

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

ДОДАТОК VIII

СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ
ЧАСТИНА – SPO (далі - Part-SPO)

SPO.GEN.005 Сфера дії

(a) Положення цього додатка VIII (Part-SPO) застосовуються до будь-якої спеціалізованої експлуатації, де ПС використовується для спеціалізованих видів діяльності, таких як сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама.

(b) Положення SPO.GEN.005(a) не застосовуються до некомерційної спеціалізованої експлуатації моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції повинна здійснюватися відповідно до положень додатка VII (Part-NCO).

(c) Шляхом відступу від положень SPO.GEN.005(a) експлуатація моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції може здійснюватися відповідно до положень додатка VII (Part-NCO) у таких випадках:

(1) змагальні польоти або льотна демонстрація за умови, що плата за такий політ обмежується відшкодуванням прямих витрат та є пропорційною внескам до щорічних витрат, так само як і призи, розмір яких визначається уповноваженим органом;

(2) десантування парашутистів, буксирування планерів або виконання пілотажних польотів організаціями з підготовки, схваленими відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», затверджених наказом Державіаслужби від 20.07.2017 № 565, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.08.2017 за № 1056/30924, або організаціями, створеними з метою пропаганди повітряного спорту або авіації дозволя, за умови, що ПС експлуатується організацією, яка є власником або орандарем на умовах лізингу без екіпажу, виконання польоту не приносить прибутку іншій особі, окрім цієї організації, і коли до польотів залучаються особи, не пов'язані з організацією, і така діяльність не є основною.

ПІДЧАСТИНА А

Загальні положення

SPO.GEN.100 Уповноважений орган

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

SPO.GEN.101 Методи відповідності

Експлуатант може застосовувати альтернативні до встановлених уповноваженим органом методів відповідності з метою дотримання відповідності вимогам цих Авіаційних правил та нормативно-правовим актам у галузі цивільної авіації України.

SPO.GEN.102 Планери з маршовими двигунами, мотопланери та комбіновані аеростати

(a) Експлуатація планерів з маршовими двигунами повинна здійснюватися відповідно до вимог, установлених для:

(1) літаків, обладнаних двигунами;

(2) планерів, що експлуатуються без двигунів.

(b) Планери з маршовими двигунами повинні бути обладнані відповідно до вимог, що застосовуються до літаків, якщо інше не зазначено в підчастині D.

(c) Мотопланери, за винятком планерів з маршовими двигунами, повинні бути оснащені та експлуатуватися відповідно до вимог, що застосовуються до планерів.

(d) Експлуатація змішаних аеростатів повинна здійснюватися відповідно до вимог, що встановлюються для теплових аеростатів.

SPO.GEN.105 Обов'язки членів екіпажу

(a) Кожен член екіпажу повинен відповідально та сумлінно виконувати свої обов'язки. Обов'язки членів екіпажу встановлені стандартними експлуатаційними процедурами та, де застосовується, керівництвами з експлуатації.

(b) Під час критичних фаз польоту та у будь-якому іншому випадку на вимогу командира в інтересах безпеки польоту кожен член екіпажу повинен бути закріпленим на встановленому для нього місці, якщо інше не визначено стандартними процедурами. Це положення не стосується екіпажів повітряних куль та аеростатів.

(c) Під час виконання нічних польотів члени екіпажу, які перебувають на своєму робочому місці, повинні пристібатися ременями безпеки.

(d) Протягом усього польоту не менше ніж один член льотного екіпажу, що має відповідну кваліфікацію, повинен здійснювати управління ПС.

(e) Член екіпажу не допускається до виконання обов'язків на борту ПС у випадку:

(1) якщо він відчуває втому, як зазначено у пункті 7.f. доповнення I до цих Авіаційних правил, або симптоми, що перешкоджають виконанню ним своїх обов'язків, або

(2) якщо він перебуває під впливом психоактивних речовин або алкоголю чи інших речовин, як зазначено у пункті 7.g. доповнення I до цих Авіаційних правил.

(f) Член екіпажу, що виконує обов'язки в більше ніж одного експлуатанта, повинен:

(1) вести особисті записи щодо польоту, часу виконання обов'язків та відпочинку відповідно до вимог законодавства, та;

(2) забезпечувати кожного експлуатанта даними щодо розкладу виконання обов'язків відповідно до вимог FTL.

(g) Кожний член екіпажу повинен повідомити командира ПС щодо:

(1) відмов, пошкоджень або дефектів, які можуть впливати на стан льотної придатності або безпечне функціонування ПС, включаючи аварійні системи; або

(2) будь яких інцидентів, що відбулися або могли бути небезпечними та вплинути на безпеку польоту.

SPO.GEN.106 Вимоги до спеціалістів, що виконують завдання

(a) Спеціаліст є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, визначених стандартними експлуатаційними процедурами.

(b) За виключенням аеростатів, під час критичних фаз польоту та в будь-якому іншому випадку на вимогу командира в інтересах безпеки польоту кожний спеціаліст повинен бути закріпленим на встановленому для нього місці, якщо інше не визначено стандартними експлуатаційними процедурами.

(c) Спеціаліст повинен переконатися в тому, що він закріплений пристроєм для фіксації під час виконання робіт з відчиненими або демонтованими вихідними дверима.

(d) Кожний спеціаліст зобов'язаний повідомити командира щодо:

(1) відмов, пошкоджень або дефектів, які можуть мати вплив на стан льотної придатності або безпечне функціонування ПС, включаючи аварійні системи; або

(2) інцидентів, що відбулися або можуть бути небезпечними та вплинути на безпеку польоту.

SPO.GEN.107 Обов'язки та повноваження командира

(а) Командир є відповідальним за:

(1) безпеку ПС, членів екіпажу, спеціалістів на борту та вантажу під час експлуатації;

(2) початок, продовження, припинення або зміни в порядку виконання польоту в інтересах безпеки польоту;

(3) повне виконання всіх експлуатаційних процедур та чек-листів відповідно до визначених керівництв;

(4) прийняття рішення щодо виконання польоту тільки після виконання вимог, визначених у пункті 2.а.3 доповнення І до цих Авіаційних правил, таких як:

(i) ПС є льотнопридатним;

(ii) ПС має чинне реєстраційне свідоцтво;

(iii) прилади та обладнання, необхідні для виконання польотного завдання, встановлено та є справним, при цьому допускається несправність деякого обладнання відповідно до MEL або іншого еквівалентного документа, як визначено в SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105, SPO.IDE.B.105;

(iv) маса та положення центру тяжіння дають змогу виконувати політ у межах, встановлених експлуатаційною документацією (не застосовується до аеростатів та повітряних куль);

(v) обладнання та багаж належним чином завантажено та закріплено;

(vi) експлуатаційні обмеження ПС, визначені в керівництві з льотної експлуатації, не буде перевищено на жодному етапі польоту; та

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

(5) прийняття рішення щодо початку польоту, якщо він, член екіпажу або спеціаліст не спроможні виконувати свої обов'язки через поранення, хворобу, втому або перебування під впливом психоактивних речовин;

(6) продовження польоту далі ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, метеоумови якого дозволяють здійснити посадку, якщо рівень спроможності будь-кого з членів екіпажу або спеціалістів виконувати свої функції знизився внаслідок втоми, хвороби або нестачі кисню;

(7) прийняття рішення щодо приймання ПС за наявності несправностей відповідно до MEL або переліку відхилення конфігурації (CDL), якщо це можливо;

(8) запис витрат витратних матеріалів (паливно-мастильних та інших), відомих та можливих дефектів у роботі систем ПС після закінчення польоту або серії польотів у технічному журналі ПС або 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 повинен мати повноваження відмовити в посадці на борт ПС будь-якій особі та заборонити завантаження будь-якого вантажу, якщо це може становити потенційну загрозу безпеці ПС чи особам на його борту.

(c) Командир повинен якомога швидше повідомити службу ATS про будь-які виявлені небезпечні погодні умови або умови польоту, які можуть вплинути на безпеку інших ПС.

(d) Положення SPO.GEN.107(a) (б) не застосовуються у випадку наявності на борту ПС двох та більше членів екіпажу, у такому випадку командир може продовжити політ далі ніж до найближчого аеродрому, при наявності процедур з виправлення наслідків на місці.

(e) В аварійній ситуації, яка передбачає негайне прийняття рішень та вжиття заходів, командир повинен виконати дії, які він вважає потрібними за наявних обставин відповідно до пункту 7.d. доповнення I до цих Авіаційних правил. У таких випадках командир ПС може відхилятися від установлених правил, експлуатаційних процедур та методів в інтересах безпеки.

(f) командир повинен невідкладно надати уповноваженому органу звіт про випадок незаконного втручання та проінформувати відповідний орган місцевої влади;

(g) командир повинен проінформувати найближчий відповідний орган влади у найбільш оперативний спосіб про будь-який інцидент, пов'язаний з ПС, унаслідок якого людина отримала серйозну травму чи загинула або ПС та майно зазнало суттєвих пошкоджень.

SPO.GEN.108 Обов'язки та повноваження командирів аеростатів

Командири аеростатів додатково до положень SPO.GEN.107:

(a) є відповідальними за передпольотний інструктаж персоналу, який бере участь у наповненні та спорожненні оболонок аеростатів;

(b) повинні забезпечити, щоб жодна особа не палила на борту або поблизу аеростата; та

(c) є відповідальними за забезпечення персоналу, який бере участь у наповненні та спорожненні оболонок аеростатів, відповідним захисним одягом.

SPO.GEN.110 Дотримання законів, регламентів та процедур

Командир, члени екіпажу та спеціалісти повинні дотримуватись законів, регламентів та процедур тієї держави, на території якої здійснюється експлуатація.

SPO.GEN.115 Спільна мова

Експлуатант повинен забезпечити, щоб члени екіпажу та спеціалісти могли спілкуватися спільною мовою.

SPO.GEN.119 Руління ПС

Експлуатант повинен установити процедури руління ПС для забезпечення безпечної експлуатації та для посилення безпеки на злітно-посадковій смузі.

SPO.GEN.120 Руління літаків

Експлуатант повинен забезпечити, щоб управління ПС під час руління в зоні руху аеродрому здійснювала особа, яка:

(a) є пілотом з відповідною кваліфікацією; або

(b) призначена експлуатантом, та:

(1) пройшла підготовку з руління ПС;

(2) пройшла підготовку з ведення радіозв'язку, якщо радіозв'язок вимагається;

(3) отримала інструктаж щодо розмітки, маршрутів, написів, маркування, вогнів, а також знання сигналів, команд, фразеології та процедур управління рухом;

(4) відповідає експлуатаційним стандартам, необхідним для здійснення безпечного руління по аеродрому.

SPO.GEN.125 Розкручування ротора несучого гвинта

Розкручування ротора несучого гвинта вертольоту з метою наступного виконання польоту може здійснювати тільки кваліфікований пілот.

SPO.GEN.130 Портативні електронні пристрої

Експлуатант не повинен дозволяти жодній особі на борту ПС використовувати портативні електронні пристрої (PED), що можуть вплинути на роботу систем та обладнання ПС.

