



Керівний матеріал стосовно перевезення вантажів у пасажирському салоні - звільнення відповідно до Статті 11 Повітряного Кодексу України

Видання 3

Видання N° 03, Дата видання: 09/10/2020

Київ



Зміст

1.	Призначення та мета	3
2.	Обсяг звільнень	3
3.	Експлуатаційні аспекти перевезення вантажів у пасажирському салоні	5
3.1.	Склад екіпажу:	5
3.2.	Процедури:	5
3.3.	Завантаження, послаблення для перевезення вантажів у пасажирському салоні, включаючи пасажирські сидіння	5
4.	Перевезення небезпечних вантажів	6
5.	Аспекти льотної придатності для перевезення вантажів у пасажирському салоні великих літаків	7
5.1.	Перевезення вантажів у пасажирському салоні згідно з положеннями Статті 11 Повітряного Кодексу України	7
5.2.	Перевезення вантажів у пасажирському салоні згідно зі схваленням зміни конструкції	7
5.2.1.	Перевезення медичних товарів, що утримуються на пасажирських сидіннях	8
6.	Інша застосовність	8
Додаток 1		9
1.	Подальший керівний матеріал щодо перевезення вантажів в пасажирському салоні згідно з положеннями Статті 11 Повітряного Кодексу України	9
1.1.	Обмеження щодо виду вантажу:	9
1.2.	Підготовка салону:	9
1.3.	Завантаження вантажу	9
1.4.	Обладнання з безпеки	11
1.5.	Налаштування системи кондиціонування повітря:	11
1.6.	Процедури та документація	12
2.	Повернення до обслуговування пасажирів	12
Таблиця 1 – Застосовність розділів в залежності від обмежень застосовних до певного виду вантажу		13
Доповнення 1 до Додатку 1		14
Доповнення 2 до Додатку 1		15
Додаток 2		16



1. Призначення та мета

Метою цього документу є надання керівного матеріалу суб'єктам авіаційної діяльності – експлуатантам України для (при необхідності) отримання звільнення відповідно до статті 11 Повітряного Кодексу України, що дозволить перевезення вантажів у пасажирському салоні в період поточного спалаху COVID-19. Тільки ці звільнення, що отримані після дати публікації цього документа повинні враховувати цей оновлений керівний матеріал.

Повітряні вантажні перевезення є життєво важливими для економіки та боротьби з COVID-19, а європейські та світові ланцюги поставок залежать від того, як вони безперешкодно працюватимуть. Тому повітряні вантажні перевезення повинні мати можливість постійно доставляти критичну продукцію, таку як продукти харчування, медичні засоби та засоби індивідуального захисту (PPE) та іншу продукцію, що є життєво важливою для функціонування чутливих ланцюгів поставок. Через це все більше експлуатантів зобов'язані перевозити вантажі, використовуючи пасажирські повітряні судна (ПС).

Метою цього документа є надання керівного матеріалу експлуатантам щодо перевезення вантажів у салоні, сертифікованому для перевезення лише пасажирів.

Комбінування перевезення пасажирів та вантажів в салоні не передбачене та тому не включене до цього керівного матеріалу.

Цей документ надає технічну інформацію та пов'язані з цим аспекти для видачі звільнення експлуатанту щодо аспектів льотної придатності стосовно перевезення вантажів на сидіннях у пасажирському салоні, в випадку коли не існує схваленої зміни конструкції або пов'язані з цим технічні дослідження ще в стадії розробки.

Детальний технічний керівний матеріал ДАСУ приведений у Додатку 1 цього документу.

Посилання на документи опубліковані галуззю (виробниками оригінального обладнання ПС (ОЕМ) та Співтовариства автотранспортних інженерів (SAE)) що надають інструктивний матеріал як перевозити вантажі у пасажирському салоні надано у Додатку 2.

Цей керівний матеріал щодо звільнення відповідно до Статті 11 Повітряного Кодексу України для перевезення вантажів у пасажирському салоні повітряних суден (далі – Керівний матеріал) розроблений на підставі керівного матеріалу Агентства з безпеки польотів Європейського Союзу (EASA) щодо перевезення вантажів у пасажирському салоні – звільнення до статті 71 Регламенту ЄС 2018/1139.

2. Обсяг звільнень

Відповідно до сертифікації типу, що стосується великих літаків сертифікованих для перевезення пасажирів, пасажирський салон не є схваленим як вантажне відділення та тому він не відповідає застосовним вимогам для перевезення вантажів. AMC OPS 1.270(d) Розміщення вантажу у пасажирському салоні визначає необхідність схваленого стримуючого обладнання для закріплення передбачуваного вантажу. Термін "вантаж" що використовується в JAR-OPS 1.270 Розміщення багажу та вантажу мав на увазі включати все, що не є багажем.

