFR або вночі, або коли цього вимагають застосовні правила польотів, повинні бути оснащені апаратурою радіозв'язку, яка за нормальних умов поширення радіохвиль повинна забезпечувати:

(1) двосторонній обмін інформацією з метою аеродромного навігаційного контролю;

(2) отримання метеорологічної інформації;

(3) двосторонній обмін інформацією протягом усього польотного часу з такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені відповідними державними органами;

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

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

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

NCC.IDE.H.250 Навігаційне обладнання

(a) Вертольоти повинні бути оснащені навігаційним обладнанням, яке забезпечує повітряну експлуатацію відповідно до:

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

(2) застосовних правил польотів.

(b) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання, щоб у разі відмови одного з блоків такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта такого обладнання забезпечила підтримання безпечної навігації відповідно до NCC.IDE.H.250 (a) або безпечне завершення відповідної дії у непередбачуваних обставинах.

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

(d) У разі необхідності PBN, ПС повинен відповідати вимогам сертифікації льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

NCC.IDE.H.255 Відповідач

Вертольоти повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з барометричною висотою та у разі

потреби будь-яким іншим типом відповідача SSR, який є необхідним для виконання даного рейсу.

NCC.IDE.H.260 Управління аеронавігаційними базами даних

(а) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються в сертифікованих системах ПС, повинні відповідати вимогам якості даних, що є достатніми для передбачуваного використання даних.

(b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне поширення та завантаження поточних та незмінених аеронавігаційних баз даних для всіх ПС, що потребують.

(с) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо звітності про події, як це визначене у цих Авіаційних правилах та згідно з нормативно-правовими актами в галузі цивільної авіації України, експлуатант повинен повідомляти постачальникам бази даних випадки помилок, суперечливих або відсутніх даних, від яких обґрунтовано може бути очікування, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У такому випадку експлуатант повинен повідомити льотний екіпаж та інший відповідний персонал і повинен переконатись, що ці дані не використовуються.

Директор департаменту
льотної експлуатації

О.І. Лісняк