SPO.GEN.135 Інформування про аварійне та рятувальне обладнання, що розміщується на борту

(a) Експлуатант повинен мати перелік аварійного та рятувального обладнання, щоб у будь-який час мати можливість повідомити про нього до координаційного центру пошуку та рятування.

SPO.GEN.140 Документація, керівництва та інформація, яка повинна перебувати на борту

(a) На борту кожного ПС, який виконує політ, повинні бути у вигляді оригіналу або копії, якщо не зазначено інше, такі документи, керівництва та інформація::

(1) керівництво з льотної експлуатації ПС (AFM) або еквівалентний(і) документ(и);

(2) оригінал реєстраційного посвідчення;

(3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

(4) сертифікат шуму, якщо застосовно;

(5) копія заявки на сертифікат експлуатанта, як визначено в ORO.DEC.100, або, якщо застосовно, дозвіл, як визначено в ORO.SPO.110;

(6) перелік спеціальних дозволів, якщо стосується;

(7) оригінал дозволу на бортові радіостанції (якщо застосовно);

(8) поліс страхування відповідальності перед третіми особами;

(9) завдання на політ або його еквівалент для ПС;

(10) технічний бортовий журнал ПС, якщо застосовно;

(11) деталі наданого польотного плану ATS, якщо застосовно;

(12) чинні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту зони майбутнього польоту і всіх маршрутів, на які може бути змінено маршрут майбутнього польоту;

(13) процедури та візуальні інформаційні сигнали для використання перехопленим ПС і ПС, яке перехоплює;

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

(15) чинні частини/розділи керівництва з виконання польотів, які стосуються обов'язків членів екіпажу та спеціалістів. Така документація повинна бути для них доступною;

(16) перелік мінімального обладнання (MEL) або перелік відхилень від нормальної конфігурації (CDL), якщо застосовно;

(17) відповідні повідомлення NOTAM та документи аеронавігаційної інформації;

(18) відповідна метеорологічна інформація, у разі потреби;

(19) вантажна декларація, якщо застосовно;

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

(b) Незважаючи на положення SPO.GEN.140(a), документи та інформація, наведені у SPO.GEN.140(a)(2)-(a)(11) та SPO.GEN.140(a)(14), SPO.GEN.140(a)(17), SPO.GEN.140(a)(18) та SPO.GEN.140(a)(19), можуть зберігатися на аеродромі або експлуатаційному майданчику польотів:

(1) що мають намір злетіти або здійснити посадку на одному і тому самому аеродромі або майданчику; або

(2) залишаються в межах відстані або району визначеного уповноваженим органом відповідно до ARO.OPS.210.

(c) Незважаючи на положення (a), під час виконання польотів на повітряних аеростатах та планерах, за винятком планерів з маршовими двигунами, документація та інформація, зазначені в SPO.GEN.140 (a)(1)–(a)(10),

SPO.GEN.140(a)(13)–(a)(19), може перевозитися в супроводжуючому транспортному засобі.

(d) У випадку втрати або викрадення документів, зазначених у SPO.GEN.140(a)(2)–(a)(8), експлуатація може не припинятися до досягнення пункту призначення або пункту, у якому може бути забезпечено заміну документів.

(e) Експлуатант повинен надати на вимогу представника уповноваженого органу документацію, визначену обов'язковою для перебування на борту.

SPO.GEN.145 Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання – експлуатація ПС складної конструкції

(a) Одразу після авіаційної події, серйозного інциденту або події, ідентифікованих експертною установою з розслідування, експлуатант ПС повинен зберігати оригінальні записані дані протягом 60 днів або протягом, іншого періоду часу, визначеного експертною установою з розслідування.

(b) Експлуатант повинен проводити експлуатаційні перевірки та оцінку записів FDR, CVR та реєстратора каналу зв'язку для забезпечення постійної справності реєстраторів.

(c) Експлуатант повинен зберігати записи за період роботи польотних реєстраторів, як визначено в SPO.IDE.A.145 або SPO.IDE.H.145, за винятком того, що для цілей тестування та налаштування самописців до однієї години найстарішої записаної інформації за час тестування може бути видалено.

(d) Експлуатант ПС повинен мати та в разі потреби оновлювати документацію, яка містить інформацію, необхідну для конвертації первинної інформації з FDR в інформацію, виражену в інженерних одиницях.

(e) Експлуатант ПС повинен забезпечити доступ до записів бортових самописців, якщо це визначено уповноваженим органом.

(f) 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.

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..

(g) Матеріали записів FDR чи каналу зв'язку повинні використовуватися з іншою метою, ніж розслідування авіаційної події або інциденту, лише якщо ці матеріали:

1) експлуатант використовує з метою технічного обслуговування або підтримання льотної придатності;

2) не ідентифіковані; або

3) надані відповідно до процедур безпеки.

SPO.GEN.150 Транспортування небезпечних вантажів

(a) Повітряне перевезення небезпечних вантажів повинно здійснюватися відповідно до положень Додатка 18 до Чиказької конвенції, з останніми поправками, які містяться у «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітрю» (ICAO Doc 9284-AN/905) (далі - Технічні інструкції), включаючи всі доповнення або зміни, а також додатки до цього документа.

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

(1) якщо на такі вантажі не поширюється під дія положень Технічних інструкцій відповідно до розділу 1 Технічних інструкцій, або

(2) якщо такі вантажі перевозяться спеціалістами або членами екіпажу чи такі вантажі перебувають у багажі окремо від власника відповідно до розділу 8 зазначених вище Технічних інструкцій;

(3) вантаж перебуває на борту ПС зі спеціальною метою відповідно до Технічної інструкції;

(4) вони використовуються в інтересах безпеки польотів, коли перевезення на борту літака є обґрунтованим, щоб забезпечити їх своєчасну доступність в оперативних цілях незалежно від того, чи такі предмети та речовини потрібно перевозити або передбачені для використання у зв'язку з певним рейсом.

(с) Експлуатант повинен встановити процедури із забезпечення можливих заходів для запобігання несанкціонованому (випадковому) перевезенню небезпечних вантажів на борту.

(d) Експлуатант повинен забезпечити персонал всією необхідною інформацією для виконання обов'язків, як визначено Технічними інструкціями.

(e) Експлуатант повинен відповідно до Технічних інструкцій негайно повідомити уповноважений орган та відповідний орган держави у випадку:

(1) авіаційної події чи інциденту з небезпечним вантажем;

(2) виявлення небезпечних речовин або предметів, які перевозяться фахівцями служби або членами екіпажу, або в багажі, якщо вони не відповідають Частині 8 Технічних інструкцій.

(f) Експлуатант повинен забезпечити інформування фахівців щодо небезпечних вантажів.

(g) Експлуатант повинен забезпечити запис інформації про перевезення небезпечних вантажів, отриманої з пунктів передачі (отримання) вантажу, як визначено Технічними інструкціями.

SPO.GEN.155 Скидання небезпечних вантажів

Заборонено виконувати політ над густонаселеними районами міст, інших населених пунктів та над скупченнями людей на відкритих місцях під час скидання небезпечного вантажу.

SPO.GEN.160 Носіння та застосування зброї

(a) Якщо на борту під час польоту перевозиться зброя для виконання спеціальних завдань, то експлуатант повинен забезпечити надійне закріплення на період, коли вона не використовується.

(b) Спеціалісти повинні вжити всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки ПС, осіб на борту та на землі під час використання зброї.

SPO.GEN.165 Вхід до кабіни льотного екіпажу

Командир приймає остаточне рішення щодо допуску до кабіни льотного екіпажу та повинен забезпечити, щоб:

(a) у разі допуску до кабіни льотного екіпажу не відбувалося відволікання або втручання в управління польотом;

(b) усі особи, які перевозяться у кабіні льотного екіпажу, були ознайомлені з відповідними правилами техніки безпеки.

ПІДЧАСТИНА В

Експлуатаційні процедури

SPO.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Експлуатант повинен використовувати тільки ті аеродроми або експлуатаційні майданчики, які відповідають типу ПС та виду експлуатації.

SPO.OP.105 Визначення ізолюваного аеродрому - для літаків

Під час вибору запасного аеродрому та паливної політики експлуатант повинен вважати аеродром ізолюваним, якщо відстань від нього до найближчого аеродрому відповідає значенням часу, більшим ніж:

(a) для літаків з поршневіми двигунами – 60 хв.;

(b) для літаків з турбогвинтовими та турбореактивними двигунами – 90 хв.

SPO.OP.110 Експлуатаційний мінімум аеродрому - для літаків та вертольотів

(а) Під час виконання польотів за IFR експлуатант або командир повинен визначити експлуатаційний мінімум для кожного вильоту, пункту призначення та запасного аеродрому, який буде використовуватись. Такий мінімум повинен:

(1) бути не нижчим, ніж установлений державою, на території якої розташовується аеродром, за винятком наявності спеціального дозволу цієї держави;

(2) для виконання польотів в умовах низької видимості - бути затвердженим уповноваженим органом відповідно до підчастини Е додатка V (Part-SPA) до цих Авіаційних правил.

(б) Під час визначення експлуатаційного мінімуму для аеродрому експлуатант або командир повинен враховувати:

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

(2) кваліфікацію і досвід льотного екіпажу та їх склад, якщо застосовно;

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

(4) відповідність та експлуатаційні характеристики наявних візуальних та радіотехнічних наземних засобів;

(5) обладнання, що є на ПС для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, посадки, відходу на друге коло та повторного заходження на посадку;

(6) перешкоди під час заходження на посадку, повторного заходження та набору висоти повинні враховуватись для виконання непередбачуваних процедур;

(7) необхідний запас висоти над перешкодами для процедури заходження на посадку за приладами;

(8) наявні засоби визначення та передачі метеорологічних умов;

(9) методику пілотування, що застосовується під час виконання заходження на посадку.

(с) Мінімум для спеціальних процедур заходження на посадку та приземлення повинен застосовуватися, якщо:

(1) наземне обладнання, необхідне для зазначених процедур, наявне та справне;

(2) функціонують необхідні для заходження на посадку бортові системи ПС;

(3) ПС відповідає необхідним льотно-технічним характеристикам;

(4) льотний екіпаж має відповідну кваліфікацію.

SPO.OP.111 Експлуатаційний мінімум аеродрому за NPA, APV, CAT I

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

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

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

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

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

(5) мінімальної висоти прийняття рішення в AFM або еквівалентному документі, якщо в ньому зазначено такий параметр.

