

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

Доповнення I

Основні вимоги до льотної експлуатації

1. Загальна інформація

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

1.b. Політ повинен здійснюватися відповідно до порядку експлуатації, визначеного в Керівництві з льотної експлуатації або, де необхідно, в Керівництві з експлуатації, дотримання якого є обов'язковим під час підготовки та здійснення польоту. Для цього членам екіпажу має бути надано можливість використовувати в разі потреби систему перевірок на всіх етапах польоту за нормальних, ненормальних та аварійних умов і ситуацій. Необхідно встановити порядок дій для будь-яких обґрунтовано передбачуваних аварійних ситуацій.

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

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

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

2. Підготовка до польоту

2.a. Політ не може бути розпочато, якщо всіма обґрунтованими наявними засобами не підтверджено виконання всіх наведених у цьому підпункті умов:

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

2.a.2. Екіпаж повинен бути ознайомлений, а пасажирів мають бути поінформовані про розташування та використання відповідного аварійно-

рятувального обладнання. Екіпажу та пасажиром має бути надана відповідна інформація стосовно порядку дій у випадку аварійної ситуації та використання аварійно-рятувального обладнання салону ПС.

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

(i) ПС є придатним для польоту, як зазначено в пункті 6 цього доповнення;

(ii) ПС належним чином зареєстровано і на його борту знаходяться відповідні сертифікати;

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

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

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

(vi) експлуатаційні обмеження ПС, зазначені в пункті 4 цього доповнення, не буде перевищено протягом усього польоту.

2.a.4. Льотному екіпажу має бути надано інформацію про метеорологічні умови для відльоту, прибуття та, залежно від обставин, про запасні аеродроми,

а також умови на маршруті. Слід звернути особливу увагу на потенційно небезпечні атмосферні умови.

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

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

2.а.7. Кількість палива та мастила на ПС має бути достатньою для безпечного здійснення запланованого польоту, з урахуванням метеорологічних умов, будь-яких факторів, які впливають на льотно-технічні характеристики ПС, та будь-яких затримок, які очікуються в польоті. Крім того, на ПС має бути забезпечено резерв палива на випадок позаштатних ситуацій. У разі потреби має бути встановлено порядок витрачання палива в польоті.

3. Здійснення польотів

3.а. Для здійснення польотів має бути виконано всі такі умови:

3.a.1. Залежно від типу ПС, під час зльоту та посадки, а також за рішенням командира екіпажу це є необхідним в інтересах безпеки кожен член екіпажу повинен перебувати на своєму робочому місці та повинен використовувати наявні системи фіксації, з урахуванням типу ПС.

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

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

3.a.4. Політ повинен здійснюватися у такий спосіб, щоб підтримувалась належна відстань від іншого ПС, а також відповідна висота прольоту перешкод на всіх етапах польоту. Ця відстань має відповідати вимогам застосовних правил польотів.

3.a.5. Політ не може бути продовжено, доки відомі умови не відповідатимуть умовам, зазначеним в пункті 2 цього доповнення. Крім того, для польоту згідно з правилами польотів за приладами заходження на аеродром не повинно здійснюватись нижче певної визначеної висоти, або за межами певного місцезнаходження, якщо передбачені критерії видимості не виконано.

3.a.6. У випадку аварії командир екіпажу повинен забезпечити проведення інструктажу пасажирів щодо екстрених дій на випадок відповідних обставин.

3.a.7. Командир екіпажу повинен вжити всіх необхідних заходів щодо зведення до мінімуму наслідків неправильної поведінки пасажирів під час польоту.

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

3.a.9. У разі потреби використовувати застосовний порядок витрачання палива в польоті.

4. Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні обмеження ПС

4.a. Експлуатація ПС повинна здійснюватися відповідно до документації про його льотну придатність та всіх відповідних експлуатаційних процедур і обмежень, які викладені в його схваленому Керівництві з експлуатації або, залежно від випадку, в аналогічному документі. Керівництво з льотної експлуатації або аналогічний документ мають бути надані екіпажу та підлягають постійному оновленню для кожного ПС.

4.b. Експлуатація ПС повинна здійснюватися відповідно до застосовної екологічної документації.