Подробиці того до якої міри «вантаж» може бути перевезеним у пасажирському відділенні без додаткової сертифікації також приведені у відповідній Спеціальній Умові з цього питання, визнаної Боїнгом в документі MOM-MOM-20-0239-02B та Ейрбасом в документі FOT 999.0028/20. Перевезення вантажу в пасажирському салоні поза вже схвалених зон розміщення багажу не покривається ні схваленням ПС, ні схваленням крисел.

Як вже було роз'яснено, пасажирський салон не є схваленим для вантажних перевезень. Більш того для



того, щоб компенсувати невідповідність пов'язану з засобами виявлення диму або придушення вогню, обмеження та/або процедури повинні бути впроваджені. З цих причин звільнення від застосовних правил необхідне.

- 2.1.** При застосуванні Статті 11 Повітряного Кодексу України для звільнених експлуатантів від певних вимог Авіаційних правил України, Частини 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21(Part-21), Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» та Правил сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1, необхідно зазначити наступне:
- a) Період звільнення: період повинен відповідати тривалості спалаху COVID-19 у Україні, але в будь-якому випадку не повинен перевищувати 8 місяців.
 - b) Обсяг звільнення: в залежності від обставин.
 - c) Положення, щодо яких надаються звільнення, повинні бути обмежені:
 - JAR-OPS 1.630 Загальний вступ, якщо застосовно,
 - JAR-OPS 1.270 Розміщення багажу та вантажу,
 - АПУ-21(Part-21) 21.A.181 Строк дії та чинність (сертифікату льотної придатності),
 - Додаток 1 (Part-M) М.А.304, М.А.501, М.А.902(b)(2), М.А.902(b)(5).
- 2.2.** Звільнення повинно дозволити на тимчасовій основі і у відповідних випадках або необхідності, перевезення вантажів та обмеженої кількості членів екіпажу у пасажирському салоні. Одиниці вантажу можуть бути встановленими на, на сидіннях, з адекватними утримуючими системами/засобами або якщо сидіння зняті, безпосередньо закріплені на підлозі ПС, використовуючи наявні направляючі пристрої для сидінь.¹
- 2.3.** Звільнення від вимог щодо використання/встановлення тільки схваленого обладнання та конфігурації ПС повинні бути обмежені випадками, коли відсутня схвалена конструкторська документація та відповідно відсутні застосовні креслярські номери схваленої конструкції.
- 2.4.** Для звільнення на перевезення вантажів у пасажирському салоні відповідно до STD-003 «Процедури надання звільнення в галузі цивільної авіації» експлуатант додатково до заявки на звільнення має надати до Державіаслужби:
- схему розміщення вантажу (план та профіль);
 - спосіб фіксації вантажу та швартовне обладнання;
 - тимчасові зміни до Керівництва з експлуатації (Operations Manual – OM), стосовно перевезення вантажів у пасажирському салоні;
 - кількість додаткових членів екіпажу для обстеження і доступу до всіх ділянок салону на всіх етапах польоту та їх розміщення;
 - схема розташування аварійного обладнання, доступ до нього.

¹ Вираз «вантаж, що утримується на підлозі салону» посилається на будь-які конфігурації, в яких сидіння зняті та вантаж не передає навантаження на конструкцію ПС тільки через сидіння.



3. Експлуатаційні аспекти перевезення вантажів у пасажирському салоні

Вантажі повинні перевозитися тільки експлуатантами, що мають чинні схвалення для виконання вантажних перевезень.

3.1. Склад екіпажу:

- a) Експлуатація без пасажирів все ще вимагає наявності членів екіпажу для обстеження і доступу до всіх ділянок салону на всіх етапах польоту. Будь-яка пожежа, яка може статися, повинна бути своєчасно виявлена та ефективно погашена з використанням наявного аварійного обладнання.
- b) (видалено)

3.2. Процедури:

- a) Оцінка ризиків повинна проводитися з метою виявлення небезпек, пов'язаних з експлуатацією вантажних рейсів, використовуючи конфігурації салону, схвалені для перевезення тільки пасажирів.
- b) Перевірки повинні проводитися перед зльотом, перед посадкою та коли це вимагає командир, щоб забезпечити належне розміщення та закріплення вантажу.
- c) Експлуатанти повинні впровадити процедури управління надзвичайними ситуаціями в салоні.
- d) Експлуатанти повинні видати тимчасові зміни до Керівництва з експлуатації (Operations Manual – OM), щоб включити нові типи експлуатації і пов'язані з ними процедури.