(b) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFA повинна бути не менше, ніж найбільша з:

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

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

(3) мінімальної відносної висоти зниження (MDH), визначеної в AFM,
якщо в ньому зазначено 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 маяком або без дальномірного радіомаяка (DME)	250
Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) (закінчується на ½ морської милі)	250
SRA (закінчується на 1 морський 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

SPO.OP.112 Експлуатаційний мінімум аеродрому для літаків під час виконання польотів по колу

(a) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації заходження з кола літаків повинна бути не менше, ніж найбільша з:

(1) опублікована мінімальна безпечна висота над перешкодами для цієї категорії ПС;

(2) мінімальної висоти для експлуатації заходження з кола, наведеної в таблиці 1;

(3) висоти прийняття рішення/мінімальної висоти прийняття рішення попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

(b) Мінімальна горизонтальна видимість під час виконання польотів по колу повинна бути не менше, ніж:

(1) видимість польотів по колу для цієї категорії ПС, якщо опубліковано

(2) мінімальна видимість, наведена в таблиці 2; або

(3) дальність видимості на ЗПС/конвертована метеорологічна видимість (RVR/CMV) попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

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

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

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

SPO.OP.115 Процедури вильоту та заходження на посадку для літаків та вертольотів

(a) Командир ПС повинен використовувати процедури вильоту та заходження на посадку, які були схвалені державою розташування аеродрому,

якщо такі процедури офіційно встановлені для відповідної злітно-посадкової смуги чи FATO.

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

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

(2) наведення авіадиспетчерською службою руху за допомогою радіолокатора.

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

SPO.OP.116 PBN навігація – літаки та вертольоти

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

(a) 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.

SPO.OP.120 Процедури зниження шумів

Командир повинен діяти відповідно до опублікованих процедур зниження шумів для мінімізації впливу шуму, який створюється ПС, забезпечуючи при цьому пріоритет безпеки польоту над забезпеченням зниження шумів.

SPO.OP.121 Процедури зниження шумів для аеростатів

Командир повинен виконувати впроваджені експлуатаційні процедури для мінімізації впливу шуму, який створюється тепловою системою аеростата, забезпечуючи при цьому пріоритет безпеки польоту над забезпеченням зниження шумів.

SPO.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 вище способу. Такі мінімальні висоти прольоту не можуть бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає ПС.

SPO.OP.130 Забезпечення паливом та мастилами – літаки

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

(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.

(б) Під час розрахунку кількості необхідного палива, включаючи запас на випадок непередбачуваних 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 застосовно;

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

(с) Якщо потрібно змінити план польоту в повітрі для перепланування польоту на інше місце призначення, то це дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, буде дотримано всі застосовні вимоги.

SPO.OP.131 Забезпечення паливом та мастилом – вертольоти

(а) 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:

(і) якщо запасний аеродром не потрібний або немає придатного за погодними умовами аеродрому - польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика очікуваної посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 м (1500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, після чого виконання заходження на посадку та посадки; або

(ii) якщо необхідний запасний аеродром - польоту та виконання заходження на посадку і 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, після чого виконання заходження на посадку та посадки.

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

(1) прогнознi метеорологічні умови;

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

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

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

(c) Якщо потрібно 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.

SPO.OP.132 Планування та забезпечення паливом і баластом – аеростати

(a) Командир аеростата може прийняти рішення про початок польоту лише у випадку, якщо запас палива та баласту є достатнім для польоту протягом 30 хвилин.

(b) Під час розрахунку палива та баласту повинно бути враховано такі умови:

- (1) дані, надані виробником аеростата;
- (2) розрахована маса;
- (3) очікувані метеорологічні умови;
- (4) процедури та обмеження провайдера аеронавігаційного забезпечення.

SPO.OP.135 Інструктування щодо безпеки

(a) Експлуатант повинен забезпечити обов'язкове проходження спеціалістами перед польотом інструктажу щодо:

- (1) аварійного обладнання та процедур;
- (2) експлуатаційних процедур, пов'язаних із виконанням спеціальних завдань, перед кожним польотом або серією польотів.

(b) Інструктаж, зазначений в SPO.OP.135 (a)(2), може бути перенесено на період початкової або періодичної програми підготовки. У такому випадку експлуатант повинен установити терміни дії цього інструктажу.

SPO.OP.140 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.

SPO.OP.145 Запасні аеродроми зльоту – моторні літаки складної конструкції

(a) У разі виконання польотів згідно з IFR командир ПС повинен визначити в плані польоту не менше ніж один запасний аеродром вильоту, я придатний за погодними умовами, якщо погодні умови на аеродромі вильоту дорівнюють застосовним експлуатаційним мінімумам або нижчі від них, чи 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 з 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 з трьома двигунами та більше – не більше від дистанції, яка є еквівалентною 2 годинам польоту з одним непрацюючим двигуном (OEI) на крейсерській швидкості згідно з AFM при стандартній температурі в нерухомому повітрі.

(с) Необхідною умовою вибору аеродрому як запасного аеродрому вильоту є наявність даних на час запланованого використання показували, які вказують на те, що умови на такому аеродромі дорівнюють застосовним експлуатаційним мінімумам для запланованої експлуатації або вищі від них.

SPO.OP.150 Запасні аеродроми призначення – літаки

У разі виконання польотів згідно з IFR командир ПС повинен визначити в плані польоту не менше ніж один запасний аеродром призначення, придатний за погодними умовами, за винятком:

(а) випадку, якщо доступні метеорологічні дані вказують на те, що за більш короткий період з двох таких, один із яких починається за 1 годину до і закінчується через 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 саме посадки можливо виконати у візуальних метеорологічних умовах (VMC); або

(b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:

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

(2) доступні метеорологічні дані вказують на те, що за більш короткий період з двох таких, 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:

(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.

SPO.OP.151 Запасні аеродроми призначення – вертольоти

У разі виконання польотів згідно з IFR командир ПС повинен визначити в плані польоту не менше ніж один запасний аеродром призначення, придатний за погодними умовами, за винятком:

(a) випадку, коли для аеродрому запланованої посадки призначена процедура точного заходження на посадку за приладами, а доступні метеорологічні дані вказують на те, що за більш короткий період з двох таких, 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 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.

SPO.OP.152 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.

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

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

(b) Для всіх інших видів палива, має бути вжито всіх необхідних запобіжних заходів, а керування ПС повинен здійснювати кваліфікований персонал, який буде готовий ініціювати евакуацію з ПС та керувати нею у найбільш практичний та оперативний спосіб.

SPO.OP.160 Використання гарнітури

За винятком аеростатів кожен член льотного екіпажу, що виконує службові функції та перебуває в кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або аналогічний пристрій. Така гарнітура повинна використовуватися як основний пристрій для голосового зв'язку зі службою ATS.

SPO.OP.165 Паління

Командир не повинен допускати паління на борту під час заправки паливом або дозаправки ПС.

SPO.OP.170 Метеорологічні умови

(a) Під час 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 застосовним експлуатаційним мінімумам VFR або вищі від них.

(b) Під час виконання польотів згідно з IFR командир ПС 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 хоча б на одному із запасних аеродромів призначення) дорівнюватимуть відповідним застосовним експлуатаційним мінімумам аеродрому або будуть вищими за них.

(c) Якщо окремі сегменти польоту виконуються згідно з VFR та IFR, визначені у SPO.OP.170(a) та SPO.OP.170(b) метеорологічні дані повинні застосовуватися відповідно.

SPO.OP.175 Обледеніння та інші забруднення - наземні процедури

(a) Командир може починати зліт тільки за умови, якщо ПС не має зовнішніх відкладень, які можуть погіршити льотно-технічні характеристики та керованість ПС, за винятком випадків забруднень та відкладень, дозволених AFM.

(b) У випадку використання ПС складної конструкції експлуатант повинен встановити процедури, яких необхідно дотримуватись під час здійснення наземних заходів щодо очищення ПС від льоду, запобігання

обледенінню ПС та відповідних перевірок, що забезпечить безпечну експлуатацію ПС.

SPO.OP.176 Обледеніння та інші забруднення - льотні процедури

(a) Командир може прийняти рішення або свідомо виконувати політ в умовах можливого або наявного обледеніння лише у випадку, якщо ПС обладнано та сертифіковано для польотів у таких умовах, як вказано в пункті 2.a.5 доповнення I до цих Авіаційних правил.

(b) Якщо інтенсивність обледеніння ПС перевищує сертифіковану або ПС не сертифіковане для польотів в умовах можливого обледеніння, командир повинен негайно вийти із зони обледеніння шляхом зміни ешелону та/або маршруту польоту і в разі потреби повідомити про аварійну ситуацію службу АТС.

(c) У випадку використання ПС складної конструкції експлуатант повинен встановити процедури для польотів в умовах очікуваного або наявного обледеніння.

SPO.OP.180 Умови для зльоту - літаки та вертольоти

Перед початком зльоту, командир ПС повинен переконатися, що:

(a) згідно з отриманою інформацією, 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 застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

SPO.OP.181 Умови для зльоту – аеростати

Перед початком зльоту командир повинен переконатись, що виходячи з наявної інформації метеоумови на аеродромі/експлуатаційній базі не перешкоджатимуть безпечному зльоту.

SPO.OP.185 Імітація позаштатних ситуацій у польоті

Під час перебування на борту ПС спеціалістів, за винятком випадків проведення їх підготовки, командир не повинен виконувати імітацію:

(a) ситуації, яка вимагає застосування позаштатних або аварійних процедур; або

(b) польоту в складних метеорологічних умовах (ІМС).

SPO.OP.190 Контроль за паливом у польоті

(a) Експлуатант повинен впровадити процедури для забезпечення проведення перевірки та контролю палива у польоті.

(b) Командир ПС має періодично перевіряти кількість палива у польоті, щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запас палива, яке потрібно для продовження польоту до безпечного за погодними умовами аеродрому або злітно-посадкової смуги, і запланована кількість резервного палива згідно з положеннями SPO.OP.130 та SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Використання додаткового кисню

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалісти та члени екіпажу ПС використовували кисневе обладнання постійно, коли висота в кабіні ПС перевищує 10000 футів протягом більш ніж 30 хвилин, та у всіх випадках, коли вона перевищує 13000 футів, якщо інше не визначено уповноваженим органом та SOP.

(b) Положення SPO.OP.195(a) можуть не застосовуватися у разі короткочасного виходу на висоту понад 13000 футів визначеної тривалості без використання кисневого обладнання на ПС та вертольотах іншої ніж складної конструкції, за винятком випадків експлуатації із застосуванням парашутної техніки, лише за попереднім схваленням уповноваженого органу на основі того, що:

(1) тривалість виходу на висоту понад 13000 футів не повинна перевищувати 10 хвилин або, якщо потрібно більше часу, ця тривалість повинна бути строго обмежена періодом виконання спеціального завдання;

(2) висота польоту не повинна перевищувати 16000 футів;

(3) інструктаж з безпеки відповідно до SPO.OP.135 повинен містити відповідну інформацію для членів екіпажу та бортової команди про можливий вплив на організм кисневого голодування;

(4) наявність SOP для експлуатації в умовах, визначених (1), (2) та (3);

(5) наявність в експлуатанта досвіду виконання польотів на висотах понад 13000 футів без використання кисневого обладнання;

(6) наявність індивідуального досвіду в членів екіпажу та спеціалістів та їх фізіологічна адаптація до великих висот;

(7) висота місця базування експлуатанта або звідки виконується експлуатація.