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

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

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

4.с.1. Фактори, зазначені в підпункті 4.с пункту 4 цього доповнення потрібно враховувати безпосередньо як експлуатаційні параметри або опосередковано шляхом допусків або запасів, які можуть бути зазначені під час планування робочих характеристик, залежно від типу експлуатації.

5. Прилади, дані та обладнання

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

5.b. У разі потреби ПС має бути оснащене всім необхідним аварійно-рятувальним, медичним та евакуаційним обладнанням, враховуючи ризики, пов'язані із зонами експлуатації, запланованими маршрутами, висотою і тривалістю польоту.

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

6. Підтримання льотної придатності

6.a. Експлуатація ПС не повинна дозволятися, якщо:

(i) воно не є придатним до польотів;

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

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

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

6.b. Перед кожним польотом або серією послідовних польотів повинно перевіряти ПС шляхом передпольотної перевірки для визначення придатності його щодо запланованого польоту.

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

6.d. Експлуатація ПС не повинна дозволятися, якщо після технічного обслуговування воно не було передане в експлуатацію кваліфікованими особами або організаціями. Підписаний документ про передачу в експлуатацію повинен містити, зокрема, основні відомості щодо проведеного технічного обслуговування.

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

6.f. Усі модифікації та ремонти повинні відповідати основним вимогам до льотної придатності. Дані, що підтверджують відповідність вимогам до льотної придатності, підлягають зберіганню.

7. Члени екіпажу

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

(i) сертифікаційних обмежень ПС, у тому числі відповідної схеми аварійної евакуації;

(ii) конфігурації ПС; а також

(iii) типу і тривалості експлуатації.

7.b. Члени льотного екіпажу повинні:

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

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

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

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

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

7.f. Жоден член екіпажу не повинен дозволяти, щоб виконання його завдань або прийняття рішень могло призводити до загрози безпеці польоту

внаслідок втоми, з урахуванням, *inter alia*, накопичення втоми, втрати сну, кількості пройдених секторів, нічної зміни або зміни часових смуг. Тривалість періоду відпочинку має забезпечувати достатньо часу для того, щоб члени екіпажу могли подолати наслідки попередніх виконань обов'язків та добре відпочити до початку наступної польотної робочої зміни.

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

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

8.a. Комерційна експлуатація та експлуатація складного ПС може здійснюватися тільки за умови виконання наступних умов:

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

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

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

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

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

(iii) перелік MEL має бути складено на підставі головного переліку мінімального обладнання (MMEL), за його наявності, та не повинен містити менше обмежень, ніж перелік MMEL;

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

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

8.b. Комерційна експлуатація та експлуатація складного ПС повинна здійснюватись лише відповідно до керівництва з експлуатації. Таке керівництво повинно містити всі необхідні інструкції, інформацію та процедури для всіх ПС, які експлуатуються, а також для персоналу із забезпечення польотів для виконання їх обов'язків. У ній мають бути зазначені обмеження, які застосовуються до часу польоту, польотного робочого часу, а також часу відпочинку для членів екіпажу. Керівництво з експлуатації та його редакції

мають відповідати затвердженому Керівництву з льотної експлуатації та можуть бути змінені в разі потреби.

8.c. У разі потреби експлуатант повинен визначити процедури для зменшення до мінімуму впливу недисциплінованої поведінки пасажирів на безпеку польоту.

8.d. Експлуатант повинен розробляти та підтримувати програми забезпечення безпеки, адаптовані для ПС і типів експлуатації, зокрема, за такими напрямками:

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

Якщо заходи безпеки можуть мати негативний вплив на безпеку експлуатації, необхідно оцінити ризики і розробити відповідні процедури щодо зменшення ризиків для безпеки, що може потребувати використання професійного обладнання.

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

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

8.g. Завдання, зазначені в підпунктах б.а, б.d та б.e пункту 6 цього доповнення, повинні здійснюватися під контролем організації, відповідальної за підтримання льотної придатності, яка, окрім вимог підпункту 3.а пункту 3 доповнення II до цих Авіаційних правил, повинна відповідати таким вимогам:

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

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

Директор департаменту
льотної експлуатації

О.І. Лісняк