3.3. Завантаження, послаблення для перевезення вантажів у пасажирському салоні, включаючи пасажирські сидіння

- a) Точна вага та положення вантажу в салоні та у вантажному відділенні повинні бути відображені в документації зі зважування та центрування (load sheet).
- b) Командир ПС (PIC) повинен бути забезпечений інформацією про вміст усіх вантажів, за допомогою надання вантажного маніфесту або іншої відповідної інформації.
- c) Експлуатант повинен завантажувати ПС з урахуванням різних рівнів наявних протипожежних засобів у зоні завантаження. (наприкладу пасажирському салоні або у вантажних відділеннях під підлогою)
- d) Для хвостових відділень, на яких розміщено таблички із зазначенням максимальної місткості, вантажні предмети, що зберігаються у цих відділеннях, не повинні перевищувати максимальну місткість, зазначену на табличці.
- e) Максимальні обмеження місткості в табличках з безпеки, що вимагаються (на або поруч із схваленими місцями зберігання вантажу) не повинні бути перевищені. Всі інструкції щодо розміщення, зазначені в табличках мають бути застосовані.
- f) Маса вантажу не повинна перевищувати обмежень щодо навантаження на конструкцію ПС. Відповідність CS 25.561 та CS 25.789 є очікуваною.
- g) Вантаж, розміщений у закритих відділеннях для розміщення, повинен бути такого розміру, щоб не заважати надійному закриттю засувних дверей.
- h) Вантажні речі повинні бути розміщені лише у тому місці, де можливо обмежити їх рух.



- i) Місце розміщення вантажу повинно бути таким, щоб у разі аварійної евакуації воно не перешкоджало доступу до проходу та виходу з нього.
- j) Вантаж не повинен розміщуватися там, де він може перешкоджати доступу до аварійного обладнання.
- k) Вантаж повинен перевірятися для забезпечення належного зберігання у наступних випадках (як мінімум):
 - перед зльотом,
 - перед посадкою,
 - за наказом командира ПС (PIC).
- l) На проходах не повинно бути вантажу, щоб забезпечити доступ до сидінь та багажу у разі диму чи пожежі.
- m) Будь-який дим/пожежа всередині салону повинен бути легко виявлений та ефективно усунутий за допомогою наявного аварійного обладнання. Ретельно проінформований екіпаж (що не є частиною льотного екіпажу) повинні бути на борту для спостереження та доступу до всіх ділянок салону протягом усіх етапів польоту. Повинна бути достатня кількість підготовлених членів екіпажу, виконуючих функції пожежників з достатньою кількістю протипожежного обладнання. Це обладнання може бути розташоване в салоні, використовуючи існуючі засоби для розташування (багажні полиці, вантажні відділення) за умови, що місце зберігання ідентифіковане для екіпажу. Конкретні подробиці повинні бути узгоджені з Державіаслужбою України.
- n) Членів екіпажу слід розміщувати на існуючих сидіннях для кабінного екіпажу та вони не повинні сидіти на рядах сидінь з вантажем. Повинно бути чітке розділення ділянок, зайнятих особами що знаходяться в салоні та ділянок де розміщено вантаж, під час руління, зльоту та посадки. Необхідно встановити принаймні один ряд порожніх сидінь між вантажем та місцями, що займатимуть особи які знаходитимуться в салоні.
- o) "Розміщення під сидінням" дозволено лише у тому випадку, якщо сидіння обладнано стримуючою системою і вантажні речі можуть повністю розміститися під сидінням. Навантаження вантажу під кожним сидінням не повинно перевищувати 9 кг (20 фунтів).
- p) Пакування вантажу повинно бути в змозі вирівняти тиск, щоб утримувати різницю тиску (Delta Pressure – DP) під час польоту, якщо застосовно.
- q) Усі сигналізатори диму та пожежі повинні обслуговуватися відповідно до інструкцій Керівництва з технічного обслуговування.
- r) Система кондиціонування повітря повинна бути налагоджена з урахуванням характеру вантажу, що перевозиться в салоні, і кількості та розподілу осіб в салоні.
- s) Якщо для утримання одиниць вантажу використовуються сітки ці сітки мають бути схваленими згідно з (E)TSO та слід дотримуватись будь-яких обмежень щодо навантажень на ці сітки включаючи їх кріплення. Будь-яка деформація цих сіток можлива через масу одиниць вантажу що утримуються при аварійній посадці, навантаження в польоті та на землі повинні бути оцінені щодо контакту з іншими предметами в салоні, де також має бути продемонстровано що не буде заблоковано шляхи аварійної евакуації та доступ до аварійного обладнання.

4. Перевезення небезпечних вантажів



Небезпечні вантажі (DG) повинні перевозитися лише експлуатантами, які мають схвалення (згідно з Правилами сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1):