SPO.OP.200 Виявлення наближення до земної поверхні

(a) У разі надмірної близькості до землі, яку виявив член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне зближення із землею, відповідальний пілот повинен негайно здійснити коригувальні заходи задля відновлення безпечних умов польоту.

(b) Систему попередження про небезпечне зближення із землею може бути вимкнено під час виконання деяких спеціальних завдань, виконання яких вимагає, щоб висота польоту ПС перебувала в межах висоти, яка є меншою за висоту спрацьовування системи попередження про небезпечне зближення із землею.

SPO.OP.205 Бортова система попередження зіткнення (ACAS)

(a) 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 .

(b) ACAS II може бути відключеною під час виконання тих спеціальних задач, виконання яких вимагає, щоб ПС експлуатувались на дистанції одне від одного нижчій ніж та, що спричиняє спрацювання ACAS.

SPO.OP.210 Умови заходження на посадку та умови посадки - літаки та вертольоти

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.

SPO.OP.215 Початок та продовження заходження на посадку - літаки та вертольоти

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

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

(1) на висоті 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.

(c) Якщо параметри RVR не є доступними, їх може бути отримано 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 маневру заходження на посадку на висоті DA/H або MDA/H є визначеним та перебуває під належним контролем.

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

SPO.OP.225 Експлуатаційні обмеження - теплові аеростати

(a) Теплові аеростати не можуть здійснювати посадку в нічний час, за винятком аварійних ситуацій.

(b) Теплові аеростати можуть здійснювати зліт у нічний час лише за наявності на борту запасу палива, достатнього для здійснення посадки у світлий час доби.

SPO.OP.230 Стандартні експлуатаційні процедури

(a) Перед початком спеціалізованої експлуатації експлуатант повинен здійснити оцінку ризиків, оцінюючи складність діяльності для визначення

небезпеки та пов'язаних з експлуатацією ризиків, та впровадити пом'якшувальні заходи.

(b) На основі оцінювання ризиків експлуатант повинен впровадити спеціальні експлуатаційні процедури (SOP), що стосуються спеціалізованої експлуатації та ПС, що використовуються, враховуючи вимоги підчастини E. SOP повинно бути частиною керівництва з експлуатації або окремим документом. SOP підлягає регулярному перегляду та оновленню в разі потреби.

(c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалізована експлуатація виконувалася відповідно до SOP.

ПІДЧАСТИНА С

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

SPO.POL.100 Експлуатаційні обмеження - усі типи ПС

(a) На будь-якому етапі польоту завантаження, маса та, за винятком аеростатів, положення центру тяжіння ПС повинні відповідати обмеженням, встановленим відповідними керівництвами з експлуатації.

(b) На борту повинні перебувати плакати, переліки, маркування інструментів або їх поєднання, що містять ті експлуатаційні обмеження, передбачені AFM як візуальні засоби повідомлення.

SPO.POL.105 Маса і центрування

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса та, за винятком аеростатів, положення центру тяжіння ПС були встановлені реальним зважуванням перед передачею ПС на обслуговування. Сумарний вплив модифікацій та виконаних ремонтних робіт на масу та центрування ПС повинен бути розрахований та належним чином задокументований. Командир повинен мати доступ до такої інформації. ПС підлягає переважуванню, якщо вплив модифікацій на масу та центрування ПС точно невідомий.

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

SPO.POL.110 Система контролю маси та центрування - комерційна експлуатація літаків та вертольотів та некомерційна експлуатація моторних ПС складної конструкції

(a) Експлуатант повинен встановити систему контролю маси та центрування ПС для визначення перед кожним польотом або серією польотів таких характеристик:

- (1) суха експлуатаційна маса ПС;
- (2) маса вантажу, що перевозиться;
- (3) маса заправленого палива;
- (4) завантаження ПС та розподіл вантажу;
- (5) злітна маса, посадкова маса та маса без палива;

(б) припустиме (прийнятне) центрування ПС.

(b) Льотний екіпаж повинен бути забезпечений засобами моделювання та перевірки розрахунків маси та центрування, що базуються на електронних обчисленнях.

(c) Експлуатант повинен встановити процедуру, щоб командир мав можливість визначити масу палива, використовуючи його фактичну питому вагу, а якщо питома вага невідома, то вона розраховується за методом, визначеним у керівництві з експлуатації.

(d) Командир повинен забезпечити, щоб:

(1) завантаження ПС виконувалось під наглядом кваліфікованого персоналу;

(2) вантаж, що перевозиться, відповідав даним, що використовуються під час обчислення маси та центрування ПС.

(e) Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації принципи та методи, що застосовуються під час завантаження ПС та в системі контролю маси та балансування, які відповідають вимогам, викладеним в SPO.POL.110 (a) – (d). Ця система повинна охоплювати всі види робіт, які виконує експлуатант.

SPO.POL.115 Дані та документація щодо маси та центрування ПС - комерційна експлуатація літаків та вертольотів та некомерційна експлуатація моторних ПС складної конструкції

(а) Перед кожним рейсом експлуатант повинен визначити дані щодо маси та центрування і задокументувати їх, точно обумовлюючи навантаження і його розташування. При цьому навантаження і його розташування не повинні перевищувати встановлені ліміти щодо маси та балансування судна. Документація щодо маси та центрування ПС повинна включати такі дані:

- (1) реєстрацію та тип ПС;
- (2) умовне позначення, номер та дату рейсу, якщо застосовно;
- (3) прізвище командира ПС;
- (4) прізвище особи, яка здійснювала підготовку цієї документації;
- (5) суху експлуатаційну масу та центрування ПС;
- (6) масу палива під час зльоту та запас палива на рейс;
- (7) масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовно;
- (8) складові навантаження, включаючи пасажирів, багаж, вантаж та баласт;
- (9) злітну масу, посадкову масу та «суху» масу ПС (тобто без палива);
- (10) застосовне центрування ПС;
- (11) граничні величини маси та обмеження щодо центрування ПС.

(b) Якщо документація щодо маси та центрування ПС генерується за допомогою комп'ютерної системи, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.

SPO.POL.116 Дані та документація щодо маси та центрування ПС – послаблення вимог

Незважаючи на положення SPO.POL.115(a)(5), центрування може і не зазначатися у документації щодо центрування ПС, якщо розподіл навантаження відповідає заздалегідь розрахованому табличному балансу або якщо можна довести, що для запланованої експлуатації правильне центрування може бути забезпечено, незалежно від реального навантаження.

SPO.POL.120 Льотно-технічні характеристики – загальні положення

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

SPO.POL.125 Обмеження злітної маси - моторні літаки складної конструкції

Експлуатант повинен забезпечити виконання таких вимог:

(a) маса ПС перед початком зльоту не повинна перевищувати обмеження щодо маси:

(1) під час зльоту, як зазначено в SPO.POL.130;

(2) під час польоту за маршрутом з одним непрацюючим двигуном (OEI), як зазначено в SPO.POL.135;

(3) під час посадки, як зазначено в SPO.POL.140,

що передбачає очікуване зменшення маси в процесі польоту та в разі зливання палива;

(b) злітна маса літака на початку руху або на зльоті ніколи не повинна перевищувати максимальну злітну масу, визначену 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;

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

SPO.POL.130 Зліт - моторні літаки складної конструкції

(a) Під час визначення максимальної злітної маси командир ПС повинен враховувати те, що:

(1) розрахована дистанція зльоту не повинна перевищувати наявної злітної дистанції, при цьому довжина смуги, вільної від перешкод, не повинна перевищувати половини наявної дистанції розбігу літака;

(2) розрахована дистанція розбігу літака не повинна перевищувати наявної дистанції 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 з 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, КПС повинен переконатися, що літак здатний:

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

(2) продовжувати зліт і пролетіти всі перешкоди вздовж траєкторії польоту з достатнім запасом до того моменту, як літак буде здатний виконати вимоги SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Політ за маршрутом з одним непрацюючим двигуном - моторні літаки складної конструкції

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, ніколи не знижуючись до меншої висоти, ніж мінімальна висота прольоту над перешкодами.

SPO.POL.140 Посадка - моторні літаки складної конструкції

КПС повинен забезпечити здатність літака виконати посадку або зупинитися або, у випадку гідролітака, знизити швидкість до достатньо низької в межах необхідної посадкової дистанції на будь-якому аеродромі чи експлуатаційному майданчику, після безпечного прольоту над перешкодами під час виконання маневру заходження на посадку. При цьому потрібно робити 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.

SPO.POL.145 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії – літаки

Під час експлуатації літака, характеристики якого не дають змоги зберігати висоту польоту у випадку відмови двигуна, на висотах менше ніж 150 метрів (500 футів) над незаселеними районами експлуатант повинен:

(a) запровадити експлуатаційні процедури для зменшення наслідків відмови двигуна;

(b) запровадити відповідну програму підготовки для членів екіпажів; та

(с) забезпечити інструктаж усіх членів екіпажу та спеціалістів щодо дій, які вони повинні виконувати у випадку вимушеної посадки.

SPO.POL.146 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії
– вертольоти

(а) Командир може виконувати політ над населеними районами за умови, якщо:

(1) вертоліт сертифіковано за категорією А або В; та

(2) встановлено заходи безпеки для запобігання істотному ризику небезпеки для осіб та майна на землі, а також затверджено експлуатацію та SOP.

(b) Експлуатант повинен:

(1) запровадити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна;

(2) запровадити відповідну програму підготовки для членів екіпажів; та

(3) забезпечити інструктаж усіх членів екіпажу та спеціалістів щодо дій, які вони повинні виконувати у випадку вимушеної посадки.

(с) Експлуатант повинен забезпечити, що маса при зльоті, посадці або зависання не повинна перевищувати максимальну масу, зазначену для:

(1) зависання поза зоною повітряної подушки (HOGE) зі всіма працюючими двигунами на відповідному режимі їх роботи;

(2) зависання у зоні повітряної подушки (HIGE) зі всіма працюючими двигунами на відповідному режимі їх роботи, якщо наявні умови для зависання поза зоною повітряної подушки (HOGE) не можуть бути встановлені, при цьому необхідно виконати всі умови, за яких можна здійснити зависання у зоні повітряної подушки (HIGE) з максимально встановленою масою.

ПІДЧАСТИНА D

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

РОЗДІЛ 1

Літаки

SPO.IDE.A.100 Прилади та обладнання - загальні положення

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї підчастини, 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 SPO.IDE.A.215;

(3) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.A.220; або

(4) є встановленими на літаку.

(b) Наступні елементи, якщо це вимагається положеннями цієї підчастини, не потребує схвалення обладнання:

(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.

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

(1) дані, надані цими приладами, обладнанням або аксесуарами, не використовується льотним екіпажем для дотримання вимог положень доповнення II до цих Авіаційних правил або положень SPO.IDE.A.215 та SPO.IDE.A.220;

(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 доступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(e) Прилади та обладнання повинно бути чітко видно з робочого місця будь-якого члена льотного екіпажу, при цьому члени льотного екіпажу повинні мати змогу 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.

SPO.IDE.A.105 Перелік мінімального обладнання для польоту

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

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

(b) для моторних літаків складної конструкції та будь-яких інших літаків, що використовуються в комерційній експлуатації, експлуатант отримав дозвіл

уповноваженого органу на експлуатацію літака відповідно до головного переліку мінімального обладнання (MMEL);

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

SPO.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.

SPO.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 усіх приладів та обладнання, необхідного для безпечної експлуатації літака;

(e) 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 запобігання зіткнень суден на морі.

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

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

(1) магнітний курс;

(2) час у годинах, хвилинах та секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами;

(5) число Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха;

(6) ковзання – для моторних літаків складної конструкції.

(b) Літаки, що експлуатуються за VMC вночі, додатково до зазначених в (a) 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 неналежного рівня енергопостачання гіроскопічних приладів.

(c) Моторні літаки складної конструкції, що експлуатуються за VMC над водною поверхнею та поза межею видимості землі, додатково до вимог SPO.IDE.A.120(a) та SPO.IDE.A.120 (b) повинні бути обладнані засобами попередження про відмову системи індикації повітряної швидкості через конденсацію вологи або обледеніння.

(d) Літаки, що експлуатуються в умовах, коли неможливо витримувати бажану траєкторію польоту без використання одного або більше додаткових приладів, повинні бути додатково до зазначених в SPO.IDE.A.120 (a) та SPO.IDE.A.120 (b) приладів обладнані засобами попередження про відмову системи індикації швидкості за приладами, вказаної в SPO.IDE.A.120 (a)(4), через конденсацію вологи або обледеніння.

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

(1) барометричного тиску;

- (2) швидкості за приладами;
- (3) ковзання або, якщо застосовно, повороту та ковзання;
- (4) просторового положення, якщо застосовно;
- (5) вертикальної швидкості, якщо застосовно;
- (6) стабілізованого курсу, якщо застосовно;
- (7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

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

Літаки, які експлуатуються згідно з IFR, повинні мати:

(а) засоби для вимірювання та відображення:

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

(6) повороту та ковзання;

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря;

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

(b) засобами відображення неналежного рівня енергопостачання гіроскопічних приладів;

(c) якщо для повітряної експлуатації потрібні два пілоти – додатковими окремими приладами, для відображення другому пілоту:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) повороту та ковзання;

(5) просторового положення;

(6) стабілізованого курсу;

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

(d) засобами для запобігання несправностям у роботі системи відображення приладової швидкості, визначеної у SPO.IDE.A.125(a)(4) і SPO.IDE.A.125(c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;

(e) моторні літаки складної конструкції у випадку експлуатації за IFR додатково до зазначеного в SPO.IDE.A.125(a), SPO.IDE.A.125(b), SPO.IDE.A.125 (c) та SPO.IDE.A.125 (d) повинні бути обладнаними:

(1) запасним джерелом статичного тиску;

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

(3) додатковим незалежним засобом для вимірювання та відображення висоти, якщо не встановлено засіб, зазначений в SPO.IDE.A.125 (e)(1);

(4) резервним джерелом енергопостачання, незалежним від основної системи генерації електропостачання, яке необхідне для забезпечення функціональної роботи та освітлення індикації системи просторового положення протягом не менше ніж 30 хвилин. Така резервна система енергопостачання повинна вмикатись в автоматичному режимі у разі повної відмови основної системи електропостачання, при цьому на приладі повинно бути чітко вказано, що індикатор положення використовує аварійне живлення.

SPO.IDE.A.126 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно з IFR

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

SPO.IDE.A.130 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 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.

SPO.IDE.A.131 Бортова система попередження зіткнення (ACAS)

Якщо інше не визначено, літаки з газотурбінними двигунами з MCTOM понад 5700 кг повинні бути обладнані системою ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Бортова система визначення погодних умов – моторні літаки складної конструкції

Бортовою системою визначення погоди під час нічної експлуатації або відповідно до правил 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 такі літаки:

(a) літаки з гермокабінами;

(b) літаки без гермокабін з МСТОМ понад 5700 кг;

SPO.IDE.A.133 Додаткове обладнання під час польотів в умовах обледеніння вночі – моторні літаки складної конструкції

(a) Літаки, які експлуатуються в нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути оснащені 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.

SPO.IDE.A.135 Бортова переговорна система для льотного екіпажу

Літаки, 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 усіма членами льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.140 Бортовий голосовий реєстратор

(a) Бортовим голосовим реєстратором (CVR) повинні бути обладнані такі 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 менше ніж двох пілотів;

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

(iii) для яких сертифікат типу 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 вона 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, до моменту, коли літак уже не рухається з використанням своєї тяги.

(е) На додаток до SPO.IDE.A.140(d) залежно від наявності електропостачання, CVR повинен почати запис якнайскоріше, ще під час кабіної перевірки перед запуском двигуна на початку виконання польоту та до кабіної перевірки відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

(f) 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.

SPO.IDE.A.145 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 бути оснащені бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та збереження даних і для якого існує метод швидкого отримання цих 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 забезпечують 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, 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.

SPO.IDE.A.150 Запис лінії передавання даних

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

(1) інформаційних повідомлень каналу зв'язку, пов'язаних 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 повідомленнями сигналів 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) інформації, яка забезпечує відповідне корегування із пов'язаними записами, що стосуються даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами літака;

(3) інформації про час та пріоритет повідомлень у лінії передачі даних, враховуючи структуру системи.

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

(c) Реєстратор повинен забезпечувати зберігання записаних даних не менше ніж протягом строку, визначеного для CVR у SPO.IDE.A.140.

(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.

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

SPO.IDE.A.155 Польотні дані та комбінований реєстратор

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути забезпечено шляхом:

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

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

SPO.IDE.A.160 Сидіння, ремені безпеки та системи фіксації

Літаки повинні бути обладнані:

(a) сидіннями або місцями для кожного члена екіпажу та спеціаліста, що перебувають на борту;

(b) ременями безпеки для кожного сидіння та пристроями обмеження рухливості для кожного робочого місця;

(c) у випадку моторних літаків іншої ніж складної конструкції - ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі члена льотного екіпажу, яка має одну точку відкриття замка фіксатора, літаків які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 25 серпня 2016 року або після цієї дати;

(d) у випадку моторних літаків складної конструкції - ременями безпеки із системою фіксації верхньої частини тіла та з пристроєм автоматичної фіксації тулуба особи в разі різкого гальмування:

(1) для кожного крісла члена льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням пілота; та

(2) для кожного сидіння спостерігача, розташованого в кабіні льотного екіпажу.

(e) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба відповідно до (d) повинен:

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) 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 MCTOM 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

SPO.IDE.A.165 Аптечка першої допомоги

(a) Літаки повинні бути обладнані аптечками першої допомоги.

Аптечки першої допомоги повинні:

(1) бути доступними для використання;

(2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів, строк дії яких закінчився.

SPO.IDE.A.170 Додатковий кисень – літаки з гермокабіною

(a) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на таких висотах, де згідно з SPO.IDE.A.170 (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, на яких тиск в кабіні відповідає висоті понад 10000 футів, повинні мати на борту запас кисню для всіх членів екіпажу та спеціалістів, не менше ніж:

(1) для будь-якого періоду часу, коли тиск в кабіні відповідає висоті що перевищує 15000 футів, але ні в якому разі не менше 10 хвилин;

(2) на весь період часу, коли тиск в кабіні відповідатиме перебуванню літака на висоті 14000 - 15000 футів у випадку розгерметизації;

(3) на будь-який період часу, що перевищує 30 хвилин, коли тиск у відсіку льотного екіпажу та кабіні відповідає висоті 10000 - 14000 футів;

(4) не менше ніж на 10 хвилин у разі експлуатації літаків на барометричній висоті понад 25000 футів або нижче від цієї висоти, якщо неможливо здійснити безпечне зниження до барометричної висоти 13000 футів протягом не більше ніж 4 хвилини.

(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) у випадку моторних літаків складної конструкції – масками швидкого надягання для членів льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.175 Додатковий кисень – літаки без гермокабін

(a) Літаки без систем герметизації кабін, що експлуатуються на висотах, на яких необхідне кисневе забезпечення відповідно до SPO.IDE.A.175 (b), повинні бути обладнані кисневою апаратурою, здатною здійснювати зберігання, розподіл та постачання необхідного кисню.

(b) Літаки, не обладнані системами герметизації кабін, що експлуатуються на висотах, на яких тиск в кабіні відповідає висоті понад 10000 футів, повинні мати на борту достатній запас кисню для забезпечення:

(1) усіх членів екіпажу на будь-який період часу, що перевищує 30 хвилин, коли тиск в кабіні відповідатиме висоті 10000 - 13000 футів;

(2) усіх осіб на борту на весь період часу, коли тиск в кабіні відповідатиме висоті, що перевищує 13000 футів.

(c) Незважаючи на положення (b), вихід на висоту 13000 - 16000 футів визначеної тривалості може виконуватися без використання додаткового кисню відповідно до SPO.OP. 195(b).

SPO.IDE.A.180 Ручні переносні вогнегасники

(a) Літаки, за винятком планерів з маршовими двигунами (TMG) та літаків ELA1, повинні бути обладнані не менше ніж одним ручним вогнегасником:

(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 із 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. Тип вогнегасної речовини повинен забезпечувати

безпечний рівень концентрації токсичного газу у відсіках, де перебувають люди.

SPO.IDE.A.181 Аварійні сокира та лом

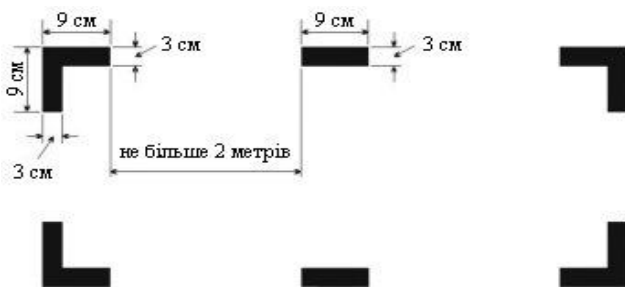
Літаки з МСТОМ понад 5700 кг повинні бути обладнані не менше ніж однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, які розміщуються у кабіні льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.185 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



SPO.IDE.A.190 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;

(3) ELT(S) або індивідуальним аварійним радіомаяком (PLB) в одного з членів льотного екіпажу або спеціаліста, якщо ПС сертифіковано як шестимісне або менше.

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

SPO.IDE.A.195 Політ над водною поверхнею

(a) Оснащенню рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які має бути вдягнуто на осіб або складено в місцях, доступних з кожного сидіння або робочого місця, та підготовлено до застосування, підлягають такі літаки:

(1) однодвигунні сухопутні літаки, які:

(i) виконують політ над водною поверхнею на відстані від берега, яка перевищує дистанцію планерування; чи

(ii) 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, що експлуатуються над водою; та

(3) літаки, які виконують польоти на дистанціях, віддалених від берега, у зв'язку з чим можлива аварійна посадка на відстані від берега понад 50 морських миль або відстані, що відповідає польоту тривалістю 30 хвилин на крейсерській швидкості (враховується менша із зазначених величин).