- a) При відсутності пасажирів, обмеження щодо небезпечних вантажів, як встановлено у Технічних інструкціях для вантажних ПС можуть бути використані замість інструкцій для пасажирських ПС. Незважаючи на це, експлуатант повинен включати цей аспект у проведену оцінку ризиків.
- b) Екіпаж повинен отримати додаткову підготовку/інструктаж, особливо для того, щоб він зрозумів, чи були збільшені обмеження для вантажів відносно тих, що застосовуються до пасажирів. Це, принаймні, повинно включати наступне:
 - ризики та наслідки збільшення кількості DG у багажному відділенні;
 - будь-які зміни в аварійних процедурах та аварійному обладнанні, яке може знаходитися на борту.
- c) Відповідна інформація про небезпечні вантажі (наприклад, що впливає на аварійні процедури) повинна бути включена до інструктажу, який проводиться для інших осіб, що перебувають на борту ПС.
- d) Небезпечні вантажі не повинні потрапляти в пасажирський салон, а повинні завжди бути розміщені у багажному відділенні та перевозитись за умов, встановлених Технічними інструкціями.
- e) Ніхто, крім членів екіпажу, працівників експлуатанта з офіційними повноваженнями, уповноважених представників відповідного національного органу або уповноважених осіб, які супроводжують партію товарів або інший вантаж, не може бути присутнім на борту. Будь-яка інша особа буде розглядатися як пасажир і, відповідно, ПС більше не буде мати можливість використовувати положення, застосовні до вантажного ПС щодо перевезення небезпечних вантажів.

5. Аспекти льотної придатності для перевезення вантажів у пасажирському салоні великих літаків

5.1. Перевезення вантажів у пасажирському салоні згідно з положеннями Статті 11 Повітряного Кодексу України

Для того, щоб забезпечити ранню доступність рішення щодо перевезень в рамках поточної ситуації з COVID-19, Державіаслужба України підтримує використання положень Статті 11 Повітряного Кодексу України. Також Державіаслужба підтримує такий підхід для поточних сертифікаційних проектів. Схвалення зміни конструкції не є передумовою для отримання звільнення. Однак певні проектні дані можуть сприяти процесу отримання схвалення.

Подальший керівний матеріал знаходиться в Додатку 1 до цього документа.

Цей керівний матеріал та додаткова підтримка експлуатантам за необхідності має надати можливість розглянути на тимчасовій основі (до 8 місяців) на прийнятному рівні аспекти сертифікації з льотної придатності проектів стосовно перевезення вантажів у пасажирському салоні великих літаків.

5.2. Перевезення вантажів у пасажирському салоні згідно зі схваленням зміни конструкції



Для того щоб дозволити перевезення вантажів на постійній основі тобто поза обмеженням терміну в 8 місяців згідно зі Статтею 11 Повітряного Кодексу України повинні бути отримані схвалення зміни конструкції поза обсягом «гнучких» положень що впливають зі Статті 11 Повітряного Кодексу України.

Окрім того що дозволено згідно з нижченаведеним пунктом 14.2.1., для перевезення вантажів, що утримуються на сидіннях також як і в разі зняття сидінь необхідного для можливості фіксації вантажу на конструкції ПС, потрібна заявка на головну зміну або STC (Додатковий сертифікат типу), яка буде оброблятися Державіаслужбою України першочергово.

Тип вантажу що планується до перевезення в пасажирському салоні має контролюватися (не дозволяється неідентифікований вантаж) та оцінюватися заздалегідь у рамках процесу оцінки STC сертифікаційною групою компетентного органу.

Державіаслужба висуватиме спеціальні умови посилаючись на:

- Керівний матеріал в Додатку 1 цього документу
- EASA CM-CS-003
- Опубліковані Спеціальні Умови EASA щодо встановлення вантажних сумок на сидіннях

5.2.1. Перевезення медичних товарів, що утримуються на пасажирських сидіннях

В контексті надзвичайної ситуації, викликаній пандемією COVID-19, схвалена Організація Розробник (DOA) може перекласифікувати такі зміни у «Незначні зміни» та після погодження з Державіаслужбою схвалити такі зміни відповідно до своїх привілеїв DOA, що дозволяють перевезення медичних товарів (наприклад, масок, рукавичок, одягу тощо), що утримуються на сидіннях салону за умови, що вони не класифіковані як небезпечні вантажі. Це повинно бути зазначено в схвальних документах та у Додатку до Керівництва з льотної експлуатації (Aircraft Flight Manual – AFM).

Для змін конструкції, включаючи «ре-класифіковані» зміни, у випадках коли зазначений професійний кабіний екіпаж та від нього вимагається виконання будь-яких функцій в рамках перевезення вантажів, це має вплив на Дані для забезпечення експлуатації кабінного екіпажу (CCD) та вимагає пов'язаних з CCD схвалень змін конструкції².

Застосовність цих змін конструкції повинна бути обмежена ПС української реєстрації. DOA має включити це обмеження до листа схвалення зміни конструкції. Це не повинне перешкоджати іншим компетентним органам в оцінюванні прийнятності цих схвалень змін конструкції в рамках своїх процесів прийняття рішень.

Оскільки цей вид переобладнання – це зміна обсягу експлуатації літака, і за відсутності спеціальних експлуатаційних вимог, що стосуються цього виду експлуатації, встановлення та процедури експлуатації повинні бути розглянуті з урахуванням конкретної конфігурації кожної моделі літака, якої це стосується.