(b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричної ілюмінації для забезпечення можливості визначення місця розташування особи, що його одягнула.

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

(1) морським якорем та іншим обладнанням, необхідним для забезпечення швартування, постановки на якір та маневрування ПС на воді, відповідно до розмірів, ваги та характеристик керованості; та

(2) обладнанням для подачі звукових сигналів, як встановлено Міжнародними правилами запобігання зіткнень суден на морі, де застосовно.

(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 величини: 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.

SPO.IDE.A.200 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;

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

(b) Не вимагається наявність на борту додаткових засобів аварійного рятування SPO.IDE.A.200 (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 такої, яка відповідає 90-хвилинному польоту на крейсерській швидкості для літаків, сертифікованих згідно застосовного стандарту льотної придатності.

SPO.IDE.A.205 Індивідуальне захисне спорядження

Кожна особа на борту повинна бути екіпірована захисним спорядженням відповідно до характеру польотного завдання, що буде виконуватись.

SPO.IDE.A.210 Гарнітура

(a) 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.

(b) 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.

SPO.IDE.A.215 Комунікаційне радіообладнання

(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 у будь-який час протягом польоту;

(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.

(б) 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.

SPO.IDE.A.220 Навігаційне обладнання

(а) 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 ПС повинно відповідати вимогам сертифікації льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

SPO.IDE.A.225 Відповідач

На виконання вимог правил повітряного простору, у якому виконується політ, літаки повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з усіма необхідними функціями.

SPO.IDE.A.230 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 таких випадках, експлуатант повинен інформувати членів льотного екіпажу та інших відповідних співробітників, а також повинен забезпечувати, щоб помилкові дані не використовувалися.

Розділ 2

Вертольоти

SPO.IDE.H.100 Прилади та обладнання - загальні положення

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї підчастини, 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 SPO.IDE.H.215;
- (3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.250; або
- (4) є встановленими на вертольоті.

(b) Наступні елементи, якщо це вимагається положеннями цієї підчастини, не потребує схвалення обладнання:

- (1) портативні освітлювальні прилади;
- (2) хронометри;
- (3) тримачі навігаційних карт;
- (4) аптечки;
- (5) сигнальне та рятувальне обладнання;
- (6) якорі та обладнання для швартування.

(c) Прилади та обладнання, які не вимагаються положеннями цієї підчастини, 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, надані цими приладами, обладнанням або аксесуарами, не використовується льотним екіпажем для дотримання вимог положень доповнення II до цих Авіаційних правил або положень SPO.IDE.H.215 та SPO.IDE.H.220;

(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) Прилади та обладнання повинно бути чітко видно з робочого місця будь-якого члена льотного екіпажу, при цьому члени льотного екіпажу повинні мати змогу 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.

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

Не дозволяється розпочинати політ, якщо будь-який з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, 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) моторних вертольотів складної конструкції та будь-яких інших вертольотів, що використовуються для комерційної експлуатації, експлуатант яких отримав схвалення уповноваженого органу на експлуатацію вертольота відповідно до головного переліку мінімального обладнання (MMEL); або

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

SPO.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) системою освітлення, яка живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатнє освітлення 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 гідроплан - вогнями відповідно до положень Міжнародних правил попередження зіткнень суден на морі.

SPO.IDE.H.120 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

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

- (1) магнітний курс;
- (2) час у годинах, хвилинах та секундах;
- (3) барометричний тиск;
- (4) швидкість за приладами;
- (5) ковзання.

(b) Вертольоти, які експлуатуються за VMC над водною поверхнею та за межами берегової видимості або за VMC вночі, додатково до зазначених в (a) приладів повинні бути обладнані:

- (1) засобами для вимірювання та відображення:
 - (i) просторового положення;

(ii) вертикальної швидкості;

(iii) стабілізованого курсу;

(2) засобами відображення неналежного рівня енергопостачання гіроскопічних приладів;

(3) у випадку моторних вертольотів складної конструкції – засобами для запобігання несправностям у роботі визначеної у SPO.IDE.H.120 (a)(4) системи індикації повітряної швидкості через конденсацію вологи або обледеніння.

(c) Вертольоти, які експлуатуються в умовах, коли видимість становить менше ніж 1500 м або коли неможливо витримувати бажану траєкторію польоту без використання одного або більше додаткових приладів, повинні бути додатково до зазначених в SPO.IDE.H.120(a) та SPO.IDE.H.120(b) приладів обладнані засобами для запобігання несправностям у роботі системи індикації повітряної швидкості, вказаної в SPO.IDE.H.120(a)(4), через конденсацію вологи або обледеніння..

(d) Якщо для повітряної експлуатації потрібні два пілоти, вертольоти повинні бути обладнані додатковими приладами відображення наступного:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) ковзання;

- (4) просторового положення, якщо застосовно;
- (5) вертикальної швидкості, якщо застосовно;
- (6) стабілізованого курсу, якщо застосовно.

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

Вертольоти, які експлуатуються згідно з IFR, повинні мати:

- (а) засоби для вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу в годинах, хвилинах і секундах;
 - (3) барометричного тиску;
 - (4) швидкості за приладами;
 - (5) вертикальної швидкості;
 - (6) ковзання;
 - (7) просторового положення;
 - (8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря;

(b) засобами відображення неналежного рівня енергопостачання гіроскопічних приладів;

(c) якщо для повітряної експлуатації потрібні два пілоти – додатковими окремими приладами, для відображення другому пілоту:

(1) барометричного тиску;

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) ковзання;

(5) просторового положення;

(6) стабілізованого курсу;

(d) засобами для запобігання несправностям у роботі системи відображення приладової швидкості, визначеної у SPO.IDE.H.125(a)(4) і SPO.IDE.H.125(c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;

(e) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервного приладу;

(f) у випадку моторних вертольотів складної конструкції:

(1) запасним джерелом статичного тиску;

(2) утримувачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, який може бути освітлений у випадку нічної експлуатації.

SPO.IDE.H.126 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно з IFR

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

SPO.IDE.H.132 Бортова система визначення погодних умов - моторні вертольоти складної конструкції

Вертольоти, які експлуатуються згідно з IFR або в нічний час, повинні бути оснащені бортовою системою визначення погоди, коли останні метеорологічні повідомлення вказують на те, що на маршруті можна очікувати грозу або інші потенційно небезпечні погодні умови, які розглядаються як такі, що можуть виявлятися бортовою системою визначення погодних умов.

SPO.IDE.A.133 Додаткове обладнання під час польотів в умовах обледеніння вночі - моторні вертольоти складної конструкції

(a) Вертольоти, що експлуатуються в умовах можливого або наявного обледеніння вночі, повинні бути обладнані системами сигналізації або визначення утворення льоду.

(b) Засоби сигналізації про утворення льоду не повинні засліплювати або створювати світлові ефекти, які можуть заважати членам екіпажу виконувати свої функції.

SPO.IDE.H.135 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 усіма членами льотного екіпажу.

SPO.IDE.H.140 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 бути оснащені бортовим голосовим реєстратором (CVR).

(b) CVR повинен бути здатний 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 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 надходять через гарнітуру або динамік.

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

(e) На додаток до SPO.IDE.H.140(d) залежно від наявності електропостачання, CVR повинен почати запис якнайскоріше, ще під час кабіної перевірки перед запуском двигуна на початку виконання польоту та до кабіної перевірки відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

(f) 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.

SPO.IDE.H.145 Бортовий реєстратор польотних даних

(a) Вертольоти з МСТОМ понад 3175 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA 01 січня 2016 року або пізніше, повинні бути оснащені бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та зберігання даних і для якого існує метод швидкого отримання цих 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 забезпечують 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, 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.

SPO.IDE.H.150 Запис лінії передавання даних

(a) Вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CoFA 01 січня 2016 року або пізніше, мають технічну можливість використовувати лінії каналу

зв'язку даних та мають бути обладнані CVR, повинні забезпечувати запис на реєстратор, де застосовно:

(1) інформаційних повідомлень каналу зв'язку, пов'язаних 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 повідомленнями сигналів 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) інформації, яка забезпечує відповідне корегування із пов'язаними записами, що стосуються даних з лінії каналу зв'язку та зберігаються поза межами вертольота;

(3) інформації про час та пріоритет повідомлень у лінії передачі даних, враховуючи структуру системи.

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

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

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

SPO.IDE.H.155 Польотні дані та комбінований реєстратор

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

SPO.IDE.H.160 Сидіння, ремені безпеки та системи фіксації

(a) Вертольоти повинні бути обладнані:

(1) сидіннями або місцями для кожного члена екіпажу та спеціаліста, що перебувають на борту;

(2) ременями безпеки для кожного сидіння та фіксуючими системами для кожного місця;

(3) для вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 31 грудня 2012 року, - із системою фіксації верхньої частини тіла для кожного місця на борту; та

(4) для кожного крісла члена льотного екіпажу - ременями безпеки із системою фіксації верхньої частини тіла та з пристроєм автоматичної фіксації тулуба особи в разі різкого гальмування;

(b) Ремінь безпеки з системою фіксації верхньої частини тіла повинен мати одну точку відкриття замка фіксатора.

SPO.IDE.H.165 Аптечка першої допомоги

(a) Вертольоти повинні бути обладнані аптечкою першої допомоги.

(b) Аптечки першої допомоги повинні:

(1) бути доступними для використання;

(2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів, строк дії яких закінчився.

SPO.IDE.H.175 Додатковий кисень – вертольоти без гермокабін

(a) Вертольоти без систем герметизації кабін, що експлуатуються на висотах, на яких необхідне кисневе забезпечення відповідно до SPO.IDE.H.175(b), повинні бути обладнані кисневою апаратурою, здатною здійснювати зберігання, розподіл та постачання необхідного кисню.

(b) Вертольоти, не обладнані системами герметизації кабін, що експлуатуються на висотах, на яких тиск в кабіні відповідає висоті понад 10000 футів, повинні мати на борту достатній запас кисню для забезпечення:

(1) усіх членів екіпажу на будь-який період часу, що перевищує 30 хвилин, коли тиск в кабіні відповідатиме висоті 10000 - 13000 футів;

(2) усіх членів екіпажу та спеціалістів на весь період часу, коли тиск в кабіні відповідатиме висоті, що перевищує 13000 футів.

(c) Незважаючи на положення SPO.IDE.H.175(b), вихід на висоту 13000-16000 футів визначеної тривалості може виконуватися без використання додаткового кисню відповідно до SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Ручні вогнегасники

(a) Вертольоти, окрім вертольотів ELA2, 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.

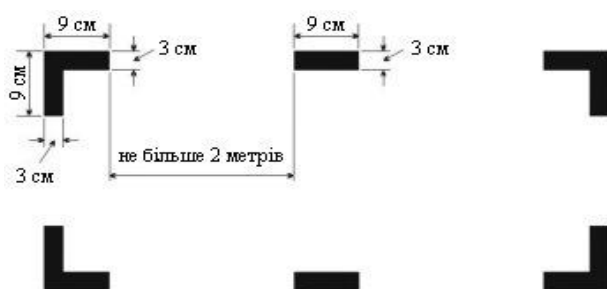
(b) Тип і кількість вогнегасної речовини для обов'язкових вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відповідному відсіку. Тип вогнегасної речовини повинен забезпечувати безпечний рівень концентрації токсичного газу у відсіках, де перебувають люди.

SPO.IDE.H.185 Маркування зон аварійного вирубування обшивки

У разі маркування місць на фюзеляжі вертольота, 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



SPO.IDE.H.190 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

(a) Вертольоти, сертифіковані як понад шестимісні, повинні бути оснащені:

(1) автоматичним ELT;

(2) одним ELT(S) на рятувальному плоті або жилеті якщо вертоліт виконує польоти на відстані від берегу, яка відповідає понад 3 хвилинам польоту на крейсерській швидкості.

(b) ELT(S) або індивідуальним аварійним радіомаяком (PLB) в одного з членів льотного екіпажу або спеціаліста, якщо вертоліт сертифіковано як шестимісний або з меншою кількістю місць.

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

SPO.IDE.H.195 Політ над водною поверхнею – моторні вертольоти іншої ніж складної конструкції

(a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які має бути вдягнуто на осіб або складено в місцях, доступних з кожного сидіння або робочого місця, та підготовлено до застосування, якщо:

(1) виконується політ над водою поза дистанцією авторотації від берега, коли у випадку відмови критичного двигуна вертоліт не спроможний витримувати висоту польоту;

(2) виконується політ над водою на відстані від берега, що відповідає понад 10 хвилинам польоту з крейсерською швидкістю, коли у випадку відмови критичного двигуна вертоліт здатний підтримувати висоту польоту; або

(3) виконується зліт або посадка на аеродромі чи експлуатаційній базі, якщо траєкторія зльоту або посадки проходить над водою.

(b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричної ілюмінації для забезпечення можливості визначення місця розташування осіб.

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

(1) обладнання для подачі сигналів лиха;

(2) рятувальних плотів у достатній кількості для розміщення всіх осіб, що знаходяться на борту, розташованих у такий спосіб, щоб полегшити його застосування у аварійному випадку;

(3) рятувального обладнання для забезпечення підтримки життя, яке відповідає польоту, який має бути здійснено.

(d) Командир вертольота повинен визначити ризики виживання для всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на їх основі визначити

необхідність для всіх осіб бути вдягненими в рятувальні жилети (які вимагаються SPO.IDE.H.195 (a)) під час польоту.

SPO.IDE.H.197 Рятувальні жилети – моторні вертольоти складної конструкції

(a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які має бути вдягнуто на осіб або складено в місцях, доступних з кожного сидіння або робочого місця, та підготовлено до застосування, якщо:

(1) під час польотів над водною поверхнею на такій відстані від землі, яка відповідає понад 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, де у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт здатний підтримувати висоту польоту;

(2) під польотів над водною поверхнею за межами дистанції, на якій ще можлива посадка з маневром авторотації, де у разі відмови критичного 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) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричної ілюмінації для забезпечення можливості визначення місця розташування осіб.

SPO.IDE.H.198 Захисні костюми - моторні вертольоти складної конструкції

Кожна особа на борту повинна бути одягнута у захисний костюм у 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 відмови критичного двигуна вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; та

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

SPO.IDE.H.199 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та засоби аварійного рятування в разі виконання тривалих польотів над водною поверхнею - моторні вертольоти складної конструкції

Вертольоти, які експлуатуються:

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

(b) 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:

(1) не менше ніж одним рятувальним плотом, з кількістю місць не менше, ніж максимальна кількість осіб на борту, складеним таким чином, щоб полегшити його використання в аварійній ситуації;

(2) не менше ніж одним ELT (ELT(S)) для кожного обов'язкового рятувального плоту на борту;

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

SPO.IDE.H.200 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.

SPO.IDE.H.202 Вертольоти, які сертифіковані для експлуатації на поверхні води – різноманітне обладнання

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

(a) 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.

SPO.IDE.H.203 Всі вертольоти, що виконують польоти над водною поверхнею, - вимушена посадка на воду

Моторні вертольоти складної конструкції, які експлуатуються над водною поверхнею в несприятливих умовах на відстанях від берегу, які відповідає понад 10 хвилинному польоту із крейсерською швидкістю, та однодвигунні вертольоти, що виконують польоти над водною поверхнею в несприятливих умовах на відстані понад 50 морських миль від берега, повинні бути:

(a) сконструйовані з урахуванням придатності для посадки на воду відповідно до застосовних норм льотної придатності;

(b) сертифіковані для здійснення вимушеної посадки на воду відповідно до застосовних норм льотної придатності;

(c) оснащені відповідним аварійно-рятувальним обладнанням.

SPO.IDE.H.205 Індивідуальне захисне спорядження

Кожна особа на борту вертольота повинна бути вдягнена в індивідуальне захисне спорядження відповідно до типу польотного завдання, яке виконується.

SPO.IDE.H.210 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.

SPO.IDE.H.215 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.

(c) Якщо додатково до бортової переговорної системи для льотного екіпажу вертольоти повинні застосовувати систему комунікаційного радіообладнання відповідно до положень SPO.IDE.H.135, вони повинні бути оснащені кнопкою передачі на пристрої управління для кожного пілота та члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

SPO.IDE.H.220 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) Для PBN експлуатації ПС повинно відповідати вимогам сертифікації льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

SPO.IDE.H.225 Відповідач

На виконання вимог правил повітряного простору, у якому виконується політ, вертольоти повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з усіма необхідними функціями.

SPO.IDE.H.230 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 таких випадках, експлуатант повинен інформувати членів льотного екіпажу та інших відповідних співробітників, а також повинен забезпечувати, щоб помилкові дані не використовувалися.

РОЗДІЛ 3

Планери

SPO.IDE.S.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї підчастини, 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 SPO.IDE.S.145;
- (3) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.S.150; або
- (4) є встановленими на планері.

(b) Наступні елементи, якщо це вимагається положеннями цієї підчастини, не потребує схвалення обладнання:

- (1) портативні освітлювальні прилади;

(2) хронометри;

(3) сигнальне та рятувальне обладнання.

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

(1) дані, надані цими приладами, обладнанням або аксесуарами, не використовується льотним екіпажем для дотримання вимог положень доповнення II до цих Авіаційних правил;

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

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

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

SPO.IDE.S.105 Перелік мінімального обладнання для польоту

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

(a) планер експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL), якщо такий визначено;

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

SPO.IDE.S.115 Польоти згідно з VFR – польотні та навігаційні прилади

(a) Планери, які експлуатуються у денний час згідно VFR, повинні мати наступне обладнання, яке здатне вимірювати та відображати наступне:

(1) у випадку мотопланерів – магнітний курс;

(2) час в годинах, хвилинах і секундах;

(3) барометричний тиск;

(4) швидкість за приладами.

(b) Додатково до вимог SPO.IDE.S.115(a) що експлуатуються в умовах, коли неможливо витримувати бажану траєкторію польоту без використання одного або більше додаткових приладів, повинні бути обладнані приладами, які здатні вимірювати та відображати:

(1) вертикальну швидкість;

(2) просторове положення чи поворот та ковзання;

(3) магнітний курс.

SPO.IDE.S.120 Польоти у хмарах – польотні та навігаційні прилади

Планери, які виконують польоти у хмарах, повинні мати обладнання, здатне вимірювати та відображати:

(a) магнітний курс;

(b) час у годинах, хвилинах та секундах;

(c) барометричний тиск;

(d) швидкість за приладами;

(e) вертикальну швидкість;

(f) просторове положення або поворот та ковзання.

SPO.IDE.S.125 Сидіння, ремені безпеки та системи фіксації

(a) Планери повинні бути обладнані:

(1) місцем для сидіння для кожної особи на борту;

(2) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному місці для сидіння згідно з AFM.

(b) Конструкція ременя безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинна мати одну точку відкриття замка фіксатора.

SPO.IDE.S.130 Додатковий кисень

Планери, що експлуатуються на висоті, де барометрична висота перевищує 10000 футів, повинні мати достатній обсяг кисню для:

(a) членів льотного екіпажу на будь-який період часу, що перевищує 30 хвилин, коли величина барометричної висоти становить 10000 - 13000 футів;

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

SPO.IDE.S.135 Політ над водною поверхнею

Командир планера, експлуатація якого здійснюється над водною поверхнею, повинен визначити ризик виживання для всіх осіб на борту планера в разі вимушеної посадки на воду і на основі такого ризику прийняти рішення щодо транспортування:

(a) рятувальних жилетів або аналогічних пристроїв забезпечення плавучості для кожної особи на борту, які має бути вдягнуто на осіб або вкладено в місцях, доступних для використання особами для яких вони призначені;

(b) ELT або індивідуального аварійного радіомаяка (PLB), який має при собі член екіпажу або спеціаліст та який здатний передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц;

(с) обладнання для подачі сигналів лиха, якщо політ виконується:

(1) над водною поверхнею на відстані, яка перевищує дистанцію планерування; або

(2) в умовах, коли траєкторії зльоту або заходження на посадку проходять над водною поверхнею та ймовірною є вимушена посадка на воду.

SPO.IDE.S.140 Рятувальне обладнання

Планери, які експлуатуються над районами, де умови для пошуку і рятування є вкрай складними, повинні бути оснащені таким сигнально-аварійним обладнанням та засобами підтримки життя, які відповідають вимогам місцевості польотів.

SPO.IDE.S.145 Радіокомунікаційне обладнання

(а) Якщо це вимагається застосовними правилами польотів, планери повинні бути оснащені апаратурою радіозв'язку, яка забезпечує двосторонній обмін інформацією протягом усього польотного часу з такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного перевезення.

(b) Якщо комунікаційне радіобладнання вимагається відповідно до SPO.IDE.S.145 (а), воно повинно забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

SPO.IDE.S.150 Навігаційне обладнання

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

(1) польотного плану служби ATS, якщо застосовно;

(2) застосовних правил польотів.

SPO.IDE.S.155 Відповідач

На виконання вимог правил повітряного простору, у якому виконується політ, планери повинні бути обладнанні вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з усіма необхідними функціями.

РОЗДІЛ 4

Аеростати

SPO.IDE.B.100 Прилади та обладнання – загальні положення

(a) Прилади та обладнання, які вимагаються положеннями цієї підчастини, 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 SPO.IDE.B.145; або

(3) встановлено на аеростаті.

(b) Наступні елементи, якщо це вимагається положеннями цієї підчастини, не потребують схвалення обладнання:

- (1) портативні освітлювальні прилади;
- (2) хронометри;
- (3) аптечні комплекти;
- (4) сигнальне та рятувальне обладнання.