6. Інша застосовність

Для польотів, які не підпадають під дію Повітряного Кодексу України, відповідні державні органи можуть використовувати цей Керівний матеріал в частинах що стосуються.

Примітка: Будь-які питання стосовно цього керівного матеріалу мають бути направлені до відділу управління ризиками E-mail: safetyboard@avia.gov.ua

² Професійний кабіний екіпаж – це утримувачі діючого свідоцтва бортпровідника, виданого відповідно до Додатку V (Частина CC) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації»



Додаток 1

1. Подальший керівний матеріал щодо перевезення вантажів в пасажирському салоні згідно з положеннями Статті 11 Повітряного Кодексу України

Цей керівний матеріал стосується в цілому перевезення вантажів на сидіннях, на підлозі салону з встановленими або знятими сидіннями.

Основні цілі які мають бути досягнуті при незвичайному використанні пасажирського салону для транспортування різноманітних видів вантажу, - це забезпечення та компенсуючі заходи щодо:

- Ризиків пожежі та надання можливості адекватним протипожежним засобам;
- Фіксації вантажу та по'язані зміни центру ваги ПС, враховуючи міцність та цілісність конструкції при нормальних та аварійних умовах;
- Аварійного покидання осіб що знаходяться на борту

Перелік застосовності щодо перелічених нижче аспектів – в залежності від типу вантажу – приведений в Таблиці 1.

1.1. Обмеження щодо виду вантажу:

- a) Небезпечні вантажі заборонені
- b) Окрім того, експлуатант повинен мати процедуру для попередження дозволеної (excepted) кількості літєвих акумуляторів, що містяться або упаковані разом з обладнанням, від розміщення в салоні.

1.2. Підготовка салону:

- a) Системи зручності для пасажирів (Системи розваг в польоті (IFE), вбудоване в сидіння електропостачання, системи кухонного обладнання та будь-які системи що генерують тепло) в зонах пасажирського салону де транспортуються вантажі повинні бути відключені або де-активовані.
- b) Автоматичні системи подачі додаткового кисню в зонах пасажирського салону де транспортуються вантажі повинні бути зняті з каналів сервісних панелей пасажирів (PSU) без залишення будь-яких панелей відкритими або мають бути де-активовані.

ПРИМІТКА: Хімічні кисневі генератори або автономний газоподібний кисень, встановлені в каналах сервісних панелей пасажирів, почнуть генерацію або випуск кисню при досягненні певних температур. Базуючись на можливих сценаріях пожежі завантаженого вантажу, кисневі системи мають бути знятими або де-активованими (випадання кисневих масок має бути попереджене для утримання щитків, що відокремлюють кришки контейнерів).

- c) Вантаж не повинен бути розміщений у будь-яких відділеннях, де розташовані кисневі балони та/або захисне дихальне обладнання (PBE), а також пристрої, що містять літєві акумулятори.

1.3. Завантаження вантажу

- a) Не вимагається встановлення перебірок що витримують навантаження міцністю 9g та перебірок для утримання диму для захисту кабіни пілотів та осіб що знаходяться в салоні.



- b) У кожній секції салону де перевозитиметься вантаж:
- Має бути принаймні один поздовжній прохід що відповідає мінімальним розмірам ширини зазначеним в 25.815 для літаків з кількістю крісел 10 або менш пасажирів.
 - Вантаж має бути завантаженим так щоб було достатньо доступу до вантажу для того щоб дозволити ефективно пожевогасіння.
 - Для літаків з двома проходами в яких сидіння не зняті та використовуються щоб утримувати вантаж має бути незавантажений ряд сидінь для того щоб надати можливість перейти від одного ряду до іншого. Наскільки це можливо не завантажений ряд сидінь має бути розташований на рівній відстані від наявного вільного простору між проходами згідно з CS 25.813.
- c) Маркування шляхів покидання на підлозі може бути знято або заблоковане вантажем в зонах які не використовуватимуться як шляхи покидання особами що знаходяться в салоні.
- d) Властивості конструкції що дозволяють підтримувати розгерметизацію, тобто вантажні піддони або вантажі не повинні блокувати декомпресійні отвори або потоки.
- e) Коли вантаж розташований на підлозі:
- Висота вантажу не повинна перевищувати 127 см (50 дюймів) (приблизно висота типового сидіння економічного класу).
 - Об'єм кожної зони завантаження вантажу: палети або безпосередньо прив'язаного до підлоги вантажу, не повинен перевищувати 3.54 м³ (125 ft³).
 - Повздовжній доступ має бути забезпечений попереду та позаду кожної зони завантаження вантажу як зазначено нижче. Для належного доступу до вантажу та для пожевогасіння наступне має бути забезпечено:
 - i. Ширина повздовжнього проходу щонайменше 51 см (20"). Кожний повздовжній прохід повинен дозволяти члену екіпажу перетинати його рухаючись прямо,
 - ii. Поперечний доступ попереду та позаду кожної зони завантаження вантажу щонайменше шириною 38 см (15"),
 - iii. Засоби доступу мають бути вільними, в тому числі від засобів, стримуючих вантаж.
 - Окрім цього, обмеження що застосовуються до ваги, розподілення та методу утримання вантажу повинні бути встановлені на основі керівного матеріалу від оригінального виробника частин ПС (ОЕМ) як вважається за необхідне компетентним авіаційним органом.
- f) Вантаж завантажений на сидіння не повинен перевищувати 22,5 кг (50 фунтів) на сидіння-місце або 50 кг (110 фунтів) одним пакунком на трійку сидінь відповідно, якщо відсутнє обґрунтування інших навантажень. На додаток до цього, дозволено розміщення вантажу під сидіннями вагою до 9 кг (20 фунтів) під кожним сидіння-місцем. Вантаж не повинен простягатися вище за висоту спинки крісла. Потенційні методи утримання можуть включати:
- Направляючі пристрої для сидінь (після зняття пластикових заглушок між рядами) на основі керівного матеріалу від оригінального виробника частин ПС (ОЕМ) як вважається за необхідне компетентним авіаційним органом.



З'єднайте сітки над кріслами та коробками. Закріпіть сітку до направляючих пристроїв для сидінь. Впевніться в тому що сітка помірно пружна для того щоб забезпечувати ширину проходу для нагляду за наявністю пожежі та диму в польоті.

- Прив'язні ремені крісел та з'єднувальні елементи прив'язних ременів крісел.
Додайте додаткове обв'язування закріплене або просунуте навколо верхньої та передньої поверхонь коробок. Це обв'язування має бути закріплене до застебнутого та затягнутого прив'язного ремня (прив'язний ремінь не охоплює коробку тому що він адекватно не утримує коробку в передньому та верхньому напрямках).
- Перекладина крісла (розташована відразу нижче подушки нижньої частини сидіння).
Зв'яжіть передню та верхню сторони коробок до передньої та задньої перекладин шляхом накладання лямок під сидінням.
- Ніжки крісел.
Зв'яжіть передню та верхню сторони коробок до передніх та задніх ніжок пропускаючи лямки навколо ніжок.

1.4. Обладнання з безпеки

- a) Портативне кисневе обладнання повинне бути забезпечено для кожного члену екіпажу обов'язки якого на борту включають виявлення вогню та пожежогасіння в салоні. Це обладнання повинно відповідати пунктам 25.1439(b)(1) (2) та (4) і 25.1443(e) та члени екіпажу мають носити його продовж своїх оглядів.
- b) Відповідні захисні предмети одягу (наприклад вогнестійкі рукавички тощо) мають бути складені поблизу місць членів екіпажу
- c) Окрім вогнегасників вже встановлених в салоні необхідність додаткових можливостей щодо пожежогасіння повинна бути оцінена враховуючи вантаж який має бути перевезений (наприклад очікуваний клас пожежі)

Нижчезазначені додаткові вогнегасники забезпечать адекватні можливості щодо пожежогасіння у випадку якщо відсутні обмеження щодо вантажу окрім заборони небезпечних вантажів у пасажирському салоні:

- Два переносних водяних вогнегасники з рейтингом Underwriters Laboratories (UL)2A (2-1/2 gallon) або з еквівалентною кількістю води, та
 - Щонайменше два вогнегасники з рейтингом UL 4A-80B:C як мінімум або еквівалент. Чотири вогнегасники з рейтингом UL 2A-10B:C вважаються еквівалентом.
- d) Вогнегасники повинні бути розташовані поряд з місцями осіб, що задіяні в пожежогасінні або в інших локаціях які експлуатант визначить більш ефективними в забезпеченні захисту від пожежі.

1.5. Налаштування системи кондиціювання повітря:

- a) Нормальні процедури



Налаштування системи кондиціонування повітря повинні бути адаптовані враховуючи кількість осіб на борту ПС. Якщо система кондиціонування повітря обладнана індивідуальними випускними отворами вони мають знаходитися в закритому/вимкненому положенні на всіх фазах польоту.

b) Аварійні процедури

У випадку пожежі в салоні має бути гарантовано що система вентиляції встановлена на найнижчий рівень циркуляції. Наявні процедури FCOM щодо диму, пожежі та випарів (які включають можливі відхилення, використання аварійних кисневих масок, встановлення зв'язку між членами екіпажу, вимкнення вентиляторів з рециркуляції, контрольний перелік щодо наявних випарів/запахів) повинні бути виконані.

1.6. Процедури та документація

Існуючі процедури включаючи аварійні процедури мають бути переглянуті та адаптовані в разі необхідності.