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

(1) дані, надані цими приладами, обладнанням або аксесуарами, не використовується льотним екіпажем для дотримання вимог положень доповнення II до цих Авіаційних правил;

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

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

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

SPO.IDE.B.105 Перелік мінімального обладнання для польоту

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

(a) аеростат експлуатується у відповідності з переліком мінімального обладнання (MEL), якщо такий був затверджений; або

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

SPO.IDE.B.110 Експлуатаційні вогні

Аеростати, що виконують польоти вночі, повинні бути обладнанні:

(a) вогнями для попередження зіткнення;

(b) засобами для забезпечення достатньої освітленості для всіх приладів і обладнання, необхідних для безпечної експлуатації аеростата; та

(c) портативними освітлювальними приладами.

SPO.IDE.B.115 Польоти згідно VFR – польотні, навігаційні прилади та пов'язане обладнання

Аеростати, які експлуатуються у денний час згідно з VFR, повинні бути обладнані:

(a) приладами для відображення напрямку відхилення;

(b) засобами для вимірювання та відображення:

(1) час у годинах, хвилинах та секундах;

(2) вертикальної швидкості, якщо це вимагається AFM;

(3) барометричну висоту, якщо це вимагається AFM або правилами використання повітряного простору або коли висоту потрібно контролювати для визначення моменту використання кисню.

SPO.IDE.B.120 Аптечка першої допомоги

(a) Аеростати повинні мати на борту комплект аптечки першої допомоги.

(b) Аптечки першої допомоги повинні бути:

(1) доступними для використання;

(2) з актуальною датою придатності.

SPO.IDE.B.121 Додатковий кисень

Аеростати, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10000 футів, повинні мати достатній об'єм кисню для:

(a) членів екіпажу на понад 30 хвилин польотного часу, коли величина барометричної висоти становить 10000 – 13000 футів;

(b) усіх членів льотного екіпажу та спеціалістів протягом будь-якого польотного часу, коли барометрична висота перевищує 13000 футів.

SPO.IDE.B.125 Ручні вогнегасники

Теплові аеростати повинні бути обладнанні щонайменше одним ручним вогнегасником відповідно до вимог застосовних норм льотної придатності.

SPO.IDE.B.130 Польоти над водною поверхнею

Командир аеростата, що виконує політ над водною поверхнею, повинен визначити ризики для виживання осіб, що знаходяться на борту планера в разі вимушеної посадки на воду на підставі командир повинен прийняти рішення щодо перевезення на борту наступного обладнання:

(a) рятувальні жилети для кожної особи на борту, які має бути вдягнуто на цих осіб або складено та зберігатися в доступних місцях, зручних для використання в разі потреби;

(b) ELT або персонального маяка місцезнаходження (PLB), що перевозиться членом екіпажу або пасажиром, який повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц і 406МГц; та

(с) обладнання для подачі сигналів лиха.

SPO.IDE.V.135 Рятувальне обладнання

Аеростати, які експлуатуються над районами, де умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні оснащуватися такими сигнальними пристроями та аварійно-рятувальним обладнанням, які відповідають вимогам місцевості польотів.

SPO.IDE.V.140 Інше обладнання

Аеростати повинні бути оснащені захисними рукавичками для кожного члена екіпажу.

(а) Теплові аеростати повинні бути оснащені:

- (1) альтернативним джерелом запалювання;
- (2) засобом вимірювання та індикації кількості палива;
- (3) кошмою або вогнетривкою ковдрою;
- (4) страхувальним канатом довжиною щонайменше 25 метрів.

(б) Газові аеростати повинні бути обладнані:

- (1) ножом; та
- (2) страхувальним канатом довжиною щонайменше 20 метрів з натурального волокна або електростатичного провідного матеріалу.

SPO.IDE.V.145 Радіокомунікаційне обладнання

(a) На вимогу правил повітряного простору, у якому виконується політ, аеростати повинні бути оснащені засобами радіозв'язку, здатними підтримувати двосторонній зв'язок із тими аеронавігаційними станціями або частотами для відповідності вимогам повітряного простору.

(b) Радіокомунікаційне обладнання, якщо це вимагається (a) повинно забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

SPO.IDE.V.150 Відповідач

На виконання вимог правил повітряного простору, у якому виконується політ, аеростати повинні бути обладнанні вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з усіма необхідними функціями.

ПІДЧАСТИНА E

Спеціальні вимоги

РОЗДІЛ 1

Експлуатація вертольота з вантажем на зовнішній підвісці (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Експлуатант повинен встановити стандартні експлуатаційні процедури HESLO, які визначають:

(a) бортове обладнання, включаючи його експлуатаційні обмеження та відповідні поправки до MEL, якщо застосовно;

(b) порядок комплектування екіпажів та кваліфікаційні вимоги до членів екіпажів та бортової команди спеціалістів;

(c) відповідне тренування для членів екіпажу та спеціалістів на борту для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які проводять таке тренування;

(d) повноваження та обов'язки членів екіпажу і спеціалістів;

(e) критерії експлуатаційних якостей, яким необхідно відповідати під час експлуатації HESLO;

(f) штатні, позаштатні та аварійні процедури для членів екіпажу та спеціалістів.

SPO.SPEC.HESLO.105 Спеціальне обладнання HESLO

Вертоліт повинен бути обладнаний:

(a) одним дзеркалом безпеки вантажу або альтернативним засобом, який дає змогу побачити гаки/вантаж;

(b) одним вимірювачем вантажу, якщо не має іншого засобу визначення вантажу.

SPO.SPEC.HESLO.110 Перевезення небезпечних вантажів

Експлуатант, який перевозить небезпечні вантажі до або з непідготовлених майданчиків, або віддалених місць, повинен подати до уповноваженого органу заяву щодо виключення з умов Технічних інструкцій, якщо він має намір не відповідати вимогам цих інструкцій.

РОЗДІЛ 2

Експлуатація, пов'язана із зовнішнім перевезенням особи (НЕС)

SPO.SPEC.HES.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Експлуатант повинен встановити стандартні експлуатаційні процедури, які визначають:

(a) бортове обладнання, включаючи його експлуатаційні обмеження та відповідні поправки до MEL, якщо застосовно;

(b) порядок комплектування екіпажів та кваліфікаційні вимоги до членів екіпажів та спеціалістів;

(c) відповідну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів на борту для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які надають таку підготовку;

(d) повноваження та обов'язки членів екіпажу та спеціалістів;

(e) критерії експлуатаційних якостей, яким необхідно відповідати під час експлуатації НЕС;

(f) штатні, позаштатні та аварійні процедури для членів екіпажу та спеціалістів.

SPO.SPEC.NES.105 Спеціальне обладнання для НЕС

(a) Вертоліт повинен бути обладнаний:

(1) обладнанням для піднімання або вантажним гаком;

(2) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативними засобами, які дають змогу бачити гак; та

(3) одним вимірювачем вантажу, якщо немає іншого засобу визначення ваги вантажу.

(b) Установлення обладнання для підйомників або вантажних гаків та будь-які подальші зміни підлягають схваленню льотної придатності, що відповідає запланованим функціям.

РОЗДІЛ 3

Експлуатація парашутів (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Експлуатант повинен встановити стандартні експлуатаційні процедури, які визначають:

(a) бортове обладнання, включаючи його експлуатаційні обмеження та відповідні поправки до MEL, якщо застосовно;

(b) порядок комплектування екіпажів та кваліфікаційні вимоги до членів екіпажів та бортової команди спеціалістів;

(c) відповідну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів на борту для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які надають таку підготовку;

(d) повноваження та обов'язки членів екіпажу та спеціалістів;

(e) критерії експлуатаційних якостей, яким необхідно відповідати під час експлуатації PAR;

(f) штатні, позаштатні та аварійні процедури для членів екіпажу та бортової команди.

SPO.SPEC.PAR.105 Перебування на борту членів екіпажу та спеціалістів

Вимоги, встановлені SPO.GEN.106(c), не поширюються на спеціалістів, що виконують стрибки з парашутом.

SPO.SPEC.PAR.110 Сидіння

Незважаючи на положення SPO.IDE.A.160(a) SPO.IDE.H.160(a)(1), підлога ПС може використовуватися як сидіння, за умови наявності засобів для того, щоб спеціаліст тримався та був прив'язаний.

SPO.SPEC.PAR.115 Додатковий кисень

Незважаючи на положення SPO.OP.195(a), вимоги до використання додаткового кисню не застосовуються для членів екіпажу, окрім командира та спеціаліста, що виконує суттєві обов'язки для виконання спеціальних завдань, якщо тиск в кабіні відповідатиме висоті:

(a) понад 13000 футів, протягом періоду не більше 6 хвилин; або

(b) понад 15000 футів, протягом періоду не більше 3 хвилин.

SPO.SPEC.PAR.120 Польоти над водною поверхнею

У разі перебування на борту більше ніж шести осіб командир аеростата, який виконує польоти над водною поверхнею, повинен визначити ризики небезпеки для цих осіб та необхідність наявності на борту аварійного радіомаяка (ELT), який повинен мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

SPO.SPEC.PAR.125 Спускання небезпечних вантажів

Незважаючи на положення SPO.GEN.160, парашутист може виходити з ПС для випуску парашута над навантаженими зонами великих міст або населених пунктів або над скупченням людей на відкритій поверхні, буксуючи димові пристрої, за умови, що вони призначені для цієї мети.

РОЗДІЛ 4

Пілотажні польоти (ABF – aerobatic flights)

SPO.SPEC.ABF.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури для ABF повинні визначати:

- (a) бортове обладнання, включаючи його експлуатаційні обмеження та відповідні поправки до MEL, якщо застосовно;
- (b) порядок комплектування екіпажів та кваліфікаційні вимоги до членів екіпажів та бортової команди;
- (c) відповідну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів на борту для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які надають таку підготовку;
- (d) повноваження та обов'язки членів екіпажу та бортової команди спеціалістів;
- (e) критерії експлуатаційних якостей, яким необхідно відповідати під час ABF;
- (f) штатні, позаштатні та аварійні процедури для членів екіпажу та спеціалістів.

SPO.SPEC.ABF.105 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

На борту під час ABF не повинні перебувати такі документи та інформація, перелічені в SPO.GEN.140(a):

(a) деталізований поданий ATS план польоту, якщо застосовно;

(b) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту передбачуваного польоту і всіх маршрутів, за якими політ раціонально може бути змінено;

(c) процедури та візуальні інформаційні сигнали для використання перехопленим і перехоплюючим ПС;

(d) інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту.

SPO.SPEC.ABF.115 Обладнання

До ABF не застосовуються такі вимоги:

(a) аптечки першої допомоги, передбачені SPO.IDE.A.165 та SPO.IDE.H.165;

(b) ручні вогнегасники, передбачені SPO.IDE.A.180 та SPO.IDE.H.180; та

(c) ELT та PLB, як передбачено SPO.IDE.A.190 та SPO.IDE.H.190.

Директор департаменту
льотної експлуатації

О.І. Лісняк