Керівництво з льотної експлуатації (AFM) має бути змінено для включення наступних положень:

a) Мінімальна кількість додаткових членів екіпажу в салоні:

1. Мінімум два додаткових члена екіпажу, в обов'язки яких входить виявлення та гасіння пожежі та передача цієї інформації льотному екіпажу.
2. Для літаків з двома проходами та інших далеко магістральних літаків скоріше за все вимагатимуться мінімум 3 додаткових члена екіпажу. Додаткові члени екіпажу понад 3 осіб мають бути обґрунтовані базуючись на оцінці ризиків. Кількість осіб в салоні має бути мінімізована до кількості необхідної, щоб задовольнити вимогам вищенаведеного пункту 1.

b) Додаткові члени екіпажу повинні бути підготовлені щодо:

- Процедури пожежогасіння
- Використання аварійного обладнання, включаючи переносні кисневі системи
- Використання аварійних виходів та процедури аварійної евакуації

c) Додаткові члени екіпажу мають робити візуальні огляди вантажу на регулярній основі включаючи огляди перед рулінням, зльотом та маневрами про посадці (TT&L).

d) Виконуючи огляди, що вимагаються вище додаткові члени екіпажу мають носити переносне кисневе обладнання (див. розділ Обладнання з безпеки).

e) Запобіжні заходи що дозволять членам льотного екіпажу повідомити членів екіпажу в салоні в разі розгерметизації.

f) Сидіння які мають бути зайняті продовж TT&L та аварійних сценаріїв такі як турбулентність або розгерметизація (можливість забезпечення видимості вантажу).

g) Нова аварійна пожежна процедура яка базується на ручному пожежогасінні.

2. Повернення до обслуговування пасажирів

Перед тим як ПС буде використане для обслуговування пасажирів експлуатант повинен забезпечити повернення салону до конфігурації сертифікованої для перевезення пасажирів. Експлуатантам нагадується що якщо експлуатант бажає зробити ці зміни постійними схвалення зміни конструкції вимагається.



Застосовність розділів Додатку 1 в залежності від обмежень застосовних до певного виду вантажу			
	Обмеження до типу вантажу	Обмеження до типу вантажу	Обмеження до типу вантажу
	<ul style="list-style-type: none">Заборонено перевезення небезпечних вантажівОкрім того, експлуатант повинен мати процес для попередження розміщення в салоні дозволеної (excepted) кількості літєвих акумуляторів, що містяться або упаковані разом з обладнанням	Дозволений перелік виду вантажу	Тільки медичні товари
Підготовка салону	✓	✓ (За виключенням того, що деактивація/зняття систем додаткового кисневого обладнання може не вимагатися, в залежності від типу вантажу)	Н/З
Завантаження вантажу	✓	✓	✓
Обладнання з безпеки	✓	✓ (з адаптацією, при необхідності, в залежності від типу вантажу, що перевозитиметься в салоні)	✓ (з адаптацією, при необхідності)
Налаштування системи кондиціювання повітря	✓	✓ (з адаптацією, при необхідності)	✓
Процедури та документація	✓	✓ (з адаптацією, при необхідності)	✓ (з адаптацією, при необхідності)
Доповнення до Додатку 1	✓	✓	✓

Таблиця 1 – Застосовність розділів в залежності від обмежень застосовних до певного виду вантажу



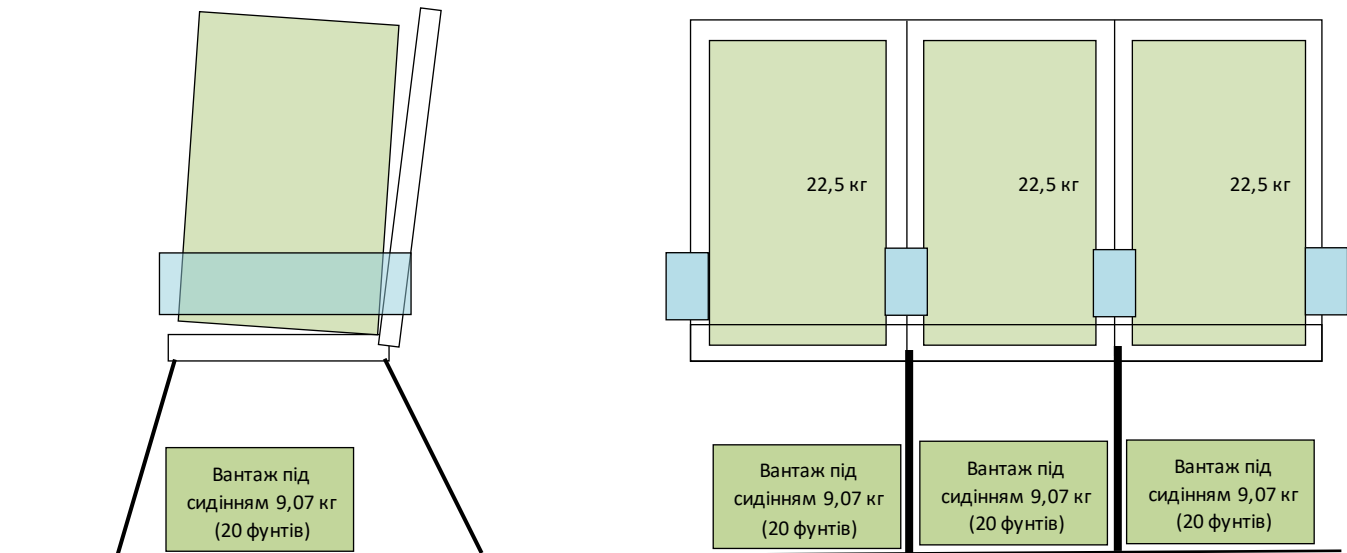
Доповнення 1 до Додатку 1

Приклад завантаження вантажу на сидіння

Проміжне перевезення вантажу на сидінні для 3 коробок з максимальною вагою в 22,5 кг (50 фунтів)

Максимальна висота вантажу не має перевищувати верхню частину спинки сидіння

Сидіння має бути
зафіксоване в
вертикальному
положенні (TTL)

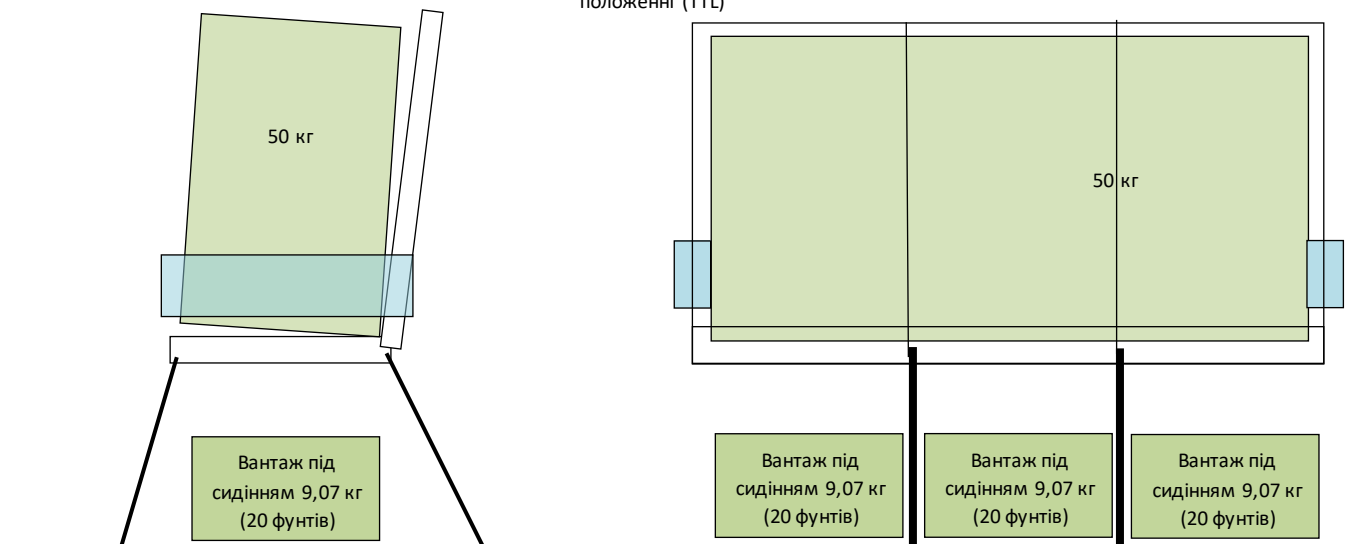


Проміжне перевезення вантажу на сидіннях для 1 коробки з максимальною вагою з максимальною вагою в 50 кг (110 фунтів)

Максимальна висота вантажу не має перевищувати верхню частину спинки сидіння

Засоби утримання вантажу не показані

Сидіння має бути
зафіксоване в
вертикальному
положенні (TTL)





Доповнення 2 до Додатку 1

Рекомендовані процедури для завантаження та розвантаження вантажу

Рекомендована нижче процедура є прикладом. Рекомендована послідовність завантаження / розвантаження залежить від типу ПС.

Послідовність завантаження:

- По-перше, завантажте нижнє переднє вантажне відділення
- Наступнє, завантажте основне відділення з передньої до задньої частини
- Останнє, завантажте нижнє центральне/заднє відділення (нижнє вантажне відділення знаходиться позаду від крила)

Послідовність розвантаження:

- зворотній порядок у порівнянні з послідовністю завантаження



Додаток 2

Керівний матеріал галузі

Наступні документи були надіслані деякими (виробниками оригінального обладнання ПС (ОЕМ) для надання керівного матеріалу стосовно того як перевозити вантажі у пасажирському салоні:

- Airbus SAS: FOT-999-0028-20-00
- ATR: OIM2020/003
- The Boeing Company: MOM-MOM-20-0239

Керівний матеріал щодо утримання вантажу на сидіннях може бути знайденим в SAE ARP 4049 «Утримання вантажу на пасажирських сидіннях – Основний пасажирський салон».